



Transport
& Logistiek
Vlaanderen

Wegwijzer naar groen, vlot en evenwichtig transport van goederen

*Ontwikkelingsgids
op lokaal niveau '24*

VOORWOORD

Mobiliteit is terecht meer dan ooit een kernvraagstuk van de lokale beleidsmaker. Steeds meer steden en gemeenten vinden terecht dat ook de goederenmobiliteit prioriteit verdient. Deze TLV-visienota geeft aan het lokale bestuur een houvast voor een ecologisch, evenwichtig, efficiënt én verkeersveilig plan voor goederenvervoer.



**“Vrachtwagens
helemaal weren
is onwenselijk en
onrealistisch”**

Lode Verkinderen
Directeur

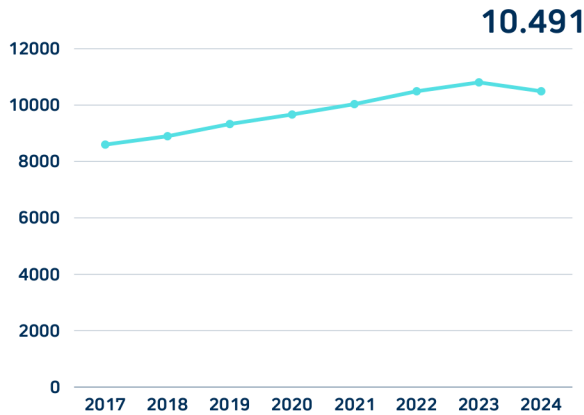


De sector in cijfers

Beroepsgoederenvervoer over de weg

Evolutie aantal ondernemingen

2017 - 2024



Tewerkstelling (2024)



78.194 arbeiders
40.675 bedienden

Aandeel wegvervoer
in goederentransport

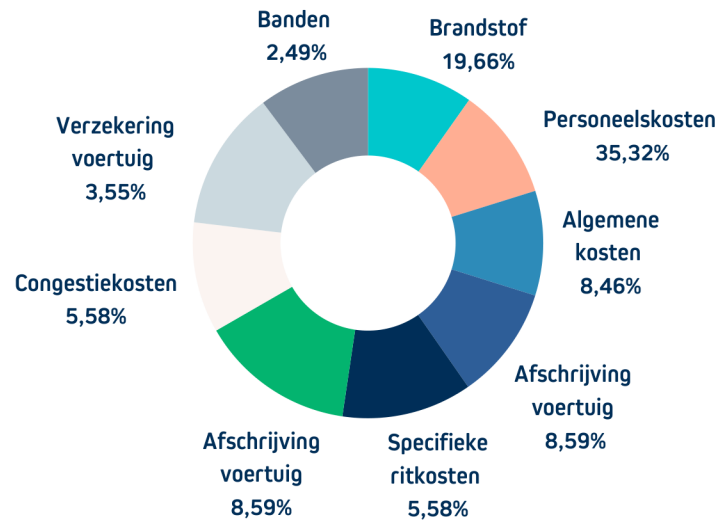
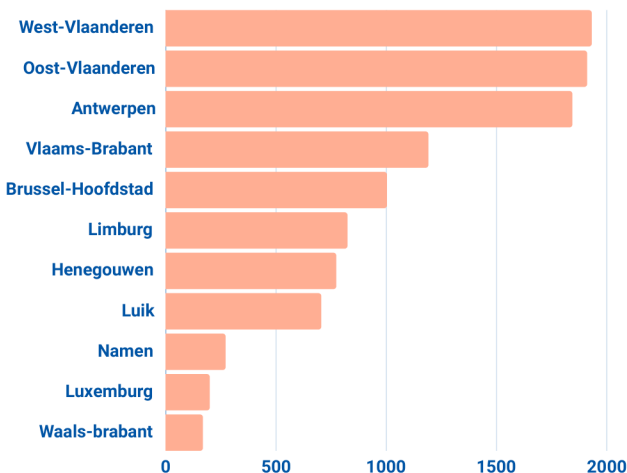
77,4%



