

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 962
van **STIJN BEX**
datum: 3 maart 2022

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

Duurzame levering goederen in steden - Stand van zaken

De meest recente verkeersveiligheidsbarometer van Vias toont dat het aantal verkeersdoden in Vlaanderen in 2021 bijna een vijfde steeg ten opzichte van 2020. Ook het totale aantal letselongevallen steeg met zo'n 14% ten opzichte van 2020. Hoewel 2020 uiteraard een uitzonderlijk jaar was gezien de start van de coronapandemie, is die stijging toch verontrustend. De laatste 5 jaar zien we namelijk helemaal geen significante vermindering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Vlaanderen, in tegenstelling tot de andere gewesten.

Opvallend is de grote toename van zowel de ongevallen als het aantal doden met een lichte vrachtwagen of bestelwagen. Ten opzichte van 2020 waren er in 2021 18,5% meer letselongevallen met lichte vrachtwagens of bestelwagens en 50% meer verkeersdoden. Hierdoor is 2021 het jaar waarin het meeste dodelijke verkeersslachtoffers met lichte vrachtwagens en bestelwagens vielen sinds 2015.

De populariteit van e-commerce leidt ertoe dat steeds meer pakjes aan huis geleverd worden. Bij ondernemingen met minstens tien werknemers was in de periode 2020-2021 33% van de totale omzet afkomstig van e-commerce. Het aandeel van e-commerce in de totale omzet is meer dan verdubbeld sinds de eerste meting in 2010-2011. Meestal worden leveringen in dat kader uitgevoerd door bestelwagens.

Uit de gegevensdatabank opendata.vlaanderen.be blijkt dat het aantal voertuigkilometers met bestelwagens tussen 2005 en 2015 toenam met 18,5% (van 5,4 naar 6,4 miljard voertuigkilometers). Vanaf 2017 wordt in deze databank geen opdeling meer gemaakt tussen de verschillende voertuigcategorieën. In 2019 reden alle gemotoriseerde voertuigen samen een afstand van ruim 61 miljard kilometer op de wegen van het Vlaamse Gewest, tegenover 54,5 miljard in 2005 en 58,6 miljard in 2015.

Het Vlaamse regeerakkoord ambieert dat vanaf 2025 "in stadskernen emissieloos gereden wordt voor belevering". Leveringen in de stadscentra moeten dan dus gebeuren zonder CO₂-uitstoot. De logistiek in steden is verantwoordelijk voor minstens een kwart van de totale CO₂-uitstoot door de transportsector, terwijl ze slechts goed is voor 10 tot 20% van alle gereden kilometers. Vandaag stellen onderzoekers echter dat nog geen 5% van de leveringen in steden emissievrij gebeurt. Het is echter mogelijk om dit op te trekken. Uit onderzoek blijkt dat de fiets voor meer dan de helft van de stedelijke logistiek in Vlaanderen gebruikt kan worden (ritten die minder dan 7 km bedragen).

Voor e-commerce lijkt inzetten op een modal shift naar zacht weggebruik goed voor de verkeersveiligheid, CO₂-emissies, leefbaarheid, gezondheid maar ook voor de productiviteit. Uit een Londens onderzoek blijkt dat (elektrische) cargofietsen tot 60% sneller kunnen leveren in de grootstad in vergelijking met bestelwagens. (<https://omgeving.vlaanderen.be/cargofietsen-leveren-60-sneller-dan-bestelbusjes>).

Maar ook voor vrachtwagens worden vandaag groene en innovatieve projecten uitgerold zoals CityDepot, die goederen bundelen om zo minder kilometers te moeten rijden. Een ander initiatief is de Ecozone van Bpost in Mechelen. Door een netwerk van 57 ophaalpunten voor pakketjes, op wandelafstand van elke bewoner, daalde de CO₂-uitstoot van Bpost er met 97%.

Tijdens de vorige legislatuur, op 2 april 2019, werd de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek gepubliceerd met als doel het efficiënt en emissievrij leveren in steden te bevorderen. In deze Green Deal gingen verschillende partijen een engagement aan om hun logistiek te verduurzamen. Alle acties binnen de Green Deal kaderen in een van de volgende 4 doelen: de af te leggen kilometers van voertuigen vermijden; kilometers verschuiven naar een milieuvriendelijker transportmiddel of tijdstip; afgelegde kilometers schoner maken via zero-emissievoertuigen; actoren verbinden rond duurzame stedelijke logistiek. Alle acties binnen de Green Deal beschouwen verkeersveiligheid en het niet laten toenemen van congestie en geluidsoverlast als belangrijke randvoorwaarde.

