Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW EN ZEEVISSERIJ

DE VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Emissievrije stedelijke distributie

Samenvatting

Deze nota geeft invulling aan de bepalingen uit het regeerakkoord en de beleidsnota's en -plannen met betrekking tot emissievrije distributie.
De werkwijze beoogt om vanaf 2025 emissievrije zones voor distributie in steden in te richten in overleg met de logistieke sector en de steden door middel van een kader. Vlaanderen voorziet een regelgevend kader, waarbij de autonomie bij de steden ligt. Verder wordt bekeken hoe een flankerend beleid kan gevoerd worden.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

In deze nota willen we specifiek ingaan op volgende passage uit het regeerakkoord:

> *"We stimuleren emissievrije distributie, zodat vanaf 2025 in de stadskernen emissieloos gereden wordt voor belevering."*
> (zie deel 'Vlaanderen koestert onze natuur' > 2 – Omgeving > 2.5 'Omgevingskwaliteit verder verbeteren')
> Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de volgende passage uit het regeerakkoord:
> "De vraag naar het meer kleinschalige, (voor)stedelijke goederenvervoer zal verder blijven groeien. We willen de omslag naar zowel een groenere, als een efficiëntere en combi-modale kleinschalige bevoorrading stimuleren. We onderzoeken of we de levering van onlinewinkels en andere pakketdiensten kunnen verduurzamen."
> (zie deel 'Vlaanderen bestuurt en investeert, zonder extra lasten' > 1- Mobiliteit en openbare werken > 1.9 Logistiek)

Het regeerakkoord vindt ook vertaling in de beleidsnota's Mobiliteit en Openbare Werken en Omgeving:

- **Beleidsnota Omgeving 2019-2024**

OD 3. Verdere vergroening van voertuigenpark: Ik stimuleer emissievrije distributie, zodat vanaf 2025 in de stadskernen emissieloos gereden wordt voor belevering.

- **Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024**

OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer: De vraag naar het meer kleinschalige, (voor)stedelijke goederenvervoer zal verder blijven groeien. Ik wil de omslag naar zowel een groenere, als een efficiëntere en combimodale kleinschalige bevoorrading stimuleren, onder meer door ook vervoer over water hiervoor in te schakelen en te onderzoeken of we de levering van onlinewinkels en andere pakketdiensten kunnen verduurzamen.

Ook in de door de Vlaamse Regering goedgekeurde beleidsplannen staan de bepalingen rond emissievrije distributie opgenomen:

- **Luchtbeleidsplan 2030**

Doelstelling 2: Er wordt een vergroening van het wagenpark gerealiseerd en stadscentra zijn emissiearm: "Vanaf 2025 gebeurt de distributie in de stadscentra enkel nog met hybride, elektrische en waterstofvoertuigen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt."

- **Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030**

3.1.1.1.4.6 We stimuleren innovatie om oplossingen te ontwikkelen voor vrachtvervoer': We stimuleren emissievrije distributie, zodat vanaf 2025 in de stadskernen emissieloos beleverd wordt.

- **Decreet basisbereikbaarheid**

Hoofdstuk 2, Afdeling 1, Artikel 4': Het mobiliteitsbeleid voert het Europees Klimaat- en Energiepakket 2021-2030 zoals aangenomen door de Europese Raad op 23 en 24 oktober 2014 uit. Het mobiliteitsbeleid stelt concrete doelstellingen en maatregelen voor om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit en de verbetering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het transport te realiseren.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 1 juli 2021 en was gunstig.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 12 juli 2021 op voorwaarde dat de budgettaire weerslag opgevangen wordt binnen de beschikbare refertekredieten en geen aanleiding kan geven tot een budgettaire meervraag in de toekomst.

2. INHOUD

Vlaanderen wil de *emissievrije distributie stimuleren, zodat vanaf 2025 in de stadskernen emissieloos gereden wordt voor belevering."*
Ook de Europese Unie voorziet in hun Witboek Transport (2011) emissievrije distributie tegen 2030.