89.304

Aantal motorvoertuigen
(2023)

Aantal ondernemingen in functie van lokalisatie (2024)



Kostenposten (2024)



Transport
& Logistiek
Vlaanderen



ONZE DOELSTELLINGEN

Leefbare woonkernen én lokale handelaars blijven bevoorraden

1. Efficiënt sturen van het verkeer
2. Uitbouw infrastructuur
3. Congestie aanpakken door duurzame stedelijke logistiek

Een realistische weg naar zero-emissie goederenvervoer

1. Tijdig aankondigen
2. Creëer draagvlak
3. Voorzie laadinfrastructuur
4. Aangepaste maten en gewichten
5. Technologische neutraliteit
6. Gratis bestaat niet



Inhoudstafel

Leefbare woonkernen én lokale handelaars blijven bevoorraden	6
<i>Introductie</i>	
1. Efficiënt sturen van het verkeer	7
2. Uitbouw infrastructuur	10
2.1 lokale bypasses	
2.2 Laad- en loszones	11
2.3 Parking voor trucks	12
3. Congestie aanpakken door efficiënte stedelijke logistiek	15
3.1 Goederenstromen bundelen via stedelijke distributiecentra (SDC)?	
3.2 Pas op voor ongewenst effect van tijdsvensters	17
3.3 Dagranddistributie	18
<hr/>	
Een realistische weg naar zero-emissie goederenvervoer	19
<i>Introductie</i>	
1. Tijdige aankondiging	20
2. Creëer draagvlak	21
3. Voorzie laadinfrastructuur	22
4. Aangepaste maten en gewichten	23
5. Technologischeneutraliteit	24
6. Gratis bestaat niet	25



Introductie

Transport- en logistieke activiteiten zorgen voor tewerkstelling. Vrachtwagens die de detailhandels, kmo-zones en consumenten bevoorraden, zorgen voor een enorme economische meerwaarde.

Desondanks worden vrachtwagens steeds meer geweerd uit de kernen. Maar vrachtwagens zullen altijd nodig zullen blijven voor een groot aandeel van de goederenbelevering in onze steden en gemeenten.

Vrachtwagens weren is dus niet realistisch. De wirwar aan verbodsborden en ongecoördineerde regelgeving bemoeilijkt onnodig de beleveringen.

Om woonkernen leefbaar te houden en tegelijkertijd de economische activiteiten te garanderen, ziet TLV alternatieven die de verkeersstromen efficiënter kunnen laten verlopen.



**Leefbare
woonkernen én
lokale handelaars
blijven bevoorraden**

1. Efficiënt sturen van het verkeer

Steeds meer **tonnageverboden** zijn in ontwikkeling die bepalen waar de vrachtwagens wel of niet nog mogen rijden.

Kernen blijven weliswaar bereikbaar, maar de opgelegde alternatieve routes betekenen meestal een grote omweg die **kostenverhogend** werkt voor de vervoerder.

Diezelfde vervoerder gaat al gebukt onder krappe marges en zal zo extra kilometers moeten doorrekenen aan de lokale handelaar/opdrachtgever.

Veel erger nog is dat de netwerken zo eigenlijk voor extra uitstoot zorgen en zo dus ook een ongewenste en onverantwoorde grotere **CO2-uitstoot veroorzaken**.

Bovendien zijn er enkele mispercepties. Zo wordt het gevaar voor **sluipverkeer** vaak aangehaald als motivering voor stringente maatregelen naar vrachtverkeer toe.

Er zijn echter geen objectieve cijfers die deze aanname bewijzen. Onze historische ruimtelijke ordening maakt dat wegen met lintbebouwing meestal de enige aanrijroutes zijn naar bedrijfsterreinen en logistieke clusters.

Daarnaast kiezen vervoerders altijd voor de meest economisch beter – en bijgevolg ook ecologisch – optimale route.



Overheden moeten de gepercipieerde baten van een toegangsbeperking voor vrachtwagens dus zeer goed afwegen tegen de **maatschappelijke kosten**.