In het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2019 werd de doelstelling opgenomen het aantal kilometer over de weg te beperken tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030. Daarvoor moet een daling van 15% t.o.v. 2015 gerealiseerd worden voor personenwagens en bestelwagens. Een van de bijkomende maatregelen voor mobiliteit in de visienota van de Vlaamse Regering met betrekking tot 'Fit For 55' is het verkennend juridisch en technisch onderzoek naar een kilometerheffing voor bestelwagens. Daarnaast stelde de Vlaamse Regering in diezelfde nota te blijven inzetten op de modal shift naar zacht weggebruik en combimobiliteit.

1. Heeft de minister zicht op de evolutie van het aantal voertuigkilometer met bestelwagens sinds 2016 (per jaar, per wegcategorie)?
2. Kan de minister aangeven hoeveel bestelwagens werden ingeschreven in Vlaanderen per jaar sinds 2016?
3. Heeft de minister zicht op het aantal letselongevallen met een lichte vrachtwagen waarbij ook een actieve weggebruiker (fietser, voetganger, e-stepper) betrokken was? Hoe evolueren de cijfers tijdens de afgelopen 5 jaar?
4. Heeft de minister zicht op de verhouding tussen het modale aandeel van bestelwagens versus cargobikes of andere duurzame alternatieven met betrekking tot e-commerce?
5. Hoe evalueert de minister de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek?
 - a) Welke impact had de Green Deal op het vermijden van af te leggen kilometers door voertuigen in steden?
 - b) Wat is de evolutie van het gebruik van zero-emissiealternatieven, zoals cargobikes, in stedelijke logistiek?
 - c) Is de minister van mening dat de Green Deal zijn vier voornaamste doelstellingen heeft bereikt?
 - d) Ziet de minister een positieve evolutie op het vlak van verkeersveiligheid met betrekking tot stedelijke logistiek?
6. Wat is de stand van zaken betreffende de ambitie uit het regeerakkoord om vanaf 2025 in stadskernen emissieloos te rijden voor beleving? Welke concrete acties zette de Vlaamse Regering al op om deze doelstelling te bereiken?

7. Hoe wil de minister bijkomend inzetten op duurzame alternatieven voor e-commerce zoals (elektrische) cargobikes? Welke initiatieven neemt de Vlaamse Regering om lokale besturen te ondersteunen in de omslag naar duurzame stadsdistributie?
8. Ondersteunt de Vlaamse Regering ondernemers die inzetten op duurzame stadslogistiek, en zo ja, op welke manier?
9. Wat is de stand van zaken betreffende het verkennend juridisch en technisch onderzoek naar een kilometerheffing voor bestelwagens?
10. Wordt de evolutie naar cargobikes op het vlak van stedelijke logistiek opgenomen bij het opstellen van een nieuw fietsvademecum? Zo ja, op welke manier?

ANTWOORD

op vraag nr. 962 van 3 maart 2022

van **STIJN BEX**

1. Momenteel zitten we in een transitiefase waarin er geen betrouwbare cijfers over de voertuigprestaties opgesplitst per voertuigcategorie beschikbaar zijn. Dat is ook de reden waarom de gegevensdatabank opendata.vlaanderen.be sinds 2017 geen opsplitsing meer maakt tussen de voertuigcategorieën. Er wordt hard gewerkt aan een oplossing met o.a. de verkeersstatistieken uit de ANPR-camera's van de federale politie.
2. Via onderstaande tabel kan u de evolutie zien van het aantal ingeschreven bestelwagens in Vlaanderen.

Jaar	Aantal bestelwagens
2016	434.053
2017	452.037
2018	469.069
2019	487.480
2020	508.044
2021	528.211

Bron: FOD Mobiliteit, Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen

3. In onderstaande tabel wordt de evolutie weergegeven van het geregistreerde aantal letselongevallen tussen een lichte vrachtauto en een actieve weggebruiker tussen 2016 en 2020 (Bron: FOD Economie, Statbel).

Het aantal letselongevallen tussen een lichte vrachtauto en een actieve weggebruiker wijzigt weinig tijdens de periode 2016-2020. De voorlopige cijfers voor het jaar 2021 geven wel een stijging aan tot 729 letselongevallen (Bron: Federale Politie – DGR/DRI/BIPOL).

Jaar	Aantal letselongevallen tussen een lichte vrachtauto en een actieve weggebruiker
2016	612
2017	588
2018	626
2019	639
2020	600

Bron: FOD Economie, Statbel

4. Momenteel hebben we geen zicht op het modale aandeel van de verschillende voertuigcategorieën binnen e-commerce. De studieopdracht omtrent emissievrije stedelijke distributie kan hier mogelijk verandering in brengen (zie ook het antwoord op vraag 6).
5. Tijdens de projectperiode begeleidde de Green Deal 9 nieuwe deelnemers bij het formuleren van 11 nieuwe, impactvolle acties. Dat brengt het totaal op 43 ondertekenaars (vooral bedrijven, enkele organisaties en steden), samen goed voor een 70-tal acties. Uit de evaluatieronde tijdens de tweede helft van 2021 leerden we

dat 15 acties momenteel afgerond zijn. Drie acties zijn stopgezet en 5 acties moeten nog opgestart worden. De andere acties lopen nog.