Uit overleg met een aantal steden blijkt dat er enthousiasme is om aan de slag te gaan met deze maatregel uit het regeerakkoord. Ook de bedrijven waar de steden mee in contact staan zijn voorstander, op voorwaarde dat de regels tijdig en duidelijk gecommuniceerd worden en alle partijen gelijk behandeld worden.

Deze nota geeft invulling aan de bepalingen uit het regeerakkoord en de beleidsnota's en - plannen met betrekking tot emissievrije stedelijke distributie. Deze nota is een startbasis om de richting uit te zetten om deze doelstelling van emissievrije stadsdistributie tegen 2025 uit het regeerakkoord uit te werken.

1. PLAN VAN AANPAK

A. VLAAMS KADER MET STEDEN EN GEMEENTEN AANGEVULD MET LOKALE OVEREENKOMSTEN

We stellen voor om te werken via een kader op Vlaams niveau, gevolgd door overeenkomsten op stedelijk niveau. Deze aanpak wordt ook door de steden ondersteund.

Het doel van het Vlaamse kader is het vastleggen van afspraken tussen de Vlaamse overheid, de steden en de bedrijven. Hiermee streven we in de eerste plaats uniformiteit na in het formuleren van heldere doelstellingen (met ingang vanaf 2025 en met horizon 2030), een coherente visie op hoe die doelstellingen te bereiken en het flankerend beleid dat hiervoor nodig is. In punt 2 gaan we dieper in op een aantal inhoudelijke aspecten.

We proberen om minstens met alle centrumsteden een kaderovereenkomst af te sluiten. Alle andere lokale besturen kunnen uiteraard eveneens hetzelfde engagement opnemen. Dit moet toelaten om tegemoet te komen aan de vraag dat de voorwaarden voor iedereen hetzelfde moeten zijn en om een voldoende groot afzetgebied te hebben zodat het voor bedrijven interessant is om te investeren in emissiearme en -vrije voertuigen. Ter vergelijking: in Nederland mikt men hiervoor op 30-40 steden, waarvan veertien steden intussen al formeel aangekondigd hebben om in 2025 een zero-emissiezone in te voeren. We baseren ons op het stappenplan van Nederland om emissievrije stedelijke distributie vorm te geven in Vlaanderen. Steden bepalen uiteraard steeds zelf of ze werk willen maken van emissievrije stedelijke distributie en mee instappen.

Er wordt niet alleen een kader als beleidsovereenkomst tussen de Vlaamse Overheid en de centrumsteden afgesloten, ook grote bedrijven en sectorfederaties worden mee genomen. Stedelijke logistiek houdt immers niet op bij een stadsgrens en bedrijven leveren vaak in meerdere steden.

Het kader mondt uit in een decretaal kader met overkoepelende regelgeving dat op 1 januari 2025 in werking treedt (zie B). De steden kunnen hier vrijwillig op intekenen (cfr. LEZ).Het kader laat naast uniformiteit, ook lokaal maatwerk toe. De steden kunnen vrijwillig kiezen om in te stappen. Wanneer ze dit doen, kunnen steden aansluiten op het Vlaamse kader waarin onder andere de keuze van de zone en het stedelijke flankerend beleid wordt besproken. We denken hierbij bv. aan het recente initiatief van de stad Mechelen: zij werken momenteel samen met diverse sectoren aan een kader met emissievrije belevering tegen 2030 als doelstelling.

B. VLAAMSE REGELGEVING

Om de invoering van emissievrije stadsdistributie door lokale overheden te faciliteren wordt, parallel aan de uitwerking van het kader, een regelgeving uitgewerkt.

In Vlaanderen vormen het decreet en besluit Vlaamse Regering rond lage emissiezones het kader voor de huidige lage emissiezones. We onderzoeken op welke manier we hier gepast op aansluiten.