Ook het gebruik van meerdere lichte vrachtvoertuigen in plaats van één groter leidt tot meer verkeer en zo ook meer emissies voor evenveel vervoerde goederen.

Dit leidt ook tot hogere kosten en dit kan nochtans beter.

**Leefbare
woonkernen én
lokale handelaars
blijven bevoorraden**

Om het verkeer efficiënt te sturen vragen wij het volgende:

Wees **realistisch**.

Het is onmogelijk om alle vrachtwagens uit de kernen te weren.

Een wildgroei aan verbodsborden en tonnagebeperkingen is niet het juiste antwoord voor een efficiënte afhandeling van de lokale logistiek.

Hierdoor dreigt net het **omgekeerde effect**: meer (aangepaste) voertuigen inzetten om binnen eenzelfde tijdsbestek eenzelfde volume goederen te leveren.

Maak de informatie rond tonnagebeperkingen en andere lokale verboden publiek beschikbaar in een **gecentraliseerde database** en op de website van de stad of gemeente.

Deze informatie is cruciaal om routeplanners voor transport te voeden. Hierdoor kan de overlast door vrachtwagens maximaal vermeden worden.

Als er toch een beperkte maatregel nodig is, hou dan rekening met het onderscheid tussen **bestemmings- en doorgaand verkeer**.

Bestemmingsverkeer in gemeente A is namelijk in gemeente B vlak daarnaast doorgaand verkeer. Het bestemmingsverkeer moet hoe dan ook ongemoeid gelaten worden.



Om het verkeer efficiënt te sturen vragen wij het volgende:

Wanneer het niet mogelijk is de kern te vermijden om de volgende gemeente of bestemming te bereiken zonder **grote omwegen**, (door bijvoorbeeld ontbrekende weginfrastructuur) moet vrachtverkeer toegelaten blijven.

De bestaande infrastructuur is nu al onvoldoende. Wegen die vandaag voor een ontsluiting zorgen, moeten ook morgen deze **ontsluiting garanderen**.

Dit geldt voor de grote assen, maar ook voor de kleinere wegen.

Potentiële vrachtroutes moeten geschikt zijn voor vrachtwagens.

Eventueel **tijdverlies** door omrijden moet volledig gecompenseerd kunnen worden door een vlottere doorstroming op deze trajecten.

Vrijwaar bestaande routes voor **uitzonderlijk vervoer**.

Deze moeten zeer vaak precies van het onderliggend wegennet gebruik maken.



2. Uitbouw infrastructuur

2.1 Lokale bypasses

Op lokaal niveau zal hoe dan ook meer moeten worden ingezet op **verkeersinfrastructuur** als we de doorstroming willen optimaliseren.

Bijkomende infrastructuur leidt het doorgaand verkeer weg van de kern, terwijl de lokale bereikbaarheid wordt gevrijwaard.

Steden en gemeenten moeten meer opteren voor **lokale bypasses**.

Zo heeft doorgaand verkeer vlakbij een valabel alternatief en wordt hinder in het centrum beperkt.

**Leefbare
woonkernen én
lokale handelaars
blijven bevoorraden**



2. Uitbouw infrastructuur

2.2 laad- en loszones

Laden en lossen is een zeer belangrijke logistieke activiteit in de stad. Toch zijn **laad- en loszones in vele steden en gemeenten een knelpunt**: er zijn er te weinig, vaak zijn ze te klein en in veel gevallen parkeren er particulieren.

Wanneer vervoerders geen locatie toegewezen krijgen, zullen ze op een zo goed mogelijke manier parkeren in de buurt van de ontvanger van de goederen.



©Stad Gent

Coherente strategie

Voor een efficiënte beleving van de steden en gemeenten is een **coherente strategie** nodig. Clusters van handelslocaties vereisen voldoende laad- en loszones, zodat veilig en reglementair laden en lossen mogelijk is.

