



ADVIES

CRB 2022-1130

Duurzaamheidsagenda voor de Belgische
e-commerce en logistiek

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB





Advies

Duurzaamheidsagenda voor de Belgische e-commerce en logistiek

**Brussel
12.05.2022**

Inbehandelingneming

Op 23 november 2021 heeft de heer De Croo, eerste minister, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) om advies (CRB 2021-3142) verzocht met betrekking tot een "E-commerce Strategy 4 Belgium". De adviesvraag bestaat uit 5 deelvragen. In dit advies gaat bijzondere aandacht uit naar vraag 5 van de eerste minister: "In welke mate is de e-commerce vandaag in volle verandering (bv. als gevolg van de coronacrisis, het toenemend belang van duurzaamheid en de lastmileproblematiek, 5G, de impact op de transportvraag en de congestie...)? Welke opportuniteiten zou dit voor België kunnen teweegbrengen?"

Op 9 december 2021 heeft mevrouw De Sutter, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post, de CRB om advies (CRB 2021-3311) verzocht aangaande de vergroening van de e-commerce.

Aangezien er sterke linken bestaan tussen de adviesvraag van de eerste minister voor wat betreft deelvraag 5 en de adviesvraag van vice-eersteminister De Sutter, opteren de leden, verenigd in de subcommissie E-commerce strategy 4 Belgium en in de brc's Distributie en Verbruik (hieronder: de leden), ervoor om beide adviesvragen samen te behandelen. Aangezien de adviesvraag van vice-eersteminister De Sutter zich toespitst op de vergroening van de e-commerce, zal in een eerste fase het transport en de last mile eigen aan de e-commerce onder de loep worden genomen.

Naar aanleiding van de adviesvragen van de eerste minister en van minister De Sutter zijn de leden een eerste keer op 21 december 2021 samengekomen om zich te buigen over de adviezen die de brc's Distributie en Verbruik over dit onderwerp in het verleden hebben uitgebracht: "Ijveren voor een duurzame e-commercelogistiek en 'last mile'" (CRB 2019-2545) en "Nood aan een gecoördineerd beleid voor een duurzame e-commercelogistiek en last mile" (CRB 2021-1970). Op 18 februari, 21 maart, 27 april en 5 mei 2022 kwamen de leden opnieuw samen om de mogelijke elementen voor een advies te bespreken.

Dit advies focust op de last mile van e-commerceleveringen en stelt een kaderscenario voor dat de geleidelijke ontplooiing van een emissieloze e-commercedistributie en beleving van steden en gemeenten mogelijk moet maken. De leden spreken zich in dit advies niet uit over verduurzaming van de volledige logistiek (= ruimer dan e-commerce logistiek) horizon 2050. De leden zijn er evenwel van overtuigd dat er voor alle logistieke stromen een verduurzamingscenario met tijdspad moet worden ontwikkeld. Dit scenario zal naargelang de sector en het type van logistieke dienst rekening moeten houden met de technologische ontwikkelingen en een voldoende beschikbaar marktaanbod. De sociale partners willen in deze context in de nabije toekomst verder in dialoog treden met de verschillende beleidsniveaus om naar analogie van dit advies ook een evenwichtig tijdspad te ontwikkelen voor een volledige en uniforme emissievrije logistiek tegen 2050.

Het advies werd op 12.05.2022 na een schriftelijke procedure door de brc Distributie en de plenaire vergaderingen van de brc Verbruik en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven goedgekeurd.

Inleiding

De COVID-19-pandemie heeft de ontwikkeling van e-commerce in België en de wereld gevoelig versneld. Als gevolg van de lockdowns en van de inperkende maatregelen ging een groot deel van de samenleving en van de fysieke handel op slot. Bijgevolg hebben de Belgische consumenten zich gewend tot de onlinehandel. Dankzij de digitale technologie en de onlinehandel kon worden vermeden dat de bevolking compleet werd afgesneden van het maatschappelijk leven. Met behulp van e-commerce bleef voor de bevolking de toegang tot zowel essentiële als minder essentiële goederen en diensten verzekerd. De distributiesector vond zijn weg naar het onlineverkoopkanaal en slaagde er op die manier in beter te overleven tijdens deze gezondheids crisis.

E-commerce is één van de onderdelen van de digitale omwenteling, die op haar beurt een belangrijke motor is van een snel veranderende maatschappij. E-commerce biedt enerzijds kansen op economisch, ecologisch en sociaal vlak. Zo kunnen mensen die moeilijkheden ondervinden om zich naar de winkel te verplaatsen via het onlinekanaal hun aankopen doen en ze thuis laten leveren. Anderzijds vormt de digitale kloof een belangrijke uitdaging. De overheid moet in deze context voorzien dat bepaalde belangrijke diensten in de toekomst niet uitsluitend nog online beschikbaar zullen zijn. Burgers die niet voldoende digitaal geletterd zijn, moeten de toegang tot de belangrijke diensten behouden. Daarnaast heeft de groei van de e-commerce, met de jaarlijkse gemiddelde stijging van 10% van het aantal bestelwagens, de drukte op onze wegen nog verhoogd. Hierdoor doet e-commerce de druk op het milieu, de publieke ruimte en de verkeersveiligheid toenemen.

Wat betreft de milieu-impact is de stedelijke logistiek verantwoordelijk voor minstens een kwart van de transport-gerelateerde CO₂-uitstoot in steden. Voor andere emissies zoals stikstofoxiden en fijnstof loopt dat op tot 30% of zelfs 50%, terwijl slechts 10 tot 20% van de voertuigkilometers in steden voor goederenvervoer gereden worden¹.

De toegenomen druk op de verkeersveiligheid uit zich in een toename van het aantal dodelijke en letselongevallen in 2021. In 2019 worden 53 dodelijke ongevallen met een lichte vrachtwagen vastgesteld, en dit aantal stijgt tot 63 in 2021. Ook het aantal letselongevallen met een lichte vrachtwagen is hoger in 2021 (3.434) in vergelijking met 2019 (3.413)².

