

Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW

Jasper Van den Berghen (DMOW) over duurzame stedelijke logistiek

04

IN DE KIJKER

Emissievrije distributie in Mechelen en Leuven

06

ACHTERGROND

Stakeholdertraject en pilootprojecten

07

KORTJES

Vervoerregio's stellen regionale mobiliteitsplannen vast

Emissievrije stadslogistiek



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



Jasper Van den Berghen, beleidsmedewerker
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

© DMOW

Naar schonere stedelijke lucht **vanaf 2025**

Vanaf 2025 zetten we grote stappen naar emissievrije stadslogistiek in de centrumsteden. Om die stappen voor te bereiden, werkt de Vlaamse overheid aan een uniforme regelgeving. Jasper Van den Berghen, beleidsmedewerker bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, legt uit hoever we staan.

Waarom willen jullie alle uitlaatgassen van vrachtvervoer weren uit centrumsteden?

“Stedelijke logistiek is onmisbaar in ons dagelijks leven. Denk maar aan het rondbrengen van pakjes met bestelwagens, leveringen voor winkels, transport voor de bouw en het ophalen van afval. Al die logistiek samen is goed voor 10 tot 20 procent van de voertuigkilometers in onze stadskernen. Maar ze staat in voor ruim een kwart van de CO₂-uitstoot en zelfs voor 30 tot 50 procent van de uitstoot van andere emissies als stikstofoxide en fijnstof. Stedelijke logistiek draagt dus disproportioneel veel bij aan vervuiling.”

“We willen het vrachtvervoer natuurlijk niet volledig uit steden verbannen. De Vlaamse overheid wil vanaf 2025 wel werk maken van meer duurzame stedelijke logistiek en het voorgoed weren van vervuilende vracht- en bestelwagens uit de stad. Dat doen we met zero-emissiezones voor stadslogistiek, ZES.”

Hoe werkt de Vlaamse overheid aan dat doel?

“In 2019 nam de Vlaamse Regering emissievrije stedelijke distributie als doel op in het Vlaamse regeerakkoord. Het is ook een doel in het Vlaams Energie- en klimaatplan 2021-2030 en het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030. In juli 2021 werd het project ‘Emissievrije stedelijke distributie’ opgestart. We werken in drie grote stappen. We zijn begonnen met een voorbereidend onderzoek. Nu organiseren we een stakeholdertraject met andere overheden, lokale besturen en bedrijven uit de logistieke sector. Binnenkort gaan er pilootprojecten in verschillende Vlaamse steden van start. Al dat werk moet uiteindelijk uitmonden in een kaderovereenkomst tussen lokale besturen en de logistieke sector.”

Hoe ver staan jullie al?

“De voorbereidende studie is klaar. We onderzochten hoe de logistiek in centrumsteden Leuven, Antwerpen en Kortrijk emissievrij kan worden. Eerst keken we hoe de logistiek er vandaag uit ziet. Welke voertuigen rijden er? Naar welke bestemmingen? En hoeveel ritten maken ze? Daarna stelden we ons de vraag wat er nog moet gebeuren om die distributie emissievrij te maken. Zo kregen we een beeld van de impact op het logistieke wagenpark, de nood aan laadinfrastructuur en het kostenplaatje. Ook werd duidelijk hoe een ZES bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit.”

“Met de resultaten stelden we vier ambitieniveaus op. Dat zijn verschillende scenario’s om emissievrije stedelijke distributie te realiseren. Ze geven aan welke voertuigen wanneer emissievrij de zone moeten betreden, hoe groot een ZES best is en hoe we zo’n zone handhaven. Maar ook welke flankerende maatregelen nodig zijn om de steden en logistieke sector te helpen. Denk maar aan subsidies en premies voor elektrische voertuigen of cargobikes. De ambitieniveaus hebben we voorgesteld aan alle stakeholders. Nu werken we samen met hen een kaderovereenkomst uit.”

Wat waren de resultaten van de studie?

“De belangrijkste bevinding is dat we niet moeten wachten met emissievrije stedelijke logistiek. Er zijn al voldoende elektrische bestel- en vrachtwagens op de markt en dat aanbod neemt alleen maar toe. Ook worden die elektrische voertuigen steeds meer financieel voordelig voor de gebruikers. Elektriciteit is bijvoorbeeld goedkoper dan brandstof.”