Spreiding

Werk een samenhangend plan uit voor de **spreiding** van laad- en loszones op de meest strategische locaties. Deze moeten bereikbaar zijn via een logische en hiervoor aangepaste aan- en afvoerroute.

Opvolging en handhaving

Besteed aandacht aan de **opvolging en handhaving** door de lokale politie, zodat de laad- en loszones niet gebruikt worden door personenwagens.

Het ontwerp

Denk zorgvuldig na over **het ontwerp** van de laad- en loszones, zodat vrachtwagens er kunnen laden en lossen én zodat de loopafstanden beperkt zijn.

**Leefbare
woonkernen én
lokale handelaars
blijven bevoorraden**

Flexibel

Laad- en loszones kunnen **flexibel** gebruikt worden. Buiten bepaalde venstertijden kunnen deze gebruikt worden als reguliere parkeerplaatsen.



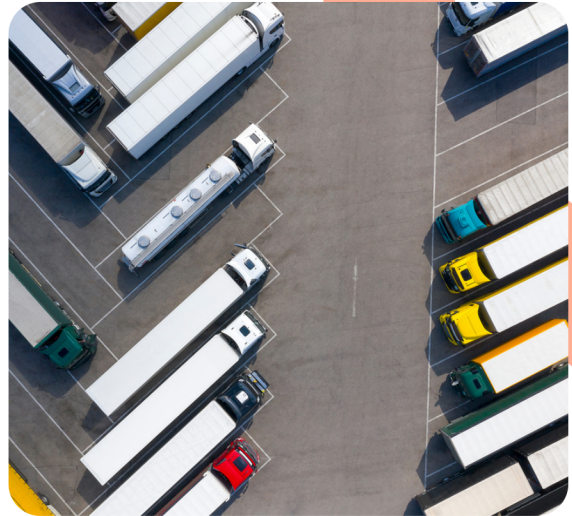
2. Uitbouw infrastructuur

2.3 parking voor trucks

Er is momenteel een **gigantisch tekort** aan **parkeerplaatsen voor vrachtwagens**.

Naast de lokale vrachtwagenchauffeur en de vrachtwagen die de regio gebruikt om door te rijden, zijn er ook talloze vrachtwagens die hun goederen lokaal moeten laden of lossen.

Voorafgaand hieraan of volgend hierop moeten ook zij dus de wettelijke regels met betrekking tot rij en rusttijden respecteren.



Binnen de huidige Vlaamse ruimtelijke ordening zijn er **te weinig publieke terreinen** beschikbaar om al die voertuigen te stallen gedurende de uren van inactiviteit.

Vervoerders die terreinen willen verwerven om voertuigen op te parkeren, krijgen bij lokale overheid stelselmatig negatief antwoord.

De meeste vervoerders zijn kmo's en hebben zelfs niet de financiële mogelijkheid om die investering te overwegen, waardoor ze helemaal zonder eigen parkeercapaciteit achterblijven.

**Leefbare
woonkernen én
lokale handelaars
blijven bevoorraden**



TLV ziet volgende oplossingsrichtingen

Laat parkeren toe waar het veilig kan, plaats is en geen hinder veroorzaakt (ook langs gewestwegen).

Dit is een **GRATIS oplossing** voor de overheid: het is er namelijk al.

In het licht van de transitie naar zero-emissie, zullen **nieuwe businessmodellen** ontwikkeld (kunnen) worden: het verkopen van energie én een parkeerplaats als een gecombineerd aanbod.

Voor de bestaande en toekomstige parkeerterreinen moet daarom nu al de nodige infrastructuur uitgebouwd worden om elektrische trucks te kunnen (snel)laden.

Dit is niet alleen nodig op zogenaamde **logistieke hotspots**. Op kleinere schaal zal in elke gemeente zowel ruimte als laadinfrastructuur nodig zijn om aan de bestaande behoefte van inwoners/chauffeurs van zware vrachtwagens te voldoen.

Start een **proefproject** om de haalbaarheid te onderzoeken om wachtparkings op laad- en losplaatsen 's nachts – mits duidelijke afspraken en onder specifieke voorwaarden – te gebruiken voor chauffeurs die hun dagelijkse rust (willen) nemen.



