

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 443
van **CHRIS STEENWEGEN**
datum: 22 december 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) - Mobiliteit

In het kader van het VEKP werden verschillende maatregelen opgenomen inzake mobiliteit. Onderstaande deelvragen hebben betrekking op de opvolging van het VEKP.

1. 'Uitbouwen multimodaal en synchromodaal geïntegreerd mobiliteitssysteem':
De Vlaamse overheid wil sterker inzetten op duurzaam vervoer naar en van de havens. Ze sprak de intentie uit om nieuwe initiatieven beter te koppelen aan behaalde resultaten. In het kader daarvan ging de overheid werk maken van een regelgevend en stimulerend kader. Dat alles zal worden gekaderd binnen de samenwerkingsovereenkomst die in 2019 gesloten werd met de Vlaamse havenbedrijven. Die overeenkomst zou verder geoperationaliseerd worden in individuele overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en één of meerdere individuele havenbedrijven.
 - a) Is dat regelgevend en stimulerend kader al afgewerkt?
 - b) Hoever staat de verdere operationalisering in individuele overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en havenbedrijven?
2. 'Samenwerken met de vervoerregio's voor een duurzame modal shift':
De huidige realiteit heeft de online verkoop van goederen doen boosten. De Vlaamse overheid had de ambitie om die online verkoop sowieso te stimuleren, maar met leveringen op een duurzame manier.
 - a) Op welke manier zorgt de Vlaamse Regering ervoor dat de vele leveringen van online aankopen duurzaam gebeuren?
 - b) Op welke manier wil de minister dat in de toekomst nog meer gaan verduurzamen?
 - c) Heeft de minister cijfers van hoeveel procent van de leveringen er op duurzame wijze bezorgd worden? Zo ja, kan zij die cijfers meedelen? Indien niet, op welke manier zal de minister dan monitoren of de maatregelen effectief een verduurzaming van de leveringen opleveren?
3. 'Clean Power for transport-visie 2030':
Dit jaar zou het CPT-actieplan 2025 met ook ambities tot 2030 worden opgemaakt met inachtneming van de doelstellingen uit het VEKP.

Wat is de stand van zaken betreffende de 'visie 2030 - Clean power for transport'?

4. 'Stimuleren lichte, voornamelijk elektrische voertuigen':
De recentelijk afgeronde studie 'Potentieel van lichte elektrische voertuigen' heeft de sector in kaart gebracht en aanbevelingen geformuleerd om het potentieel meer te ontsluiten.
 - a) Op basis van de studie zou de minister een specifiek beleid uitwerken voor LEV: is dat actieplan er al en zo niet, op welke termijn wordt dat plan verwacht.
 - b) Welke van de aanbevelingen die uit de studie kwamen, zal de minister opnemen in haar beleid? Kan de minister voor elke aanbeveling aangeven waarom ze die wel of niet onderschrijft?
5. 'Realisatie laadinfrastructuur (basis, snellaad en semipubliek)':
De aanpak voor de periode tot 2025 wordt op grote lijnen vastgelegd in 2020. Omwille van eenvormigheid en schaalvoordelen wordt dit op Vlaams niveau geïnitieerd. Ook hier is er samenwerking met de vervoerregio's en lokale besturen. Een goede monitoring van de vlootontwikkeling en van het gebruik van de laadinfrastructuur moet er daarbij voor zorgen dat snel een versnelling hoger kan worden geschakeld indien nodig.
 - a) Ligt deze aanpak reeds vast? Hoe zal de minister een inhaalbeweging realiseren aangezien de doelstelling van 2020 niet gehaald werd?
 - b) Hoe verloopt de samenwerking met de vervoerregio's en lokale besturen?
 - c) Hoe zal de monitoring van de vlootontwikkeling en het gebruik van de laadinfrastructuur eruitzien?
6. 'Uitbouwen netwerk waterstoftankstations BENEFIC-project':
 - a) Kan de minister een stand van zaken geven over de projecten die in 2020 werden opgestart en/of uitgevoerd.
 - b) Welke projecten staan er voor de komende jaren gepland? Graag met timing en budget erbij.
7. 'Stimuleren van innovatie vergroenen vrachtvervoer':
De Vlaamse Regering stelt via de ecologiepremie al middelen ter beschikking voor de vergroening van vrachtwagens richting waterstof en aardgas. Er is echter nog potentieel aangezien die steunmaatregel niet ten volle wordt gebruikt en er budget beschikbaar is. Het verder ter beschikking stellen van innovatiemiddelen voor het vergroenen van vrachtwagens blijft de komende jaren zinvol. Het toepassingsgebied wordt uitgebreid naar batterij elektrische voertuigen en infrastructuur. Om een echte transitie op gang te brengen, wordt er ook best projectmatige steun gegeven en wordt een koppeling gemaakt met het opstellen van een vergroeningsplan door vlooteigenaren die op korte termijn (bv. vijf jaar) een volledige omschakeling doen van hun vloot naar de significant meer milieu- en klimaatperformante modellen.
 - a) In welke mate werd die steunmaatregel in 2019 en 2020 gebruikt?
 - b) Hoe wordt het verder openstellen van die maatregelen geëvalueerd?
8. 'Samenwerken markt, bedrijven en kennisinstellingen':
Het modusneutraal en onafhankelijk platform 'Multimodaal.Vlaanderen', opgericht binnen de schoot van het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek), informeert, sensibiliseert en begeleidt bedrijven zodat een mental shift ontstaat. Deze mental shift