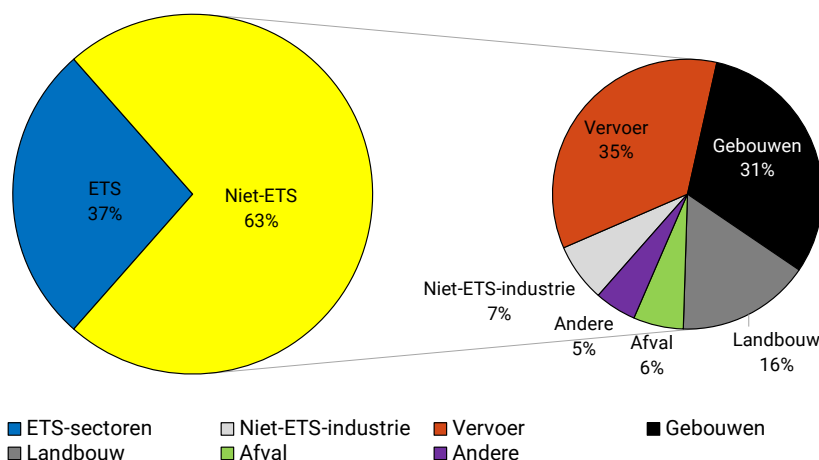
Van de totale uitstoot van de niet-ETS³-sectoren neemt de transportsector in 2016 een aandeel in van 35%.

¹ [Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek - Convenant - 20190402_1.pdf \(vlaanderen.be\)](#)

² [barometer.utf8 \(vias.be\)](#)

³ Niet-ETS-sectoren: sectoren die buiten het emissiehandelssysteem van de EU vallen waaronder transport, bouw, landbouw, afval en de resterende niet-ETS industrie.

Figuur 1: Bijdrage van de niet-ETS-sectoren tot de Belgische broeikasgasemissies, 2016



Bron: CRB-documentatienota "Etat des lieux en matière de soutenabilité environnementale (CCE 2019-0711)"

Het wegvervoer neemt het overgrote aandeel in van de totale uitstoot van de transportsector, nl. 98% (o.b.v. cijfers van 2019). In de periode 1990-2019 neemt de uitstoot van broeikasgassen van het wegvervoer toe met 25% en vormt het wegvervoer hierdoor één van de belangrijkste drivers van de emissietoename. In dezelfde periode neemt het vrachtvervoer toe met 120%, terwijl het personenvervoer stijgt met 26%⁴.

Vandaag ramen onderzoekers, waaronder Prof. Dr. Gevaers, dat nog geen 5% van de leveringen in steden emissievrij gebeurt. Het is echter mogelijk om dit op te trekken. Europees onderzoek toont aan dat in steden 51% van het gemotoriseerd goederentransport kan worden overgezet op de (cargo)fiets. Één derde van dit shiftpotentieel is gelinkt aan commercieel transport, twee derde betreft private logistiek, waaronder winkeltransport en transport van vrijetijdsgoederen. Deze modal shift kan een positief effect genereren op het vlak van de luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de steden⁵. Uit een Londens onderzoek op basis van gegevens van bakfietsbedrijf Pedal Me blijkt dat (elektrische) cargofietsen tot 60% sneller kunnen leveren in de grootstad in vergelijking met bestelwagens⁶.

Naast de levering van pakjes zijn ook de (gratis) retourstromen onderdeel van het pakjestransport en het duurzaamheidstransport. Volgens een bevraging van Safeshops bij 279 Belgische webshops in 2021 zou het gemiddelde retourpercentage 3,5% bedragen. Het percentage verschilt evenwel naargelang van de grootte van de webshop. Zo noteren middelgrote tot grote webshops een gemiddeld retourpercentage van 7%, terwijl de heel kleine tot kleine webshops respectievelijk 2 en 3% van hun orders zien terugkeren.

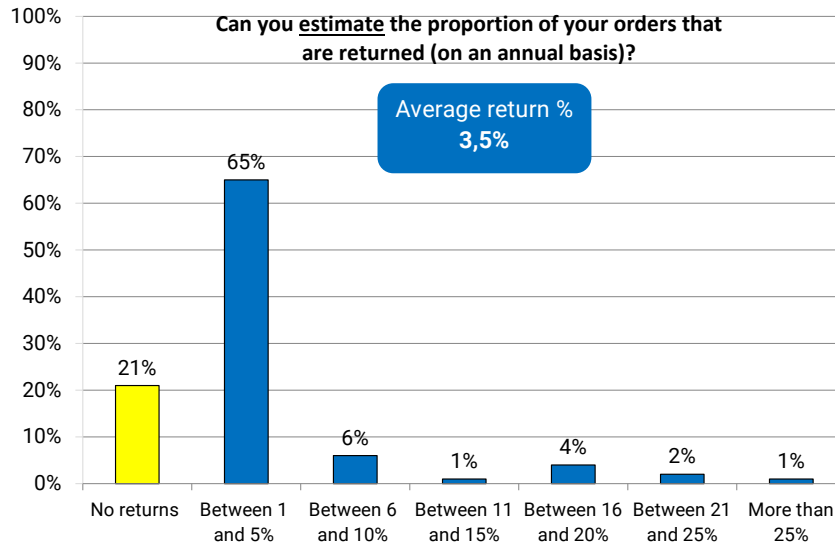
Daarenboven is het gemiddeld retourpercentage sterk afhankelijk van het producttype, en aldus van de sector. Zo kennen de sectoren voor kledij en schoenen een gemiddeld hoger retourpercentage van respectievelijk 8 en 12%, terwijl de voedings- en amusementssector een gemiddeld lager percentage kent van 1 en 2%.

⁴ Bron: Klimaat.be

⁵ Bron: Whrighton S en Reiter K. (2016), CycleLogistics – moving Europe forward!, via [link](#)

⁶ Bron: artikel The Guardian "Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds", via [link](#)

Figuur 2: Gemiddeld retourpercentage op jaarlijkse basis



Bron: Sustainability Report 2021, Safeshops

Specifieke studies voor subproducten zoals kleding, schoenen, damesmode... bij online platformen geven hogere retourpercentages aan. Zo wordt volgens een studie in Nederland door Shopping Tomorrow⁷ op online platformen 54,43% van de online bestelde eenheden dameskledij teruggestuurd, terwijl dit retourpercentage bij de bestellingen via de eigen webshops 40,6% bedraagt. Voor België bedraagt het retourpercentage voor dit producttype bij online platformen en webshops respectievelijk 38,33% en 27,1%. Aan dit onderzoek namen twaalf Nederlandse merken met een eigen webshop in verschillende Europese landen en vijf online platformen die in verschillende Europese landen op afstand verkopen, deel⁸. In deze context dient te worden onderzocht hoe (gratis) retours zo duurzaam mogelijk kunnen worden georganiseerd.