TLV ziet volgende oplossingsrichtingen

Voorzie ruimte voor een **wachtparking** bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen.

Laadpunten en laadpleinen mogen niet enkel gerealiseerd worden op multimodale hubs. Het is belangrijk dat er – zeker voor trucks – **voldoende laadpunten** zijn op strategische plaatsen in de directe nabijheid van de kernen.

Voor bestelwagens kunnen de bestaande laadpalen volstaan om, indien nodig, energie bij te laden doorheen de dag. Voor zware voertuigen is aangepaste laadinfrastructuur nodig, ook op het publiek domein.

Steden en gemeenten moeten actief inzetten op **structureel overleg** met de transport- en logistieke sector

Voorzie lokaal ook plaatsen voor inwoners-chauffeurs. Eén centrale parking binnen een vervoerregio is geen oplossing voor de lokale chauffeur.



3. Congestie aanpakken door efficiënte stedelijke logistiek

Congestie in de kern is één van de belangrijkste uitdagingen met enorme vertragingen, extra emissies en verminderde mobiliteit tot gevolg.

Via een duurzaam last-mile transport kunnen we de optimale beleving van goederen garanderen en de congestie verminderen.

3.1. Goederenstromen bundelen via stedelijke distributiecentra (SDC)?

De corebusiness van elke vervoerder is het bundelen van vracht. Heel vaak is er dus geen of nauwelijks efficiëntieverhoging mogelijk.

Voor de beste garantie op een werkend model voor stedelijke logistiek is het absoluut noodzakelijk dat alle economische actoren elk initiatief dragen.



**Leefbare
woonkernen én
lokale handelaars
blijven bevoorraden**

Marktwerking volledig autonoom

Stedelijke distributiecentra (of consolidatiehubs) waar alle goederen gebundeld worden, worden vaak aangehaald als oplossing voor de last mile. Dergelijke hubs kunnen maar rendabel worden als ze een win-winsituatie bieden voor alle stakeholders.

Overheden moeten de **marktwerking volledig autonoom** laten spelen. TLV verzet zich tegen elke vorm van flankerend beleid dat erop gericht is om de stromen verplicht of via een manifest marktvoordeel exclusief of hoofdzakelijk langs één bevoorrechte speler te laten lopen.

Financiële ondersteuning door de lokale overheid voor het opzetten van consolidatiehubs is rechtstreeks **ingrijpen in de vrije marktwerking**.

Dat lokale overheden vrije ruimte (i.e. gronden) reserveren voor dergelijke toepassingen kan mits de inrichting ervan (= bouw van het SDC) en uitbating door private spelers gebeurt en op basis van een openbare aanbesteding.

Distributiekosten

Elk concept rond het bundelen van goederenstromen heeft slechts kans op slagen als de **distributiekosten** er niet door stijgen én de afgesproken (bijkomende) dienstverlening toch gegarandeerd wordt.

Hogere kosten hebben een negatieve impact op de lokale middenstand.

Volume en technische beperkingen

Het alternatief via cargobike is voor ruim 90% van de goederenstromen niet geschikt, omdat de **volumes en andere technische beperkingen** gewoon te groot zijn.

Dagrand

Niet alle goederenstromen lenen zich voor distributie via een SDC.

Leveringen door o.a. expreskoeriers, winkelketens en supermarkten gebeuren nu al gebundeld en met volle voertuigen.

Hiervoor ligt de oplossing voor verdere optimalisatie in een uitbreiding van de levermogelijkheden naar de **dagrand**.

Meest optimale transportmodus

Er moet worden gestreefd naar de inzet van de **meest optimale transportmodus**.

Small is not beautiful. Indien alle last mile vervoer via zero-emissie bestelwagens of cargofietsen moet gebeuren, zijn meer voertuigen nodig, met als gevolg meer congestie en potentiële impact op de verkeersveiligheid.