We zullen daarom bekijken hoe een uitbreiding van het bestaande decreet en besluit een kader kan bieden voor emissievrije stadsdistributie. De uitbreiding aan het LEZ-kader zal de scope en de modaliteiten zoals opgenomen in het Vlaams kader met steden, bedrijven en sectoren bevatten.

C. OVERLEG MET CENTRUMSTEDEN, BEDRIJVEN EN SECTOREN

We doen dit niet alleen. Om te streven naar emissievrije stadsdistributie tegen 2025 is er een zeer belangrijke rol weg gelegd voor de dertien centrumsteden, de VVSG en de bedrijven en sectoren. Zij zullen mee de inhoud van het Vlaams kader bepalen.

We voorzien daarom intensief overleg met deze doelgroepen. Het departement MOW zal dit overleg trekken. Ook de Vlaamse Milieumaatschappij zal actief meewerken.

Binnen de Vlaamse Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek bestaat er reeds een overlegorgaan. Op 2 april 2019 ondertekenden de 4 toenmalige Vlaamse ministers (bevoegd voor Mobiliteit, Omgeving, Werk, Economie en Innovatie en Energie), 8 initiatiefnemers, waaronder de departementen Mobiliteit en Omgeving en 29 deelnemers de Vlaamse Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek. Via de Green Deal engageerden de ondertekenaars zich om het efficiënt en emissievrij beleveren van steden te bevorderen via een eigen actie. De Green Deal is een engagementsverklaring/inspanningsverbintenis tussen een groep bedrijven en lokale overheden enerzijds en de Vlaamse overheid anderzijds om het efficiënt en emissievrij beleveren van steden te bevorderen via eigen acties. We willen het bestaande overleg binnen deze Green Deal vooral als klankbord gebruiken en zien een belangrijke rol weggelegd om lokaal nu reeds het verschil te maken door lokale acties.

2. INHOUDELIJKE ASPECTEN VAN HET VLAAMSE KADER

A. SCOPE

We zullen een kader opstellen dat emissievrije stedelijke distributie mogelijk maakt vanaf 1 januari 2025 en willen hierbij ook gefaseerd te werk gaan: niet elke sector heeft vandaag reeds de mogelijkheden om in te zetten op emissievrije distributie en niet elk voertuig is vandaag reeds als zero-emissievoertuig op de markt.

We willen gefaseerd werken en de scope bepalen in overleg met de sector. In deze fase denken we aan leveringen en retourstromen van supermarkten, retail, horeca, kantoren en pakketdiensten.

Daarmee willen we op 1/1/2025 primair starten. In samenspraak met de betrokken steden en de diverse sectoren bekijken we hoe we dit op termijn praktisch kunnen implementeren en hoe we kunnen omgaan met andere doelgroepen (denk dan aan het leveren van diensten, afvalophaling, zwaar transport, specifieke distributie zoals pharmalogistiek …).

We bekijken of er nood is aan overgangsmaatregelen voor deze primaire doelgroep. In Nederland geldt bijvoorbeeld dat alle *nieuwe* bestelwagens zero emissie zijn vanaf de invoering zero-emissie stadsdistributie (ZES) door de stad (vanaf 2025). Voor *bestaande* bestel- en vrachtwagens wordt een overgangsregeling voorzien tussen 2025 en 2030 gebaseerd op de euronorm van de voertuigen.

Daarnaast kan het voor onvoorziene of specifieke situaties nodig zijn om, in beperkte mate, ontheffingen te voorzien. Deze ontheffingen kunnen dan ook deel uitmaken van overgangsmaatregelen om tegen 2030 volledig of gedeeltelijk weg te vallen. Voorbeelden hiervan zijn:

a. Voor een specifiek gebruik, waarvoor nog geen zero-emissie voertuig beschikbaar is.

b. Voor particulieren die een bestel- of vrachtwagen niet beroepsmatig gebruiken.
c. …

We stemmen de overgangsmaatregelen en ontheffingen af op de bestaande LEZ-regelgeving in Vlaanderen zodat er geen conflicten ontstaan.