⁷ Shopping Tomorrow: "Gezocht: retourmanager e-commerce fashion", Cross-Border E-commerce Expertgroep 2018-2019

⁸ Omwille van de beperkte steekproefgrootte dienen de resultaten met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd.

ADVIES

De sociale gesprekspartners, verenigd in de subcommissie E-commerce Strategy 4 Belgium en de brc's Distributie en Verbruik (hieronder: de leden), wensen een constructieve dialoog te voeren over een kader dat invulling kan geven aan het toekomstige beleid voor een duurzame e-commercelogistiek en last mile in België.

In deze context stellen de leden een kaderscenario voor dat de geleidelijke ontplooiing van een emissieloze e-commercedistributie en beleving van steden (dichtbevolkte zones) en gemeenten (dunbevolkte zones) mogelijk maakt.

Voorafgaand aan de uitwerking van dit scenario werd informatie verzameld over het Nederlandse initiatief om tegen 2025 in minimaal 30 steden een zero-emissiezone in te stellen en over de relevante Belgische regionale beleidsinitiatieven en adviezen ter zake van de regionale sociaal-economische raden (ser's). De belangrijkste elementen van deze initiatieven worden in de bijlage 1 toegelicht.

De leden stellen met tevredenheid vast dat op alle regionale beleidsniveaus interessante initiatieven en samenwerkingsovereenkomsten (o.a. de interregionale samenwerking m.b.t. de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens) lopende zijn en juichen deze acties ook toe. Niettemin ontbreekt het volgens de leden aan een uniform beleidskader dat een optimale afstemming tussen de verschillende regionale initiatieven mogelijk maakt. De leden zijn er daarenboven van overtuigd dat een coherent beleid onze belangrijke logistieke sector kan versterken en zo de groei en de competitiviteit van de Belgische economie kan ondersteunen. Hiermee sluiten ze zich aan bij de adviezen⁹ van de brc's Distributie en Verbruik. Binnen dit streven naar coherentie tussen de beleidsinitiatieven van de verschillende gewesten is er volgens de leden een rol weggelegd voor het federaal Overlegcomité. Binnen dit comité kan het overleg tussen de gewesten worden gefaciliteerd.

Zo kan de federale regering o.a. het interregionaal overleg over een mogelijke uitbreiding van de slimme kilometerheffing mee ondersteunen. In het licht van dit overleg wijzen de leden op de sterke stijging van het aantal bestelwagens op de weg na de invoering van de slimme kilometerheffing en op de nefaste impact ervan op de verkeersveiligheid. Mocht een algemene slimme kilometerheffing worden ingevoerd, dan zal dit volgens de leden van de CRB aan een aantal voorwaarden¹⁰ moeten voldoen.

Zij verwijzen in deze context naar de unaniem overeengekomen voorwaarden in hun advies "Concrete maatregelen voor het federale deel van het Nationaal energie-klimaatplan"¹¹ (CRB 2018-1750), dewelke werden herhaald in het "verslag Werkgelegenheid-Concurrentievermogen 2018-2019"¹² (CRB 2019-2102). Zij lichten deze voorwaarden uitgebreid toe in de bijlage 2.

⁹ "IJveren voor een duurzame e-commercelogistiek en last mile (CRB 2019-2545)" en "Nood aan een gecoördineerd beleid voor een duurzame e-commercelogistiek en last mile (CRB 2021-1970)"

¹⁰ "Het systeem moet geharmoniseerd zijn voor heel het Belgische grondgebied zonder de gewesten te beletten gedifferentieerde tarieven toe te passen; de heffing moet worden bepaald in functie van de congestie, de luchtvervuiling en het gebruik van de infrastructuur; er moet een analyse gemaakt worden van de sociale gevolgen van zo'n heffing en van de passende maatregelen die in dat kader moeten worden genomen; er moet blijvend worden geïnvesteerd in openbaar vervoer met een uitstekende dekking en een aangepaste infrastructuur, teneinde een betrouwbaar alternatief te bieden voor de eigen wagen; de CRB moet worden geraadpleegd over de alternatieven voor de bedrijfswagen die zullen worden ontwikkeld."

¹¹ Advies (CRB 2018-1750) p. 17-18 via [link](#)

¹² Verslag Werkgelegenheid-Concurrentievermogen 2018-2019, Focussen over concrete principes en maatregelen om de sociaal-economische uitdagingen van België aan te gaan (CRB 2019-2102), p. 33-34 via [link](#)

De leden wensen de aandacht van de federale regering ook te vestigen op de hefboomen die ze ter beschikking heeft om het beleid van de gewesten, steden en gemeenten te ruggesteunen. Hieronder volgt een niet-limitatieve opsomming van de federale bevoegdheden die hiervoor kunnen worden ingezet:

de fiscale hefboom; hierbij zal moeten worden afgewogen in welke mate ondersteunende (bv. verhoogde fiscale aftrek voor emissievrije voertuigen) of ontradende (bv. behoud van fiscale aftrek koppelen aan emissievrije voertuigen) beleidsmaatregelen in de instrumentenkorf worden opgenomen (de fiscale wortel versus de fiscale stok), teneinde te kunnen differentiëren tussen emissievrije voertuigen en andere voertuigen, dit in het licht van de vergroening van de leveringsvloot. De leden verwijzen in deze context onder andere naar de mogelijkheid om zich te laten inspireren door de “wet houdende fiscale en sociale vergroening van mobiliteit” van 25 november 2021.

de postale wetgeving; de leden zijn in deze context bijzonder geïnteresseerd in de raadpleging betreffende een voorontwerp van wet tot wijziging van artikel 5 van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten om te voorzien in een percentage werknemers in loondienst in de sector van de pakketbezorging in België.

de inrichting van publieke infrastructuur in functie van de elektrificatie van voertuigen (cf. federale plannen voor laadpalen langs autosnelwegen);

de hefboomen betreffende het spoorbeleid en -vervoer;

de hefboomen met betrekking tot digitale en deelplatformen;

het Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling, dat de nodige aandacht voor de problematiek van de e-commercelogistiek en de last mile dient te hebben;

De uitbreiding van de tachograaf naar e-commerceleveringen om enerzijds de controle op de naleving van de sociale wetgeving te kunnen afdwingen en anderzijds een hoge beladingsgraad te bevorderen en het aantal leveringen over de weg te verminderen;

Openstellen van lockerpunten en distributiehubs i.k.v. de last mile voor alle operatoren actief in de pakjesbezorging via openbare dienstverplichtingen tegen een gepaste vergoeding.