“Voor sommige sectoren is het een grotere uitdaging om hun wagenpark emissievrij te maken dan voor andere. De bouwsector is daar een voorbeeld van. Grote machines zoals laadkranen zijn natuurlijk niet zo makkelijk te vervangen door elektrische exemplaren. Voor kleine bestelwagens is dat veel gemakkelijker. In de bouwsector leggen voertuigen ook relatief weinig kilometers af in de stad. Hoe minder kilometers, hoe langer het duurt om de investering van een elektrisch voertuig terug te verdienen.”

“We leerden veel over de ideale omvang van een ZES. Een zone langs een aantal assen of straten is bijvoorbeeld geen goed idee. Dat creëert ongelijke concurrentie tussen ondernemingen die zich in de ZES bevinden en die er net buiten vallen. Een ZES heeft best de grootte van een middeleeuwse kern, het echte centrum dus.”

Hoe gaan jullie verder met deze resultaten?

“Momenteel zitten we samen met de andere overheden, de steden en de logistieke sector aan tafel om een kaderovereenkomst op te stellen. We willen komen tot één document dat iedereen kan ondertekenen. Het moet bestaan uit heldere doelstellingen, een coherente visie op hoe we die doelstellingen bereiken met het flankerend beleid dat nodig is. Alleen zo komen we tot duidelijke regelgeving die voor iedereen haalbaar is.”

“We proberen om minstens alle centrumsteden mee te krijgen. Natuurlijk zijn ook alle andere lokale besturen meer dan welkom om de kaderovereenkomst te ondertekenen. Hoe meer besturen mee op de kar springen, hoe beter. Maar iedereen kan uiteraard zelf bepalen of ze werk willen maken van emissievrije stedelijke distributie.”



LEZ

Een **lage-emissiezone (LEZ)** is een zone in een stad waar de meest vervuilende vervoermiddelen van **zowel vracht- als personenvervoer** verboden zijn. Het gaat vooral om dieselwagens en oude benzinewagens. In Vlaanderen is er een LEZ in Antwerpen en Gent.

➔ Meer info over een LEZ vind je op vlaanderen.be/lage-emissiezones-lez.

ZES

Een **zero-emissiezone voor stadslogistiek (ZES)** is een gebied rond het stadscentrum waar alleen uitstootvrije bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden. Zero-emissiezones voor stadslogistiek gelden dus **voor vrachtverkeer**, niet voor personenwagens.

➔ Meer info over ZES vind je op vlaanderen.be/zes.

Emissievrij in de praktijk

Hoe maken we onze stadslogistiek emissievrij? Met die vraag zijn een aantal Vlaamse steden volop aan het experimenteren. Wij namen een kijkje in Mechelen en Leuven.

MECHELEN

Gebundelde leveringen in de binnenstad

In 2023 werd er gewerkt in het hart van Mechelen. De Onze-Lieve-Vrouwstraat werd heraangelegd tot een groenere winkel-wandelstraat met bomen, zitbanken en nieuwe bestrating. Door de werken konden handelaars hun goederen moeilijk aan de deur laten leveren. Met de hulp van Europese subsidies werkten Stad Mechelen en BD Logistics een tijdelijk alternatief uit. **Alle goederen voor de handelaars werden tijdens de werken geleverd in een city hub in Mechelen-Noord.** Van daaruit werden de goederen gebundeld en gratis tot bij de handelaars gebracht met cargofietsen of elektrische bestelwagens.

Het resultaat? Twaalf handelaars gingen in op het voorstel. Maar liefst 399 leveringen gingen naar de city hub in plaats van de binnenstad. Goed voor **255 uitgespaarde ritten en 100 kg minder CO₂-uitstoot.**

→ Meer info op mechelen.be/stadsvernieuwing.



© Stad Mechelen

Emissievrije leveringen aan Mechelse handelaars.



Er was minder uitstoot en de leveranciers verloren minder tijd door niet in de binnenstad te moeten leveren. Een echte win-win voor iedereen!



Veerle Demeyer, Projectcoördinator Mobiliteit bij Stad Mechelen



Wij.leveren levert pakketjes van lokale handelaars onder andere met elektrische cargobikes.