3. Congestie aanpakken door efficiënte stedelijke logistiek

3.2. Pas op voor ongewenst effect van tijdsvensters

Tijdsvensters – zowel algemeen als tijdens de schoolspitsuren – zijn bedoeld om bij te dragen tot het weren van goederenvervoer uit de kernen in specifieke tijdsperiodes.

Maar wanneer er in meerdere steden en gemeenten in dezelfde streek identieke tijdsvensters worden gebruikt, kan het onderliggend wegennet stil komen te staan.

Vervoerders moeten meer voertuigen inzetten om de goederen op tijd geleverd te krijgen. Daarom moeten lokale besturen rekening houden met een aantal aandachtspunten:

Gecoördineerd beleid

Een **gecoördineerd beleid** is nodig. Verschillen in aanpak met de naburige steden en gemeenten moeten bekeken worden, zodat de logistieke operaties zo vlot mogelijk kunnen blijven verlopen.

Evenwicht

De eventuele invoering van nieuwe venstertijden moet gebeuren **in overleg** met de logistieke sector, handelaars en kmo's, waarbij een **evenwicht** wordt gezocht tussen stedelijke leefbaarheid en economische kosten.

Parking vrachtwagens

• Waar kunnen **vrachtwagens parkeren** wanneer vrachtverboden tijdens schoolspitsuren worden ingevoerd? Lokale besturen moeten hiervoor een oplossing bieden en niet de lasten naar andere besturen of wegbeheerders doorschuiven.

Transparante communicatie

Er is nood aan een **transparante communicatie** over de geldende venstertijden. Het is belangrijk dat dit op eenvoudige en gecentraliseerde manier beschikbaar is voor de logistieke sector

**Leefbare
woonkernen én
lokale handelaars
blijven bevoorraden**



3. Congestie aanpakken door efficiënte stedelijke logistiek

3.3. Dagranddistributie

In een ideale wereld wordt er veel meer dan vandaag gebruik gemaakt van de daluren om beleveringen af te handelen.

Distributie tijdens deze uren draagt o.a. bij aan de verkeersveiligheid, efficiëntere leveringen met betere spreiding en minder uitstoot.

Dit goederenvervoer tijdens congestievrije uren is vaak niet mogelijk omwille van lokale reglementen, problemen met openingstijden van laad- en losplaatsen of de VLAREM-wetgeving.

Toch moeten lokale overheden, goederenbelanghebbenden én transporteurs actief en in overleg streven naar een groter gebruik van de dagrand.

TLV roept lokale besturen op om belevering tijdens deze uren mogelijk te maken en om nieuwe economische activiteiten in de vergunning op te nemen.

**Leefbare
woonkernen én
lokale handelaars
blijven bevoorraden**



Introductie

Onze sector staat voor een enorme uitdaging om emissievrij te gaan rijden. Vervoerders nemen hun verantwoordelijkheid op en maken van vergroening een prioriteit. Maar de transportsector heeft heel **lage marges** en bestaat grotendeels uit kmo's. Vergroenen betekent hogere kosten door investeringen in zero-emissie voertuigen en laadinfrastructuur, planningssystemen aanpassen, enzoverder.

Deze **hogere kosten** doorrekenen is in de realiteit meestal niet mogelijk, want de klant is niet bereid het te betalen. Dit zet onze vervoerders klem.

Tegelijkertijd heeft Vlaanderen het voornemen om de stedelijke logistiek versneld emissievrij te maken. Concreet nam de Vlaamse regering in haar regeerakkoord 2019-2024 op om emissievrije distributie te stimuleren, zodat in de stadskernen emissievrij gereden kan worden voor beleving.

Om de invoering van emissievrije stedelijke distributie door lokale overheden te faciliteren, werd een **kaderovereenkomst** met alle betrokken stakeholders uitgewerkt. Het decretale kader met overkoepelende regelgeving is ook in voorbereiding en moet door de nieuwe Vlaamse regering (2024-2029) bekrachtigd worden.