De leden zullen, in opvolging van dit kaderadvies, verdere aanbevelingen formuleren over de hierboven opgesomde federale hefboomen.

Deze hefboomen dienen zoveel als mogelijk op elkaar en op de regionale bevoegdheden te worden afgestemd en binnen eenzelfde visie te worden ingezet. De leden willen de beleidsmakers erop attenderen dat een samenwerking tussen Europa, de federale en de gewestelijke overheden onontbeerlijk zal zijn om deze hefboomen optimaal te kunnen inzetten voor de verduurzaming van e-commerceleveringen. De leden wensen ook te benadrukken dat de activering van onder andere deze hefboomen het tot stand komen van een innovatieve en duurzame logistiek kan versnellen in België. Een belangrijke voorwaarde is dat dit in samenwerking met de verschillende stakeholders gebeurt. Zo'n versterking van deze logistieke groeipool zou daarenboven een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de competitiviteit van de Belgische economie. De technologieën, de knowhow en de expertise die tijdens zo'n proces worden ontwikkeld, zouden dan zelf in het kader van een 'best practice' kunnen worden geëxporteerd.

De leden stellen een kaderscenario voor inzake de vergroening van de e-commercelogistiek in zowel Belgische steden als gemeenten. Dit kaderscenario is op basis van een constructief debat tussen de leden tot stand gekomen. Voor de uitstippeling van dit scenario hebben de leden zich in belangrijke mate laten inspireren door Nederland, dat pionierswerk levert inzake een beleid van zero-emissiezones, en zijn uitvoeringsagenda inzake stadslogistiek, en door de Belgische regionale beleidsinitiatieven en de adviezen ter zake van de regionale ser's. Het kaderscenario werd daarenboven door meerdere academische experts tegen het licht gehouden. Met dit scenario beogen de leden de vervuilende emissies naar beneden te halen, de congestie te verminderen of te vermijden en de verkeersveiligheid te verhogen in de steden en gemeenten. Op die manier kan een wezenlijke bijdrage worden geleverd aan de EU-langetermijnstrategie om tegen 2050 een netto-nuluitstoot en klimaatneutraliteit te bereiken. Daarnaast moet volgens de leden ook de nodige aandacht uitgaan naar de milieuaspecten in ruimere zin, m.n. een verduurzaming van het integrale productieproces van duurzame leveringsmodi (TCO), opslag- en overslagpunten, pakjesautomaten en het hiermee gepaard energieverbruik, een optimaal landgebruik, rekening houdend met de beperkte openbare ruimte, de impact op de watervoorraad en op het papier- en kartonverbruik via bv. de optimalisering van de e-commerceverpakkingen teneinde een optimale en intelligente belading te bereiken...

De leden verwijzen in deze context naar het advies "*Nood aan een gecoördineerd beleid voor een duurzame e-commercelogistiek en last mile*"¹³ van de brc's Verbruik en Distributie, waarin een driespeerpuntenbeleid ter verduurzaming van de e-commercelogistiek naar voren wordt geschoven dat vorm moet geven aan drie instrumentenmixen die afzonderlijk of gecombineerd kunnen worden ingezet en die idealiter, voor het stimuleren van de transparantie, gecombineerd worden met een webtool. Deze drie speerpunten zijn sterk complementair.

Een eerste speerpunt betreft de verduurzaming van de transportmodi voor thuisleveringen en retours met bijzondere aandacht voor de fiets, de elektrische fiets en cargobikes, de elektrische leveringsvoertuigen en de overige emissieloze leveringsvoertuigen. De leden onderstrepen dat de mobiliteit en de infrastructuur zullen moeten worden aangepast om ervoor te zorgen dat bijvoorbeeld fietskoeriers vlot en efficiënt kunnen leveren, op voldoende overslagpunten een beroep kunnen doen en gebruik kunnen maken van afgebakende rijstroken, zoals bus- en taxibanen teneinde files te vermijden.

Als tweede speerpunt schuiven de leden de optimalisatie van de leveringen en retours d.m.v. samenwerking en bundeling van de logistieke stromen naar voren. De leden moedigen de optimalisatie en bundeling van leveringen en retours aan, maar erkennen dat het toenemende aantal bestellingen via online platformen, die verschillende webwinkels overkoepelen, de bundeling van logistieke stromen bemoeilijkt. Dit mag de overheid er evenwel niet van weerhouden om samenwerkingsinitiatieven, in de vorm van bv. een model voor een slimme stadslogistiek, mee te ondersteunen. Ook binnen dit domein speelt een aangepaste infrastructuur een belangrijke rol om ervoor te zorgen dat logistieke spelers over voldoende gedeelde opslag- en overslagpunten beschikken. De verschillende overheden kunnen aldus een belangrijke rol spelen bij de optimalisatie van de leveringen en retours door de samenwerking tussen e-commercelogistieke spelers te stimuleren om zoveel als mogelijk logistieke stromen te bundelen.