© Stad Leuven

LEUVEN

Duurzame bezorging voor lokale webshops

In 2022 lanceerde Stad Leuven 'wij.leveren'. Dat **verdeelpatform zorgt ervoor dat pakketjes van lokale webshops in het hele land worden bezorgd.** Het kwam er met de financiële ondersteuning van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling Vlaanderen dat de duurzame groei en concurrentiekracht van Vlaanderen versterkt en de transitie naar een koolstofarme, circulaire en energie-efficiënte economie versnelt.

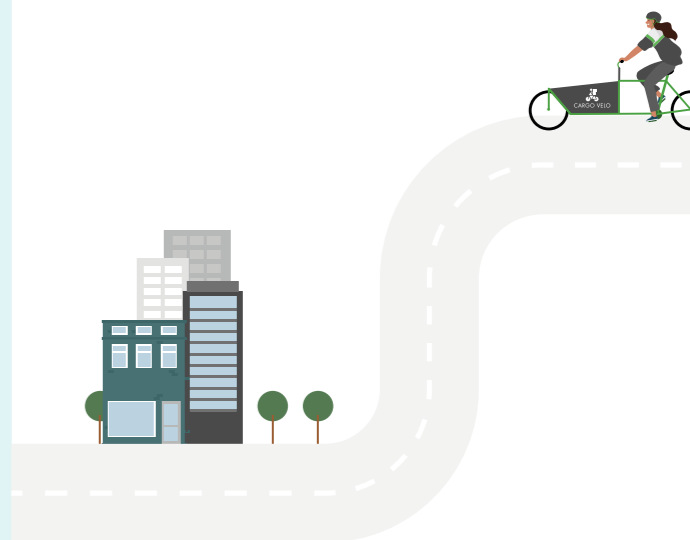
Zo'n **80 handelaars uit Leuven en buurgemeenten** zijn ondertussen bij wij.leveren aangesloten. Handelaars uit Leuven, Haacht, Rotselaar, Holsbeek, Lubbeek, Bierbeek en Oud-Heverlee kunnen zich registreren op het platform en geven eenvoudigweg aan wanneer ze hun pakketjes willen versturen. Waar mogelijk worden de pakketjes gebundeld, emissievrij opgehaald en bezorgd door elektrische cargobikes of bestelwagens. Zo'n centrale organisatie ontzorgt handelaars en geeft ze de kans om hun pakketjes te verzenden aan sterke tarieven. Een efficiëntieverhoging die hand in hand gaat met een duurzame first mile!



Op naar wij.leveren 2.0

Mechelen, Leuven en Diest slaan in dit nieuwe jaar de handen in elkaar om emissievrije distributie te organiseren. Dankzij een nieuw subsidieproject in 2024-2025 bouwen de drie steden vanaf 1 januari wij.leveren samen verder uit. **Leuven schaaft met wij.leveren 2.0 haar bestaande platform verder op en Mechelen en Diest lanceren het voor het eerst.** Ook hopen de steden dat ze met hun samenwerking nog meer logistieke partners aantrekken om zo een breder aanbod aan leveringen te kunnen realiseren.

→ Meer info op wijleveren.be.



De volgende stappen

De voorbereidende studie van het project 'Emissievrije stedelijke distributie' is klaar, maar er is nog werk voor de boeg. In november vorig jaar klonk het startschot van een uitgebreid stakeholdertraject. Begin dit jaar starten verschillende pilootprojecten in Vlaamse steden.

Stakeholdertraject

Op 8 november 2023 ondertekende Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters samen met meerdere Vlaamse administraties, sectororganisaties en andere stakeholders de intentieverklaring. Daarmee engageerden ze zich tot het opstellen van de kaderovereenkomst voor emissievrije stadslogistiek. **Het betekende de start van een intensief traject met veel overlegmomenten.** Het overleg gebeurt in verschillende groepen: een stuurgroep, een task force, vier specifieke werkgroepen en een stakeholdergroep. Op die manier moeten ze snel tot een gedragen overeenkomst komen. Als alles goed gaat, is de kaderovereenkomst nog dit voorjaar helemaal klaar en goedgekeurd.