Een realistische
weg naar zero-
emissie
goederenvervoer

1. Tijdige aankondiging

De realisatie van een emissievrije stedelijke distributie wordt gekoppeld aan de invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek (ZES) in de stad.

De kaderovereenkomst die ook door TLV ondertekend werd, voorziet dat steden en gemeenten vanaf 1 januari 2027 zo'n ZES kunnen invoeren voor nieuwe bestelwagens en vanaf 2029 voor nieuwe vrachtwagens

Tegelijkertijd zal er een uitfasering zijn van de bestaande dieselvarianten. De bestaande vloot van bestelwagens in de ZES moet emissievrij zijn tegen 2033. Het volledige wagenpark in de ZES moet tegen 2035 emissievrij zijn.

Vervoerders en ondernemers in de binnenstad moeten zich tijdig hierop kunnen voorbereiden. Gebruikers van bestelwagens en vrachtwagens moeten helder en eenduidig worden geïnformeerd. Onze ondernemers moeten voldoende tijd en zekerheid hebben om te investeren.

Voor de typische Vlaamse transport-kmo die voertuigen makkelijk 7 jaar en langer in de vloot houdt, is de timing van de aankondiging van een invoering van een ZES cruciaal. De uitfasering van de fossiele euro VI/VII voertuigen hangt voor onze bedrijven nauw samen met het moment waarop uiteindelijk zal worden gecommuniceerd.

De timing van de invoering hangt samen met de informatieverspreiding en concrete beslissing. Zolang vervoerders in het ongewisse blijven over het toekomstig lokale beleid kan geen economisch valabele voertuigkeuze gemaakt worden. Voor TLV is een periode van 2 jaar een minimumvereiste.

**Een realistische
weg naar zero-
emissie
goederenvervoer**



2. Creëer draagvlak

Het beoogde succes van een ZES in een stad wordt sterk bepaald door het draagvlak dat de stad of gemeente creëert.

Dit draagvlak is een cruciale, bindende voorwaarde voor TLV om mee in het zero-emissie verhaal in de stadskern in te stappen.

Dit kan als volgt:

Deelnemende steden moeten ook de eigen vloot emissievrij maken en laadinfrastructuur hiervoor voorzien en kunnen een aanjagende rol spelen door emissievrij aan te besteden.

Limiteer eventuele vrijstellingen of individuele toelatingen voor bepaalde types voertuigen tot het absolute minimum en beperkt in de tijd.

Zorg ervoor dat boetes voor overtredingen door buitenlandse voertuigen kunnen verzonden en geïnd worden.

Hoe klein het aandeel van buitenlandse voertuigen in zero-emissiezones ook zal zijn, toch staat of valt hiermee voor TLV de geloofwaardigheid van het vervolgingsbeleid.

**Een realistische
weg naar zero-
emissie
goederenvervoer**



3. Voorzie laadinfrastructuur

Het emissievrij maken van het goederenvervoer over de weg kan enkel succes hebben indien er voldoende laadinfrastructuur aanwezig is.

Naast de verplichtingen uit de Europese richtlijn over infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) voor het hoofdwegennet zullen ook talrijke andere locaties moeten voorzien worden van voldoende laadfaciliteiten voor batterij-elektrische trucks.

Laadinfrastructuur voor zware voertuigen is momenteel nog bijna onbestaande. TLV verwacht dat de meeste laadbeurten zich op het terrein zullen voordoen waar vrachtwagens gestald worden (het zogenaamde depot charging). Maar niet alle vervoerders die ook in steden en gemeenten actief zijn, beschikken over een eigen terrein.

Zowel voor bestelwagens en zware vrachtwagens zal er laadinfrastructuur beschikbaar moeten zijn. Voor de categorie N1 zal dit ook binnen de ZES mogelijk kunnen zijn. Voor de categorie N2 en N3 moet de nodige infrastructuur in de (onmiddellijke) nabijheid van de stad of gemeente voorzien worden.

Deze infrastructuur moet ook gebruikt kunnen worden door lokale chauffeurs die hun (batterij-elektrisch) voertuig aan de rand van de kern moeten parkeren.