Acht bedrijven denken na over bijkomende acties in kader van de Green Deal. De belangrijkste drijfveren om deel te nemen aan de Green Deal zijn: 1) het vinden van samenwerkingsmogelijkheden, 2) netwerking met andere ondertekenaars en 3) uitwisseling van expertise. De mix aan deelnemers en stakeholders vormt een troef voor deze Green Deal en wordt sterk gewaardeerd. De meerderheid van de bevroegde deelnemers (61%) geeft expliciet aan dat de Green Deal aan hun verwachtingen voldoet. Een vijfde is om diverse redenen eerder neutraal.

In dat opzicht wordt de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek als positief geëvalueerd. Het is een forum waar geëngageerde steden en bedrijven elkaar kunnen vinden om elkaars acties te versterken en waar nieuwe acties kunnen ontstaan. In dat opzicht zullen we dit ook inpassen in het traject rond emissievrije stedelijke distributie (zie vraag 6).

Als we de evolutie beschouwen van het aantal letselongevallen met vrachtwagens en met lichte vrachtwagens in de 13 centrumsteden dan merken we in de periode 2010-2019 een daling op van -20,4% en -22,5% respectievelijk. Beschouwen we eveneens het atypische coronajaar 2020, dan merken we een daling van -36,4% tijdens de periode 2010-2020 voor wat betreft de letselongevallen met vrachtwagens en van -36,3% voor wat betreft de letselongevallen met lichte vrachtwagens in de 13 centrumsteden (Bron: FOD Economie, Statbel).

6. Op 16 juli 2021 werd de nota voor emissievrije stedelijke distributie goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Hierin wordt beschreven hoe we vanaf 2025 emissievrije zones voor distributie inrichten in steden, en dit in overleg met de logistieke sector en de steden. We proberen om met zoveel mogelijk centrumsteden een kaderovereenkomst af te sluiten. Alle andere lokale besturen kunnen uiteraard hetzelfde engagement opnemen. Ook grote bedrijven en sectorfederaties kunnen deelnemen. Het Vlaamse kader mondt daarna uit in een decretaal kader met overkoepelende regelgeving, waarbij de autonomie bij de steden ligt.

Op 18 februari 2022 werd een bestek gepubliceerd om bovenstaande werkwijze in beleid om te zetten.

7. Flankerend beleid rond emissievrije stedelijke distributie zal vorm krijgen in de kaderovereenkomst die opgesteld wordt voor het bekomen van emissievrije stedelijke distributie (zie vraag 6). E-commerce zal vanzelfsprekend aan bod komen.
8. Momenteel loopt er een oproep van VLAIO in verband met kernversterkend beleid. Deze is op 25/2/2022 op de Vlaamse Regering goedgekeurd. De oproep gaat niet louter over stedelijke logistiek, maar kan hier wel voor aangewend worden. De oproep wordt evenwel uitbetaald aan de steden en gemeenten.

Daarnaast zijn er reguliere steunprogramma's van VLAIO (ontwikkelings- en onderzoeksprojecten) die mogelijkheden bieden aan ondernemers, van zodra er een innovatiecomponent aan te pas komt. Als het om een samenwerking tussen bedrijven gaat en van toepassing is op onder andere 'green supply chain' en 'last mile' kunnen ondernemers terecht bij VIL. VIL organiseert ook lerende netwerken 'stadslogistiek'.

Voor meer informatie over VLAIO en VIL kan u terecht bij mijn collega, minister Hilde Crevits.

9. Er worden momenteel nog afspraken gemaakt over de aanpak van deze opdracht, er zijn nog geen concrete zaken beschikbaar of gekend die ik nu al kan meegeven.

10. Het nieuwe Vademecum fietsvoorzieningen zal focussen op concrete ontwerprichtlijnen voor kwalitatieve en toekomstgerichte fietsinfrastructuur. Deze richtlijnen zijn opgemaakt rekening houdende met een grotere diversiteit aan gebruikers, waaronder brede en langere fietsen zoals bijvoorbeeld cargofietsen. Dit vertaalt zich in aangepaste breedtes en boogstralen van fietsinfrastructuur, minimale doorgangen, enz. Ook voor fietsparkeervoorzieningen is de nadruk gelegd op verschillende types en afmetingen voor de diversiteit aan gebruikers. Specifiek voor cargofietsen worden aangepaste parkeervakken aanbevolen.