Pilootprojecten

Begin 2024 gaan de pilootprojecten van start. **Verschillende steden krijgen twaalf maanden lang de kans om hun originele ideeën om te zetten naar de praktijk.** De Vlaamse overheid ondersteunt de projecten en volgt ze op. Aan het eind volgt een evaluatie. Welke steden zullen deelnemen, wordt nog in overleg met die steden besproken.

- ➔ Heb je als stad of gemeente **interesse om een ZES in te voeren**? Stuur een mail naar stedelijkelogistiek@mow.vlaanderen.be.
- ➔ **Wil je op de hoogte blijven van de vorderingen**? Lees er alles over op vlaanderen.be/zes.



De mobiliteit van morgen komt tot leven

Om mensen wegwijs te maken in het mobiliteitslandschap van de toekomst bundelen de Vlaamse overheid en belevingscentrum Living Tomorrow in Vilvoorde de krachten. **Bezoekers kunnen er binnenkort met VR-brillen kennismaken met nieuwe concepten zoals combimobiliteit, Hoppinpunten, de Brusselse ring van de toekomst of autonome (binnenvaart-) technologie.** Zo worden innovaties binnen het mobiliteitsdomein op een boeiende en interactieve manier toegankelijk voor het grote publiek.

vlaanderen.be/dmow/pers/samenwerking-livingtomorrow

Vervoerregio's stellen regionale mobiliteitsplannen vast

De vervoerregio's **Limburg, Vlaamse Rand, Brugge, Gent, Kempen en Mechelen** hebben hun regionale mobiliteitsplannen vastgesteld. Die plannen zetten de mobiliteitsstrategie uit voor de komende decennia in de vervoerregio's en passen binnen Hoppin, de Vlaamse visie op mobiliteit. In de andere vervoerregio's worden de definitieve vaststellingen verwacht in het voorjaar van 2024. Zowel Vlaamse, regionale als lokale actoren zullen een cruciale rol spelen in de uitwerking van de concrete acties uit de regionale mobiliteitsplannen.

vlaanderen.be/vervoerregios

Subsidies voor veilige schoolomgevingen vraag je digitaal aan

De subsidieaanvragen voor veilige schoolomgevingen kan je **vanaf nu alleen nog online aanvragen**. Vorig jaar konden lokale besturen al kiezen om niet langer de ingevulde formulieren te mailen, maar ze online te uploaden. 55 van de 57 besturen deden dat toen al. Ondertussen is de hele aanvraagprocedure gedigitaliseerd.

vlaanderen.be/subsidies-schoolomgevingen

Kind & Samenleving zoekt partners voor het project 'De Grote Sprong'

Kind & Samenleving wil samen met enkele steden en gemeenten onderzoeken welke noden en obstakels jonge tieners ervaren in het verkeer. De overgang van de lagere naar de middelbare school is een grote sprong naar zelfstandigheid. Vaak ook op de weg. Ze fietsen vaker alleen, verder van huis en langs drukke wegen. En dat valt op in de verkeerscijfers. De meeste verkeersongevallen bij kinderen gebeuren namelijk net op die leeftijd. **Wil jouw stad of gemeente een participatieproject met tieners opzetten, een beleid op maat ontwikkelen en deel uitmaken van een campagne rond die grote sprong? Dien dan je dossier in voor vrijdag 16 februari.**

k-s.be/autonome-mobiliteit

Agenda

23 januari

Studiedag: Verkeersveiligheid en mobiliteit bij wielervedstrijden

25 januari

Webinar: PING: Quick wins voor jouw fietsbeleid (Mobiël21)

30 januari

Fietsconferentie: High-Level EU Cycling Conference - Taking the European Declaration on Cycling to the next level (Vlaanderen.be)