Tenslotte vestigen de leden de aandacht op het derde en laatste speerpunt; de verschuiving van leveringen en retours naar lockers of verzamelpunten. Als antwoord op de problematiek van de gemiste thuisleveringen kunnen lockers of outdoorboxes (met beveiligde toegang) vlakbij nieuwe of bestaande gebouwen een duurzame oplossing vormen. De rol van lockers en afhaalpunten is echter ruimer dan enkel het vermijden van gemiste thuisleveringen, want 19% van de consumenten heeft een preferentie voor leveringen in afhaalpunten of lockers. Deze lockers en afhaalpunten moeten dan ook op strategische plaatsen worden voorzien zodat consumenten ze met de fiets of gecombineerd met een andere verplaatsing kunnen bereiken. Het plaatsen van lockers bij grote nieuwbouwprojecten verdient zeker ook de nodige aandacht van de overheid. Verder zijn lockers en afhaal- of verzamelpunten belangrijk voor de aanpak van de retourproblematiek. Ze laten immers toe om retours te bundelen of om kleding te passen/het product te bekijken in het afhaalpunt en het pakket meteen te retourneren als het niet naar wens is. In het geval van lockers bestaat het voordeel erin dat de distributeur op het moment van levering (24 uur op 24) ook onmiddellijk de retourzendingen kan oppikken.

¹³ [Handelspraktijken : Nood aan een gecoördineerd beleid voor een duurzame e-commercelogistiek en last mile \(fgov.be\)](#)

De leden sluiten zich aan bij de aanbevelingen uit vorige adviezen van de brc's Distributie en Verbruik om werk te maken van een sensibiliserende webtool die de consumenten bij de check-out van een online aankoop een visuele indicatie geeft van de meest duurzame leveringskeuze(s) (bv. een ruimere leveringstermijn of een levering met duurzame leveringsmodi). Men zou verwachten dat consumenten met een duurzaam consumptiepatroon ook opteren voor duurzame bezorgopties, maar in de praktijk is dit niet steeds het geval. Volgens de leden kan een webtool de consumenten bewuster maken en sensibiliseren zodat hun duurzaamheidsintenties ook effectief worden omgezet in duurzame leveringskeuzes.

De leden raden aan om, rekening houdend met de economische en technologische mogelijkheden, het verduurzamingsproces van de e-commercedistributie en -belevering van steden en gemeenten in opeenvolgende fases te realiseren. Ze wijzen er in deze context op dat er performante en mature emissievrije transportmodi zijn voor e-commerce leveringen zoals cargo-fietsen en elektrische bestelwagens. De leden merken ook op dat het aanbod van elektrische voertuigen en de technologie voor zware en langeafstandsleveringen nog beperkt is. In het licht hiervan stellen zij voor om in een eerste fase de e-commercetransportstromen emissievrij te maken en in een tweede fase het geheel aan distributie- en beleveringsstromen emissievrij te maken.

Daarom presenteren de leden een voorstel van kaderscenario met tussentijdse deadlines van nu tot in 2050 die de vergroening van de e-commercelogistiek op het Belgische grondgebied realistisch, ambitieus en effectief moet helpen realiseren. Met dit kaderscenario willen de leden een aanzet geven voor een constructief overleg tussen de federale, de regionale en lokale overheden om tot een effectief stappenplan (uitvoeringsagenda) voor de implementatie van een emissievrij transport in heel België te komen. In dit scenario zouden emissievrije logistieke e-commercestromen volgens de leden een voortrekkersrol moeten spelen. De federale overheid zal dan in de context van de uitrol van de overeengekomen agenda via haar bevoegdheden een ondersteunende en faciliterende rol moeten spelen om de gewesten en lokale overheden ten volle te ondersteunen bij de implementatie ervan. Teneinde dit kaderscenario te kunnen realiseren, zal een monitoringsysteem nodig zijn om de transport- en logistieke stromen helder in kaart te brengen met het oog op hun verduurzaming, en is er nood aan de nodige infrastructuur en nieuw en aangepast rollend materieel.

Voorstel Kaderscenario:

2022-2025

De leden vragen aan het beleid om de periode tussen 2022 en 2025 productief te gebruiken om een emissievrije logistiek en e-commercelogistiek te stimuleren.

Om met kennis van zaken optimale beleidskeuzes voor een verduurzaming van de logistiek en de e-commercelogistiek in het bijzonder te kunnen maken is een betrouwbaar beeld van de huidige logistieke (e-commerce)stromen onontbeerlijk. De leden en de geconsulteerde academische experts zijn het erover eens dat dit tot op vandaag ontbreekt. Daarom stellen zij voor om de **vervoers- en logistieke stromen** (routing, type voertuig, beladingsgraad...) in alle Belgische steden en gemeenten **in kaart te brengen** via de implementatie van een **meet- en controlesysteem**. Deze controlesystemen moeten o.a. de opvolging van de verkeersveiligheid en de naleving van de sociale wetgeving mogelijk maken. Mogelijke methoden voor dataverzameling zijn o.a. een app, een digitale tachograaf, een data sharing platform (zoals het op blockchaintechnologie gebaseerd TOKEN-platform (Transformative Impact of Blockchain technologies in Public Services)¹⁴, dat zich toespitst op de last mile (voedings)logistiek) ...;

voortzetting van de studies en implementatieplannen van de verschillende gewesten en de federale overheid in het kader van de uitwisseling van ideeën en best practices over de noden op het vlak van infrastructuur (bv. overslaghubs of distributiecentra, laadinfrastructuur, lockers...), logistieke operaties en nodige investeringen;

het verder aanmoedigen van investeringen in (laad)infrastructuur;

het aanmoedigen van lockers en boxes op strategische plaatsen in de publieke ruimte en bij private woningen met een open toegang voor alle operatoren op het vlak van pakjesbezorging;

het bevorderen van emissievrije leveringsvoertuigen, bestelwagens en lichte vrachtwagens via:

een fiscale aftrek met een differentiatie van het fiscaal voordeel naargelang van de emissiegraad van de voertuigen, teneinde de leveringsvloot te vergroenen;

een slimme kilometerheffing met een tariefdifferentiatie naargelang van de vervuilingsgraad van de bestelwagens en lichte vrachtwagens, wat kan bijdragen aan een efficiënte en duurzame belading en beleving. De leden verklaren dat de federale regering de regio's kan ondersteunen in hun beleid m.b.t. de slimme kilometerheffing¹⁵; extra aanmoediging van emissievrije transportmodi met weinig energieverbruik, zoals cargobikes (bv. subsidie om de aankoop van een zero-emissievoertuig aantrekkelijker te maken).