Ook binnen het lokale kader zijn overgangsmaatregelen mogelijk. In de periode tot 2030 kunnen steden bv. het gebruik van emissievrije voertuigen stimuleren met specifieke voordelen, zoals ruimere venstertijden, ruimere laad/losmogelijkheden, etc. Omgekeerd kan ook het gebruik van niet-emissievrije voertuigen ontmoedigd worden door de venstertijden of laad-en losmogelijkheden voor deze voertuigen verder in te perken.

B. MONITORING EFFECTEN/EFFECTIVITEIT:

Monitoring is van belang om te bepalen of doelen bereikt worden en of er aanvullende acties of aanpassingen nodig zijn. De Vlaamse overheid, steden en stakeholders zetten zich maximaal in om de invoering en voortgang van emissievrije stedelijke distributie zo goed mogelijk te monitoren.

We evalueren daarom, vanaf 1 januari 2026, de ingevoerde emissievrije zones en de effecten hiervan en we voorzien vóór 2025 een nulmeting (zie punt 4; voorbereidende studie).

C. HANDHAVING

Het invoeren van een emissievrije stedelijke distributie vereist controle en handhaving. Er zijn twee mogelijkheden voor handhaving: op basis van nummerplaatcontrole (ANPR) of door middel van toegangsvergunningen.

Er zal in overleg met de sector en de lokale besturen onderzocht worden hoe de handhaving performant en optimaal georganiseerd kan worden.

3. FLANKEREND BELEID

In samenspraak met de lokale besturen, bedrijven en sectoren wordt bekeken of en welke flankerende maatregelen nuttig kunnen zijn. De flankerende maatregelen moeten vooral stimulerend van aard zijn. We zullen de financiële steun trapsgewijs afbouwen aan de hand van een op voorhand vastgelegd stramien om investeringen aan te moedigen.

Er zal een nota aan de Vlaamse Regering opgemaakt worden met hierin scenario's voor het flankerend beleid vanwege de Vlaamse Overheid. De plannen rond emissievrije belevering van steden en het flankerend beleid om dit mogelijk te maken wordt maximaal afgestemd met het actieplan rond de vergroening van het vracht- en bestelwagenpark (CPT). Hieronder kunnen reeds enkele mogelijkheden teruggevonden worden:

- Uitbreiding van de ecologiepremie+ ;
- Premie voor voertuigen (e-vrachtwagens, bestelwagens en cargobikes), rekening houdend met het Clean Power for Transport (CPT) beleid;
- Overslagpremie Stedelijk Distributie Centra;
- Financiële ondersteuning via de instrumenten binnen het beleidsdomein EWI (voor onderzoek, ondersteuning bedrijven, …).

Daarnaast zal er ook (tijdelijk) stedelijk flankerend beleid nodig zijn, waaronder:
a. Voordelen zoals ruimere venstertijden;
b. Laad-en loszones.

4. VOORBEREIDENDE STUDIE

In een voorbereidende studie wordt duidelijkheid gecreëerd over infrastructurele aspecten van het instellen van zones voor emissievrije stedelijke distributie in centrumsteden. Dit gebeurt op stadsniveau en op niveau van het gewest. De studie brengt de noden in kaart op vlak van (laad)infrastructuur, logistieke operaties en investeringen. Verder legt de studie de methodologie vast voor een nulmeting en evaluatie van de emissievrije stedelijke distributie. Daarnaast wordt in kaart gebracht wat de eisen zijn op vlak van infrastructuur, operaties en investeringen. Het gaat onder meer om wagenpark, tank- en laadpunten (binnen en buiten de stad), impact op het elektriciteitsnetwerk, afstemming tussen logistiek en laadcycli, consolidatiepunten, shift naar LEV, laad-los zones en data. De studie gaat na wat gewenste flankerende maatregelen zijn en hoe groot de bijdrage is aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen.