moet leiden tot het efficiënt(er) inzetten van de juiste modi voor het juiste bedrijf en de juiste stromen.

- a) Een eerste green deal gedeelde mobiliteit werd afgesloten in 2017 en legt de focus op autodelen, carpoolen en fietsdelen. De green deal duurzame stedelijke logistiek startte in 2019 en zet in op bewust gedrag van consumenten en chauffeurs, nieuwe logistieke concepten en zinvolle regelgeving en technologische innovaties.

Hoe worden deze Green Deals tot nu toe geëvalueerd? En zijn er ondertussen nog nieuwe Green Deals m.b.t. mobiliteit in de maak?

- b) Hoe wordt 'Multimodaal.Vlaanderen geëvalueerd? behaalt het zijn doelstellingen?
- c) Is het onderzoek naar kritische factoren om multimodale shift mogelijk te maken al uitgevoerd? Zo ja, wat is er tot nu toe met dat onderzoek gebeurd?
- d) Is het onderzoek naar businessmodellen voor regionale overslagpunten voor spoorvervoer en de mogelijkheden om fysieke en organisatorische drempels voor de bundeling van goederenvervoer op het spoor weg te werken, al uitgevoerd? Zo ja, wat is er tot nu toe met dat onderzoek gebeurd?

ANTWOORD

op vraag nr. 443 van 22 december 2020

van **CHRIS STEENWEGEN**

1. a) Het Havendecreet vormde sinds zijn goedkeuring op 2 maart 1999 de hoeksteen van het Vlaamse havenbeleid. Het heeft de voorbije twee decennia gezorgd voor grotere autonomie over beheer en exploitatie voor de lokale havenautoriteiten, eenvormige werkingsvoorwaarden voor alle zeehavens, meer mogelijkheden voor flexibel personeelsbeleid voor de havenbesturen, een duidelijke en transparante relatie tussen het Vlaams gewest en de havenautoriteiten en objectivering van het financieringsbeleid voor de havens. Naast het Havendecreet hebben ook andere decretale initiatieven zoals bijv. het Loodsdecreet en Scheepvaartbegeleidingsdecreet een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van de zeehavens in Vlaanderen.

- b) De zeehavens en de logistieke sector worden momenteel geconfronteerd met tal van nieuwe, belangrijke uitdagingen. Zo klinkt een steeds luider maatschappelijk debat over thema's als congestie, multimodaliteit, emissies, geluidshinder enz. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken wil daarom een nieuw samenwerkingsinstrument naar voren schuiven om de individuele strategieën van de Vlaamse zeehavens aan te vullen en te versterken vanuit de analyse dat de Vlaamse overheid en de havenbedrijven met vergelijkbare uitdagingen geconfronteerd worden. De aanpak van die problemen zal dan ook een gezamenlijke oplossing vergen. Het bestaande decretale kader wordt hierbij niet in vraag gesteld. Dit blijft een belangrijk en essentieel element voor een gestructureerde en transparante samenwerking tussen de zeehavens in Vlaanderen en de Vlaamse overheid op het operationele en infrastructurele vlak.

Op 4 december is de conceptnota Vlaamse havenstrategie in een Mededeling aan de Vlaamse Regering voorgelegd. De nota legt de missie van de Vlaamse Overheid met betrekking tot de zeehavens in Vlaanderen vast. Zij benoemt de globale strategische doelstellingen en speerpunten van het Vlaamse havenbeleid en de hefboomen die kunnen worden aangewend om hiermee aan de slag te gaan. Voor de opmaak van de conceptnota is een horizon van 10 jaar gehanteerd. De conceptnota wordt nu aan een adviesronde onderworpen.