¹⁴ [TOKEN and PuC3 | imec \(imec-int.com\)](https://imec-int.com)

¹⁵ De leden van de CRB verwijzen in deze context naar alinea 5.2.2 van hun advies "Concrete maatregelen voor het federale deel van het Nationaal energie-klimaatplan" (CRB 2018-1750), cf. bijlage 2

De leden delen in deze context mee dat academisch onderzoek van o.a. Lebeau et al¹⁶. aantoont dat het vermeerderen van de fiscale aftrek voor emissievrije leveringsvoertuigen of het verminderen van de fiscale aftrek voor conventionele bestelwagens in combinatie met een slimme kilometerheffing (met o.a. aangepaste tarieven in de spits- en daluren) de elektrificatie van de bestelwagens en aldus de elektrificatie van de stadslogistiek kunnen ondersteunen.

De leden merken ook op dat de opwekking van de energie (bv. elektriciteit) voor het aandrijven van emissievrije voertuigen ook op termijn volledig duurzaam en emissievrij zal moeten zijn. Ze onderstrepen hierbij dat er dus niet alleen naar emissievrije, maar ook naar een modal shift richting energiezuinige voertuigen (bv. fietsen of cargo bikes) moet worden gekeken.

2025-2030

De leden merken op dat bij het bepalen van de parameters voor de verduurzaming van de beleving en distributie van steden en gemeenten in de periode 2025-2030 en later naast een minimale bevolkingsgrootte ook een voldoende hoge bevolkingsdichtheid en densiteit een rol speelt. Deze opmerking dient te worden meegenomen bij het lezen van dit voorstel van kaderscenario en de hieraan gekoppelde doelstellingen voor de verduurzaming van de e-commercebeleving en -distributie van steden en gemeenten.

De invoering van **slimme toepassingen** op basis van een meetsysteem dat het o.a. mogelijk maakt om bv. via een systeem van rekeningrijden duurzame leveringen (fiscaal) aantrekkelijker te maken dan vervuilende leveringen, de toegang voor vervuilende leveringsvoertuigen tot bepaalde zones te verbieden (zoals in Nederland vanaf 2025) of te beperken (via emissiecorridors) en na te gaan of leveringsvoertuigen die bepaalde zones binnenrijden een minimale beladingsgraad hebben;

Van x% emissievrije e-commercedistributie en -beleving tot 50% emissievrije e-commercedistributie en -beleving in **steden en gemeenten met \geq 40.000 inwoners**.

Mogelijke middelen hiervoor zijn:

de optimale inplanting van open toegankelijke distributiecentra of overslag hubs in steden met \geq 40.000 inwoners. Met het oog op de inplanting van overslag hubs verwijzen de leden naar de opgedane expertise en best practices uit het R!sult-project¹⁷, waaraan zes steden deelnamen. Dit onderzoek wijst uit dat een stad met 40.000 of meer inwoners normaalgezien baat heeft bij de inplanting van een distributiecentrum of overslag hub¹⁸;

de optimale inplanting van universele lockers aan bv. regionale mobipunten of regionale hoppin'-punten, en zeker in steden en gemeenten met \geq 40.000 inwoners.

¹⁶ Lebeau P., C. Macharis en J. Van Mierlo, *How to improve the total cost of ownership of electric vehicles: an analysis of the light commercial vehicle segment*, gepubliceerd in Word Electric Vehicle Journal in december 2019

¹⁷ VIL (2020), R!sult Responsive sustainable urban logistics

¹⁸ Dr. Eric Cornelis merkt op in het kader van de redactie van dit advies dat uit ervaringen in Frankrijk blijkt dat stedelijke distributiecentra (centres de distribution urbain) moeilijk zonder subsidies leefbaar zijn.

De leden merken in deze context op dat:

- de afbakening van de emissievrije zone zo dient te gebeuren dat de mogelijkheid blijft bestaan om in een eerste periode, via bv. een uitzonderingsmaatregel, (al dan niet mobiele) overslag hubs ook in stadscentra met conventionele vrachtwagens te beleveren. Vanuit deze (mobiele) overslag hubs kan men dan de te leveren goederen overslaan op de meest optimale emissievrije leveringsvoertuigen (zoals bv. cargobikes). De overslag hubs moeten het mogelijk maken om consequent voor de meest efficiënte en duurzame leveringsmethode te opteren teneinde de last mile te verduurzamen;
- bij het bepalen van de meest duurzame leveringsopties, naast de populatiegrootte, ook rekening dient te worden gehouden met andere parameters zoals de bevolkingsdichtheid en het reliëf van de verschillende Belgische steden en gemeenten.

2030-2035 :

De leden vragen om de ambities voor de periode 2030-2035 verder op te trekken via het stimuleren van:

50% emissievrije e-commercebelevering tot 100% emissievrije e-commercebelevering in **steden en gemeenten met \geq 40.000 inwoners**;

x% emissievrije e-commercebelevering tot 50% emissievrije e-commercebelevering in **steden en gemeenten met 10.000-40.000 inwoners**.

2035-2040 :

Vanaf de periode 2035-2040 worden de ambities voor emissievrije levering verder aangescherpt voor kleinere steden en gemeenten via het stimuleren van 50% emissievrije e-commerce belevering tot 100% emissievrije e-commercebelevering in steden en gemeenten met 10.000-40.000 inwoners;

x% emissievrije e-commercebelevering tot 50% emissievrije e-commercebelevering in **steden en gemeenten $<$ 10.000 inwoners**.

2040-2050:

Op naar een **volledig klimaatneutrale economie** voor heel de EU (European Green Deal).

Slotwoord

De leden willen de beleidsmakers erop attenderen dat dit advies tot doel heeft om als basis te dienen voor een gecoördineerd overleg tussen de verschillende beleidsniveaus en de ruimere groep van stakeholders (sociale gesprekspartners op alle niveaus, belangengroepen, ngo's, academici...). In deze context vragen de sociale gesprekspartners aan de federale regering om de dialoog met hen hierover verder te zetten. Er dient bv. onderzocht te worden hoe (emissievrije) e-commerce beleving en (emissievrije) beleving in de praktijk onderscheiden kunnen worden (bv. hoe maakt men het verschil tussen een bestelwagen die leveringen doet in het kader van e-commerce en een bestelwagen die op weg is naar een werf?). Bovendien zijn de doelstellingen in dit kader afhankelijk van de wettelijke en technologische haalbaarheid (bv. voldoende laadpalen, afstemming/ontwikkeling gamma elektrische wagens voor vervoer op noden van transport) ervan.