De resultaten laten toe om de emissievrije stedelijke distributie af te bakenen in de pilootstad (zie hieronder) en de andere centrumsteden waar er niet met een pilootfase wordt gewerkt.

5. PILOOTPROJECT

Om de emissievrije zones voor goederenvervoer te testen werken we enkele pilootprojecten uit. We starten met een casestudie om inzicht te krijgen in de stedelijke logistiek van enkele Vlaamse centrumsteden. Hier focussen we op de primaire doelgroep die werden besproken bij '2A Scope'. De proefprojecten die gemonitord zullen worden, met een duur van12 maanden, gevolgd door een evaluatie. De keuze van de locatie voor de pilootproject(en) wordt bepaald op basis van het overleg met de betrokken lokale besturen.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De kostprijs van het uitwerken van een Vlaams kader tot en met ondertekening wordt geraamd op 200.000 euro aan consultancy. Dit bedrag is reeds voorzien in de begroting van MOW voor het jaar 2021.

Daarnaast is ook reeds een bedrag voorzien van 150.000 euro voor een voorbereidende studie.

In hoeverre en hoeveel middelen er nodig zijn voor het flankerend beleid, zal duidelijk worden bij het uitwerken van het kader in samenspraak met de betrokken doelgroepen. Er zal hierbij maximaal gekeken worden naar bestaande of geplande financieringskanalen en tevens gekeken worden naar de mogelijkheden van Europese fondsen.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Emissievrije stedelijke distributie geeft uitvoering aan de bepalingen uit het regeerakkoord binnen de bevoegdheden mobiliteit (logistiek) en omgeving (lucht). De beleidsvoorbereiding gebeurt op administratief vlak door samenwerking tussen de beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken en Omgeving.

Het departement MOW (afdeling beleid – team IDT) wordt binnen de bevoegde administraties aangeduid als trekker voor dit dossier, voor het kader, het overleg met de doelgroepen en de casestudie. Hiervoor wordt 1 VTE, niveau A, vrijgemaakt binnen het bestaande personeelskader.

De Vlaamse Milieumaatschappij biedt actieve ondersteuning voor de milieuaspecten en de relatie met het LEZ-kader. Hiervoor wordt 0,2 VTE, niveau A, vrijgemaakt binnen het bestaande personeelskader.

Het beleidsdomein EWI wordt eveneens betrokken gezien hun mogelijke rol ten aanzien van het flankerend beleid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Vrijwillige participatie van de centrumsteden, ondersteund door Vlaanderen met behulp van consultancy.

4. VERDER TRAJECT

Het verder traject bestaat uit:

- het inwinnen van het advies van de centrumsteden
- uitbesteden van de studie
- uitbesteden consultancy
- opstarten van een Vlaams Kader (i.s.m. de bevoegde administraties)
- uitwerken regelgeving (in lijn met de bestaande LEZ-regelgeving)

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- haar definitieve goedkeuring te geven aan de hierboven beschreven werkwijze om emissievrije stedelijke distributie mogelijk te maken;
- de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken te gelasten als trekker van dit dossier;
- de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme te gelasten actief mee te werken aan het LEZ-kader in relatie tot het Luchtbeleidsplan en het VEKP;
- de Vlaamse minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouwwerken te gelasten actief mee te werken voor de uitwerking van mogelijk flankerend beleid;
- de Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen te gelasten actief lokale besturen aan te moedigen om hieraan mee te werken.

De Vlaamse minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw en Visserij

Hilde CREVITS

De Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen

Bart SOMERS

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:
Advies Inspectie van Financiën, dd. 1 juli 2021
Begrotingsakkoord, dd. 12 juli 2021