Samen met de definitieve goedkeuring van de strategische havennota wordt ook een pakket van individuele overeenkomsten tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse havenbedrijven voorbereid voor bespreking en goedkeuring door de Vlaamse Regering. Deze overeenkomsten zullen concrete projecten bevatten die invulling geven aan de samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de havenbedrijven rond de strategische thema's die in de strategische havennota zijn geïdentificeerd.

2. a) Een eerste manier om duurzame leveringen te ontwikkelen is een innovatieve projectwerking. Om dit te bekomen subsidieert de Vlaamse Overheid VIL. VIL wil de competitiviteit van de bedrijven in de logistieke sector verhogen door duurzame en innovatieve concepten en technologieën te implementeren. Volgende innovatieve VIL-projecten werden recent afgerond, of zijn momenteel lopende:

- Bij Intello City werd via een micromagazijn gewerkt in het kader van stadsdistributie.
- Een recent afgerond project was R!sult, waar VIL met haar partners op zoek ging naar een logistiek samenwerkingsmodel voor goederenvervoer in de stad via een netwerk van stadsrandmagazijnen, hubs en microhubs. In deze workshops werd er een groot aantal mogelijke businessmodellen opgesteld, waarvan het toewijzen van de 'last mile' in de stadsdistributie aan een exclusieve concessiehouder er één van is.
- Een ander project is E-pack, waarin VIL kijkt naar de mogelijkheden van herbruikbare verpakkingen in de B2C e-commerce markt.
- Via het project "Rural Parcel Delivery" gaat VIL op zoek naar efficiëntieverbetering bij de levering van pakketten in het buitengebied.
- Een laatste relevante project is ULaaDS. Dit wil nieuwe 'zero-emission' oplossingen voor stadslogistiek faciliteren en versnellen. De focus ligt op de logistieke uitdagingen ten gevolge van de on-demand economie.

Daarnaast lopen er nog andere projecten:

- We nemen als Vlaamse Overheid deel aan de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek, die loopt tot 2022. Momenteel wordt de werking van deze Green Deal ook gesubsidieerd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Daarnaast faciliteren we ook een actie van de Green Deal waarbij er gewerkt wordt aan de leesbaarheid van de stad.
- Het stimuleren van kleinschalige bevoorradingsproberen we te faciliteren door het initiatief 'Testkaravaan Cargo Bikes en Trailers' van bycycle vzw te financieren. Dit project begeleidt bedrijven die de overstap willen maken naar het beleveren via cargobike, maar niet goed weten hoe eraan te beginnen en welke fiets te kiezen.
- Een tweede aspect van duurzame stadsbelevering heeft te maken met het duurzame karakter van de gebruikte voertuigen. Hiervoor verwijs ik naar vragen 3-6.

De Vlaamse regering besliste tevens om het verkeersreglement aan te passen in die zin dat er voor fietsers in het kader van pilootprojecten voor goederenvervoer bredere aanhangwagens mogen worden gebruikt. (K.B. 16 juni 2020 tot wijziging van het KB van 1 december 1975 met betrekking tot de door fietsers getrokken aanhangwagens in het kader van pilootprojecten voor goederenvervoer (BS, 31 juli 2020)). Onder de voorwaarden bepaald door de bevoegde overheden mogen die aanhangwagens een maximumbreedte hebben van 1m20. (nieuw lid in artikel 84.4.2.). Dit moet ervoor zorgen dat leveringen per cargobikes meer kansen krijgen. Het pilootproject wordt op korte termijn opgestart.

Tenslotte is het inderdaad zo dat de Vervoerregio's rekening houden met de vooropgestelde doelstellingen uit het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 bij het opstellen van hun mobiliteitsplan. Hierin werden ook enkele doelstellingen opgenomen over goederenvervoer.

- b) De innovatieve projecten van het VIL zorgen steeds voor een eindrapport met aanbevelingen die we steeds ter harte nemen.