8 februari

Opleiding: Overtuigend communiceren over mobiliteit en veilig verkeer

22 februari en 29 februari

Vorming Participatie & Mobiliteit 2024

23 februari

Opleiding: Veilige weg- en werfsignalisatie

24 februari

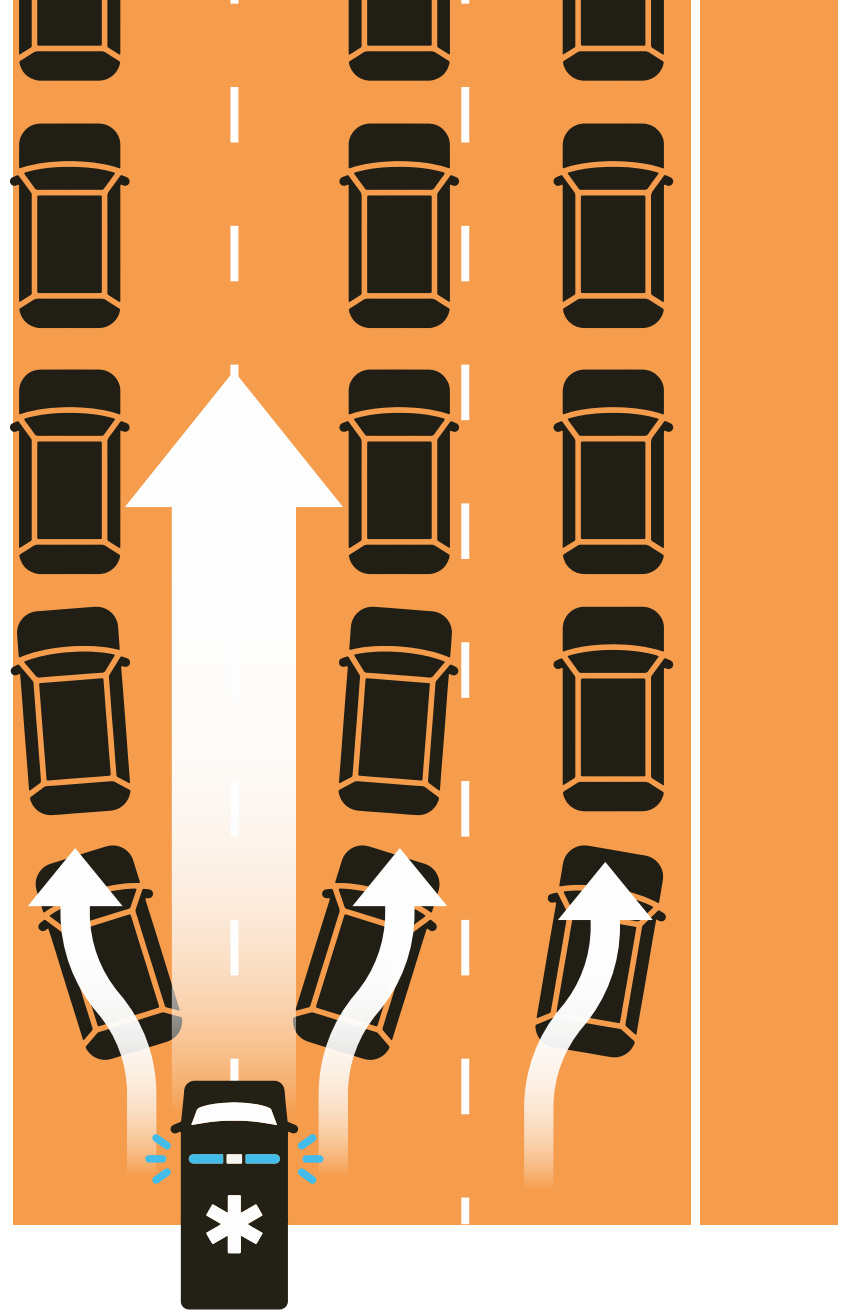
Opleiding: Update van de wegcode - punt 1 (VSV)

Bekijk de agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda.



FILE?

VORM ALTJD EEN REDDINGS- STROOK



Reddingsstrook redt levens

Sinds 1 oktober 2020 is het verplicht om bij langzaam rijdend of stilstaand verkeer een reddingsstrook te vormen op een weg waar minstens twee rijvakken per rijrichting zijn. Ondertussen is 81% van de bestuurders bekend met het begrip. Toch merken het Vlaamse Verkeerscentrum en de hulpdiensten dat de kennis nog niet toegepast wordt op het terrein. **Bestuurders maken nog niet altijd plaats voor hulpverleners in een langzaam rijdende of stilstaande file.** De nieuwe campagne van het Agentschap Wegen en Verkeer moet daar verandering in brengen.



Lees er alles over op wegenenverkeer.be/reddingsstrook.

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. **Redactie en vormgeving:** Connect Communicatie. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vias Institute. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2024 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