Categorie N: Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten minste vier wielen.

- *Categorie N1: Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton.*

- *Categorie N2: Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 12 ton.*

- *Categorie N3: Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 12 ton.*

Een realistische
weg naar zero-
emissie
goederenvervoer



Voorzie laadinfrastructuur

Werk tijdig een **laadstrategie** uit. Dit omvat een inschatting van de laadbehoefte (van zowel de eigen voertuigvloot als de private sector) en een overzicht met laadlocaties in de zone en aan de rand van de stad of gemeente.

Er moet een mix kunnen komen van **snellaadpunten** van 1 MW of meer per laadpunt enerzijds en ook laadpunten voor zware voertuigen voor nachtladen (vb. 180 tot 350 KW per laadpunt). Vandaag worden talrijke potentiële locaties voor die laadpunten niet bediend door een voldoende sterk elektriciteitsnetwerk van Fluvius.

Vlaamse overheden moeten het **structureel overleg** en de samenwerking tussen Fluvius, Elia en de sector coördineren.

Stel laadinfrastructuur voor logistieke voertuigen niet als een voorwaarde bij nieuwe of hernieuwde **omgevings- en exploitatievergunningen**.

Wat met bedrijven die geen laadinfrastructuur kunnen plaatsen op terrein, bijvoorbeeld omwille van te kleine oppervlakte of omdat het elektriciteitsnet onvoldoende capaciteit heeft?

Bovendien is het niet uit te sluiten dat transportbedrijven de (publieke) laadinfrastructuur zullen, willen gebruiken op andere locaties. Hen 'afstraffen' door een omgevingsvergunning te weigeren, omdat ze al een andere oplossing hebben, zou te verregaand zijn, zeker omdat ze er vaak geen impact op hebben.

Een realistische
weg naar zero-
emissie
goederenvervoer



4. Aangepaste maten en gewichten

Door het extra gewicht van de nieuwe voertuigtechnologie zijn zero-emissie voertuigen zwaarder.

Elektrische bestelwagens bijvoorbeeld hebben door de batterij een totale massa van 4.250 kg.

Tegelijkertijd gelden in tal van steden en gemeenten tonnageverboden vanaf 3,5 MTM en zijn dus uitzonderingen nodig om deze milieuvriendelijke voertuigen alle kansen te geven:



Bij de handhaving volstaat het de 'overtredingen' eruit te filteren van elektrische bestelwagens tot 4250 kg. Steden en gemeenten kunnen door middel van het juiste onderbord deze emissievrije voertuigen toch de toegang geven tot de kern.

**Een realistische
weg naar zero-
emissie
goederenvervoer**



5. Technologieneutraliteit

De wegvervoersector heeft al minstens drie technologieën in het vizier voor de emissievrije toekomst: aandrijving door een elektrische batterij, door brandstofcellen of door waterstofverbranding.

Deze technologieën kunnen in steeds meer gevallen worden ingezet, van korte afstanden en stedelijk vervoer tot vrachtwagenvervoer over lange afstanden.

TLV verwacht dat in de loop van de komende jaren nog heel wat technologische evoluties zullen volgen.



Lokale overheden moeten gaan voor volledige technologieneutraliteit.

Een realistische
weg naar zero-
emissie
goederenvervoer

6. Gratis bestaat niet

Niet alleen de maatschappelijke kosten van stedelijke distributie moeten duidelijker zijn voor de burger.

Ook de reële meerkost van emissievrije belevering moet duidelijk zijn.

Lokale besturen moeten duidelijk maken dat emissievrij leveren komt met een meerkost.

Daarnaast mag de focus niet alleen liggen op maatschappelijke kosten, maar moeten ook de baten toegelicht worden als men ervoor kiest om de burgers correct over logistieke stromen in te lichten.



**Een realistische
weg naar zero-
emissie
goederenvervoer**



Transport
& Logistiek
Vlaanderen



Transport
& Logistiek
Vlaanderen