In het regeerakkoord en in de beleidsnota MOW 2019-2024 werd de emissievrije stadsdistributie ingeschreven. Momenteel wordt uitgewerkt hoe we deze ambitie kunnen realiseren. Dit is uiteraard ook verbonden aan het duurzame karakter van de gebruikte voertuigen. Hiervoor verwijs ik naar vragen 3-6.

c) het is niet evident om leveringen die op duurzame wijze bezorgd worden te monitoren. Het is eerst en vooral geen uitgemaakte zaak of e-commerce duurzamer dan wel minder duurzaam is. Dit alles hangt af van tal van factoren:

- Winkelde de klant met de auto?
- Winkelt de klant zeer gespreid, of koopt de klant geconcentreerd?
- Waar woont de klant?
- Is het leveren succesvol vanaf het eerste contact?
- Wordt het pakketje geretourneerd?
- Wordt er gebruik gemaakt van een leverpunt? En indien ja, begeeft de klant zich naar dit leverpunt op een duurzame manier? Indien de klant met de auto is, maakt dit leverpunt deel uit van een route die toch afgelegd ging worden?
- ...

Daarnaast beschikken we niet over de juiste data om te kunnen monitoren hoeveel procent van de voertuigbewegingen die plaatsvinden voor e-commerce op een duurzame wijze gebeuren. Vele fietskoeriers zijn vaak kleine bedrijfjes, waardoor het niet evident is deze cijfers te bemachtigen. Ook het aantal fluctueert, en zegt niets over hun activiteit. Daarnaast hebben de grotere transportbedrijven de grootste stroom, waarschijnlijk ook op het vlak van duurzame belevering. Omwille van bedrijfseconomische redenen kunnen we ook die gegevens niet bemachtigen.

3. De administratie heeft een ontwerptekst bezorgd. De bespreking hiervan wordt gepland.
4. De aanpak voor de LEV wordt meegenomen in het nieuwe CPT-actieplan dat momenteel in opmaak is. Er wordt geen afzonderlijke benadering uitgewerkt.
5. De wijze waarop dit gerealiseerd zal worden, is vastgelegd in een mededeling aan de Vlaamse Regering VR 2020 2011 MED.0362/1 BIS. We voorzien daarin 30.000 extra publieke laadequivalenten in de periode 2021-2025. De precieze rolverdeling moet verder besproken worden met de betrokken partijen, waaronder de lokale overheden.
6. a) BENEFIC is een project met 3 partners (Vlaamse overheid, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Nederlandse Rijksoverheid) en wordt gecoördineerd door het departement MOW. In 2018 werden 2 open en grensoverschrijdende projectoproepen georganiseerd, hierbij werden een 30-tal infrastructuurprojecten geselecteerd. Projecten hebben betrekking op oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, elektrische taxi's en elektrische bussen, CNG- en LNG-infrastructuur, waterstoftankinfrastructuur en walstroom voor de binnenvaart. Een lijst van projecten kan teruggevonden worden op www.benefic.be/projecten. Voor Vlaanderen werden geen waterstof-projecten ingediend, in Nederland zijn 3 waterstof-projecten in uitvoering. In 2020 werden geen nieuwe projecten opgestart.
- b) Momenteel ligt een vraag voor verlenging van BENEFIC voor bij het Europese uitvoeringsagentschap voor het CEF-programma (INEA). Als de verlenging wordt goedgekeurd, zal er een 3^e projectoproep georganiseerd worden met het restbudget. Begin 2021 moet duidelijk worden of de verlenging en 3^e oproep er komen.
7. a) de uitgaven die betaald worden met de kilometerheffing vallen uiteen in verschillende onderdelen waaronder het flankerend beleid dat onder andere de subsidie Ecologisch en Veilig Transport en een aantal uitgaven voor de Ecologiepremie+ bevat. Het gedeelte van de Ecologiepremie+ dat betrekking heeft op het flankerend beleid voor de kilometerheffing is slechts een klein deel van de totale steun die wordt gegeven via het Hermesfonds in het kader van de

Ecologiepremie+. Vanuit de provisie kilometerheffing wordt in de Ecologiepremie+ € 502.500 steun voorzien voor CNG, LNG en bifuel vrachtwagens. Blijkbaar lag de kostprijs van deze maatregelen de afgelopen jaren veel hoger. Hierdoor werd vanuit MOW in 2020 een bedrag van 6 miljoen euro overgeheveld vanuit de provisie kilometerheffing naar EWI.

Voor de totale steun die via de Ecologiepremie+ wordt gegeven is er nog steeds voldoende budget, dit geldt voor elke technologie op de lijst.

Wegens connectieproblemen met de databank van de Ecologiepremie+ kunnen momenteel geen extra cijfergegevens over de Ecologiepremie+ in 2019 en 2020 gegeven worden.