De leden engageren zich er tevens toe om de beleidsmakers verder te ondersteunen met vervolgadvisen teneinde het beleid te helpen bij het implementeren van maatschappelijk gedragen beleid gericht op de verduurzaming van de e-commercelogistiek en van het transport in het algemeen in het kader van een realistische, effectieve en ambitieuze realisatie van een klimaatneutrale economie tegen 2050. In deze context wensen ze de aandacht van de federale regering te vestigen op de hefboomen (cf. supra) die ze ter beschikking heeft om het beleid van de gewesten, steden en gemeenten te ruggensteunen.

Een versterkte samenwerking tussen de regio's, de lokale besturen en de federale overheid op dit vlak kan een duwtje in de rug betekenen voor de verduurzaming van de logistieke groeipool en daarnaast ook een belangrijke bijdrage leveren aan de competitiviteit van de Belgische economie, door een voortrekker te zijn in de ontplooiing van een emissievrije e-commercelogistiek en logistiek in het algemeen.

Bijlage 1:

Initiatieven Nederland en Belgische gewesten

Nederland

In het Nederlands Klimaatakkoord is afgesproken dat tegen 2025 minimaal 30 steden een zero-emissiezone moeten hebben ingesteld. Alle nieuwe vracht- en bestelauto's die een zero-emissiezone inrijden, dienen emissievrij aangedreven te zijn vanaf 2025. Voor bestaande bestel- en vrachtwagens wordt tussen 2025 en 2030 een overgangsregeling voorzien, die is gebaseerd op de euronorm van de voertuigen. De zero-emissiezones worden vastgesteld door de steden en de gemeenten. Indien tegen 2025 nog geen zero-emissiezones zijn ingesteld, zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) na 2025 wettelijke maatregelen instellen om deze zero-emissiezones vóór 2030 te realiseren.

Vlaams Gewest

Zich inspirerend op het Nederlandse voorbeeld heeft de Vlaamse Regering het engagement uitgesproken om vanaf 2025 emissievrije zones voor distributie en beleving in te richten. De steden kunnen vrijwillig intekenen. Vlaanderen voorziet een kader met uniforme heldere doelstellingen (met ingang van 2025 en met als tijdshorizon 2030), een coherente visie op de manier waarop die doelstellingen kunnen worden bereikt en het noodzakelijke flankerende beleid. 13 Centrumsteden, het VVSG, de bedrijven en de sectoren bepalen mee de inhoud van het Vlaamse kader. Dit overleg wordt geleid door het Departement MOW. Daarnaast hebben de Vlaamse overheid en een groep bedrijven en lokale overheden een engagementsverklaring getekend, nl. de Vlaamse Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek, om het efficiënt en emissievrij beleven van steden te bevorderen via eigen acties.

Brussels Hoofdstedelijk gewest

De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) voert in 2018 een lage-emissiezone in, die een startpunt biedt om uiteindelijk naar een zero-emissiemobiliteit te evolueren. In 2035 wordt het BHG een zero-emissiezone (ZEZ) op het gehele grondgebied. In zijn mobiliteitsplan van 2020 richt de regering van het BHG zich op drie pijlers: de vermindering en optimalisering van de bewegingen van voertuigen die de goederen transporteren in en naar de stad, een modale shift van de weg naar de waterweg en het spoor en de lastmiletrajecten milieuvriendelijker maken en het leven van de leveranciers vergemakkelijken. Er gaat ook aandacht uit naar de nood aan logistieke sites en opslagplaatsen zowel in de stad als aan de stadsrand, het gebruik van cargofietsen, een betere beladingsgraad van de leveringsvoertuigen... In haar strategisch plan voor het goederenvervoer somt de regering van het BHG enkele acties op, waaronder de implementatie van een stedelijk distributiecentrum dat wordt beheerd door CityDepot, het inzetten op de bundeling van bestellingen, ophaalpunten, de vermindering van retours en het promoten van leveringen door (elektrische) fietsen. Tussen 2013 en 2015 liep het LaMiLo-project (Last Mile Logistics) met proefprojecten op het vlak van CO₂-vrije stedelijke distributie.

Waals Gewest

Ook de Waalse regering zet actief in op een duurzame stedelijke logistiek. Vanaf 1 januari 2023 zal het Waals Gewest toegangsbeperkingen voor vervuilende voertuigen implementeren op zijn grondgebied. In de periode 2023-2030 zal er een geleidelijke uitfasering van de meest vervuilende voertuigen (van Euro I tot Euro VI in 2030) plaatsvinden. Daarnaast hebben de gemeenten sinds 2020 de mogelijkheid om op hun grondgebied permanente of tijdelijke lage-emissiezones in te stellen. Binnen het initiatief "Get Up Wallonia" gaat o.a. aandacht uit naar het aantrekken van transport- en logistieke spelers ter ondersteuning van de ontwikkeling van lokale e-commerce. In de conclusies van één van de drie Task Forces van "Get Up Wallonia" wordt voorgesteld om innovatieve experimenten te lanceren, geïnspireerd op het Urbike-initiatief dat wordt geleid door een consortium van actoren in het BHG, waarbij voormalige

Deliveroo-bezorgers, actoren in de distributiesector, universitaire onderzoekscentra, vakbonden... samen bouwen aan een duurzaam 'last mile'-model in de logistieke sector. In zijn "Stratégie Régionale de Mobilité" van oktober 2020 wijst de Waalse regering op het belang van de ontwikkeling van transport en logistiek met minder energieverbruik en een kleinere milieu-impact, de uitbouw van laadinfrastructuur, energiedistributienetwerken, aangepaste parkings, voor voertuigen op alternatieve brandstof.

Lean & Green Europe

Het "Lean & Green Europe" programma heeft als doel de CO₂-emissies in maximum 5 jaar tijd met minstens 20% te verminderen. Na de lancering ervan in 2008 in Nederland, introduceerde het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) dit programma in Vlaanderen.