- b) Binnen de Ecologiepremie+ wordt projectmatige steun gereduceerd naar individuele steun. Een koppeling met andere bedrijfsplannen wordt niet gemaakt. In het kader van het Vlaams actieplan 'Clean Power for Transport' werd de afgelopen jaren een basisnetwerk van publiek toegankelijke oplaadpunten uitgerold. Via projectfinanciering werd ook laadinfrastructuur bij een aantal bedrijven geïnstalleerd, gekoppeld aan de vergroening van het bedrijfswagenpark. Om een grootschaligere vergroening van bedrijfsvloten te verkrijgen en ook de zwaardere voertuigen mee te krijgen, dringt een structurelere ondersteuning – vergelijkbaar met de bestaande ondersteuning voor andere brandstoffen – zich op.

Het onderzoek door VLAIO naar het uitbreiden van het toepassingsgebied van de Ecologiepremie+ naar batterij elektrische voertuigen en infrastructuur wordt dus zeker positief onthaald.

8. a) Tijdens het eerste jaar van de Green Deal Duurzame stedelijke logistiek werd aan volgende doelen gewerkt:
- i. Initiëren van nieuwe acties die het efficiënt en emissievrij beleveren van Vlaamse steden bevorderen
 - ii. Uitbouwen van een netwerk van organisaties die een actieve rol willen spelen in het verduurzamen van stedelijke logistiek over sectoren en types actoren heen.
 - iii. Inspireren, stimuleren en coachen van de leden van het netwerk tijdens events en via gerichte communicatie:
 - iv. Een boost geven aan de stappen die bedrijven, lokale overheden en andere organisaties vandaag zetten richting duurzame stedelijke logistiek in Vlaanderen.

De ondertekenaars zien deze Green Deal als een instrument om duurzame stedelijke logistiek in Vlaanderen een boost te geven. Het is een engagementsverklaring tussen een groep bedrijven en organisaties en de Vlaamse overheid. In ruil voor zelfgekozen actie(s) geeft de Green Deal zichtbaarheid en ondersteuning en bekijkt de Vlaamse overheid waar knelpunten weggewerkt kunnen worden.

De Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek kon na het eerste jaar reeds mooie resultaten voorleggen. Er werden 60 acties geregistreerd, waarvan er slechts 2 niet doorgaan en waarvan meer dan driekwart loopt of reeds is afgerond.

De uitdagingen voor de Green Deal zijn het sterker maken van het netwerk en het netwerk meer en beter met elkaar in contact brengen, waar tijdens dit huidige tweede jaar van de Green Deal o.a. via digitale bijeenkomsten ook meer wordt op ingezet.

De Green Deal Gedeelde Mobiliteit loopt nog tot en met juni 2021. Oorspronkelijk liep deze Green Deal tot eind december 2020, maar wegens corona werd een

verlenging van zes maanden aangevraagd (en goedgekeurd). In het kader van het instrument Green Deal dient elk jaar een voortgangsrapport te worden ingediend. Voor de Green Deal Gedeelde Mobiliteit zijn deze rapporten terug te vinden op: <https://omgeving.vlaanderen.be/green-deal-gedeelde-mobiliteit>. Ook het instrument Green Deals werd reeds geëvalueerd, zie <https://omgeving.vlaanderen.be/green-deals>

Volgens de website van de Green Deals zijn er nog 2 Green Deals in opmaak: Duurzame zorg en Sportdomeinen.

- b) Multimodaal.Vlaanderen (MV) is een initiatief van VIL en wordt jaarlijks geëvalueerd. MV is een modusneutraal en onafhankelijk adviespunt dat bedrijven wil informeren, sensibiliseren en begeleiden zodat een "mental shift" leidt tot een optimale moduskeuze per goederenstroom. Het werd opgericht in het najaar van 2017. De evaluatie was tot op heden elk jaar positief. De geformuleerde KPI's werden jaarlijks gerealiseerd. Het betreft onder andere het aantal bedrijfsbezoeken, het aantal opgerichte communities (groepering van bedrijven die logistiek samenwerken), het aantal succesvolle adviezen, de reductie in kilometer over Vlaamse wegen,... Enkel in 2020 werden niet alle KPI's gehaald gezien de coronacrisis en de bijhorende grote impact op het bedrijfsleven.
- c) Dit onderzoek werd afgerond. Het Vlaamse Gewest blijft nauw samenwerken met de federale overheid en Infrabel om de knelpunten aan het spoorvervoer aan te pakken. Verder voorziet de Vlaamse overheid in subsidies voor de bundeling van goederenstromen per spoor.
- d) Het onderzoek naar regionale overslagpunten loopt momenteel. Er kunnen nog geen resultaten meegedeeld worden.