In 2014 implementeerde de competitiviteitspool "Logistics in Wallonia (LiW)" dit in Wallonië.

Bijlage 2:

Passages uit vorige adviezen/verslagen m.b.t. een slimme kilometerheffing

1. Verslag Werkgelegenheid-Concurrentievermogen 2018-2019, Focussen over concrete principes en maatregelen om de sociaal-economische uitdagingen van België aan te gaan (CRB 2019-2102)

De leden herhalen de passage uit alinea "1.3.2 Autofiscaliteit verschuiven van bezit naar gebruik" van het luik "de multimodaliteit verder ontwikkelen" van het bovenvermeld verslag inzake de voorwaarden voor een slimme kilometerheffing:

Multimodaliteit houdt niet in dat de wagen wordt verbannen of dat het gebruik ervan wordt belet, het houdt wel in dat de mobiliteitsgebruiker wordt aangespoord tot een maatschappelijk verantwoord autogebruik¹⁹.

De huidige autofiscaliteit zet niet aan tot een verantwoord autogebruik omdat ze de autogebruikers onvoldoende confronteert met de maatschappelijke kosten van hun autoverplaatsingen. De autofiscaliteit moet verschuiven van het bezit naar het gebruik van het voertuig. In de economische literatuur over dit onderwerp worden hiervoor verschillende pistes aangegeven.

Een van die pistes is een systeem voor een **slimme kilometerheffing**. Mocht een dergelijk systeem worden ingevoerd, dan zal aan een **aantal voorwaarden** moeten worden voldaan: het systeem moet geharmoniseerd zijn voor heel het Belgische grondgebied zonder de gewesten te beletten gedifferentieerde tarieven toe te passen; de heffing moet worden bepaald in functie van de congestie, de luchtvervuiling en het gebruik van de infrastructuur; er moet een analyse gemaakt worden van de sociale gevolgen van zo'n heffing en van de passende maatregelen die in dat kader moeten worden genomen; er moet blijvend worden geïnvesteerd in openbaar vervoer met een uitstekende dekking en een aangepaste infrastructuur, teneinde een betrouwbaar alternatief te bieden voor de eigen wagen; de CRB moet worden geraadpleegd over de alternatieven voor de bedrijfswagen die zullen worden ontwikkeld.

2. Advies "Concrete maatregelen voor het federale deel van het Nationaal energie-klimaatplan²⁰" (CRB 2018-1750)

De leden herhalen de passage uit alinea "5.2.2 Kilometerheffing voor iedereen" van het bovenvermeld unaniem advies:

"De Raad pleit voor harmonisatie, coherentie en volledige coördinatie tussen de gewesten om te vermijden dat de eventuele invoering van een kilometerheffing problemen veroorzaakt voor de werknemers die zich tussen de drie gewesten van ons land verplaatsen. De Raad vraagt dat, als dergelijk systeem wordt ingevoerd, een geharmoniseerd systeem wordt ingesteld in de gewesten.

¹⁹ Dit is autogebruik dat rekening houdt met de maatschappelijke kosten (zoals bv. congestie en luchtverontreiniging) die het veroorzaakt.

²⁰ Advies (CRB 2018-1750) p. 17-18 via link

Als dergelijk systeem van kilometerheffingen wordt ingevoerd, moet het worden ontwikkeld om de doelstellingen²¹ van een duurzaam mobiliteitsbeleid te realiseren. Het voordeel van het systeem voor de burger moet duidelijk en reëel zijn.

Als dergelijk systeem van kilometerheffingen voor alle voertuigen wordt ingevoerd, moet het de fiscaliteit verleggen van het bezitten naar het gebruiken van een voertuig. Deze heffing moet moduleerbaar (slim) zijn en moet worden bepaald in functie van:

- de congestie en bijgevolg van het aantal afgelegde kilometers op een bepaalde plaats en een gegeven ogenblik;
- de luchtvervuiling en dus van het aantal afgelegde kilometers, van de milieuprestaties van het voertuig en van de plaats waar het voertuig zich op een gegeven ogenblik bevindt (vervuilingspiek in de stad...);
- het gebruik van de infrastructuur.

Als dergelijk systeem van kilometerheffingen wordt ingevoerd, moet het niet alleen moduleerbaar zijn wat de toepassing betreft, maar ook in de zin van "policy alignment" (binnen en tussen alle beleidsniveaus): accijnzen, btw, koolstoftaks, diverse heffingen moeten in de benadering worden geïntegreerd om de voorwaarden voor billijkheid en efficiëntie en voor het nastreven van het gewenste effect te creëren.

Als dergelijk systeem van kilometerheffingen wordt ingevoerd, moeten de reizigers die aan carpooling doen het bedrag van de heffing onder elkaar kunnen verdelen.

Hiermee gelijklopend:

- roept de Raad op tot een analyse van alle sociale gevolgen van dergelijke heffing (in het bijzonder voor de kansarmsten en/of voor de inwoners van een regio met een beperkt aanbod van openbaar vervoer) en van de passende maatregelen die in dat kader moeten worden genomen;
- is de Raad van oordeel dat zeer concrete maatregelen moeten worden genomen om te blijven investeren in een openbaar vervoer met een uitstekende dekking en een aangepaste infrastructuur teneinde een betrouwbaar initiatief te bieden voor de eigen wagen. Veel pendelende werknemers zijn immers afhankelijk van hun wagen en hebben voor het ogenblik te weinig keuzes voor een alternatieve mobiliteit;
- vraagt de Raad te worden geraadpleegd over de alternatieven voor de bedrijfswagen die zullen worden ontwikkeld.

²¹ De doelstellingen zoals ze zijn bepaald in het advies van de CRB van 18.11.2015 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, namelijk:

- de burgers (met inbegrip van de werknemers) op een betaalbare, veilige en efficiënte manier toegang verschaffen tot goederen en diensten, de arbeidsplaatsen en het sociaal maatschappelijk leven;
- de bedrijven in staat stellen om op een concurrentiële, veilige en efficiënte manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen en diensten op dezelfde manier te kunnen afleveren;
- de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de volksgezondheid minimaliseren