



BESTELWAGENS IN DE MOBILITEIT IN VLAANDEREN – EEN ANALYSE

Rapport van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Goedkeuring raad 6 juni 2025

Contactpersoon Ann Wuyts awuyts@serv.be

Inhoud

Vaststellingen	4
Informatierapport	6
1. Inleiding	6
2. Cijfermatige situering	8
2.1 Evolutie van het aantal voertuigen	8
2.2 Goederenvervoer in stedelijk gebied	9
2.3 Verkeersveiligheidscijfers	14
2.4 Milieu-impact	17
2.5 Logistieke trends	22
3. Beleidscontext	32
4. Drivers van het bestelwagengebruik	41
4.1 Flexibilisering van de maatschappij en de logistiek	41
4.2 Toename van e-commerce	41
4.3 Restricties aan leveringen in steden en gemeenten	42
4.4 Verschillen in vereisten voor vrachtwagenchauffeurs en bestuurders van bestelwagens	42
4.5 Invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens	43
5. Beleidsideeën en bestaande MORA-standpunten	43
6. Takeaways en aandachtspunten	49

Vaststellingen

In dit informatierapport analyseert de MORA het fenomeen van 'camionettisering'. Deze term roept een aantal aannames op over aantallen, verkeersveiligheid ... Uit de analyse blijkt een **genuanceerder beeld** dat niet strookt met het buikgevoel van een explosieve groei van het aantal lichte vrachtwagens met zware negatieve gevolgen:

- Er is een groei vast te stellen in het park van de lichte vrachtwagens, maar deze is minder explosief dan vaak wordt aangenomen. Het aandeel van de bestelwagens in het aantal voertuigen in de stad bedraagt ongeveer 10%.
- Er is nood aan meer data en onderzoek om het fenomeen genuanceerd te kunnen analyseren. Bijkomend probleem bij deze analyses is dat bestaand onderzoek en bestaande data geen eenduidige terminologie hanteren, waardoor correcte interpretaties soms moeilijk zijn.
- De verkeersveiligheidscijfers tonen een afname van het aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met lichte vrachtwagens, die sterker is dan de afname over alle modi heen. Een analyse van ongevalsoorzaken en -risico's ontbreekt.
- Op het vlak van emissies is de vergelijking tussen lichte vrachtwagens en vrachtwagens genuanceerd. Hoewel lichte vrachtwagens beter scoren op vlak van de uitstoot van fijn stof, hebben vrachtwagens door hun groter laadvermogen een lagere uitstoot per tonkilometer van CO₂ en NO_x.
- De elektrificatie van het park van bestelwagens en lichte vrachtwagens is amper gestart. De gemiddelde TCO-pariteit is nabij en voor sommige types al bereikt. Dit kan leiden tot een versnelling in de vergroening als er voldoende laad- en tankinfrastructuur ter beschikking is.
- Het fenomeen 'camionettisering' kent ook een gevoelsmatige component. De toename van e-commerce gecombineerd met toegenomen thuiswerk zorgt voor een grotere zichtbaarheid van bestelwagens, wat kan leiden tot gevoelsmatige conclusies over een toename ervan.

De **drivers** voor het groeiend gebruik van bestelwagens zijn bovendien erg divers en moeilijk te sturen vanuit mobiliteitsbeleid:

- Aan de basis van een toegenomen vraag naar bestelwagens liggen maatschappelijke en economische ontwikkelingen (e-commerce, gewijzigd consumptiegedrag, geopolitieke situatie ...) die een impact hebben op de

logistieke keten. Deze ontwikkelingen vragen om meer flexibiliteit, waarvan een bestelwagen gemakkelijker kan voldoen dan een vrachtwagen.

- Steden en gemeenten nemen maatregelen om de lokale effecten van vrachtverkeer te milderen. Deze maatregelen hebben impact op de logistieke stromen en voertuigkeuze op Vlaams niveau.
- De regelgeving omtrent rij- en rusttijden, loon- en arbeidsvoorwaarden, voorwaarden aan rijbewijs en opleiding ... speelt in het voordeel van het gebruik van bestelwagens.

Tegelijk kunnen we opmerken dat bestelwagens in het mobiliteits**beleid** vaak een vergeten categorie zijn:

- Het beleid richt zich vaak op personenmobiliteit of goederenvervoer over de weg (waarbij het dan meestal gaat over vrachtwagens), terwijl bestelwagens een aparte aanpak vragen.
- Enkel op het vlak van vergroening formuleert het beleid doelstellingen voor het wagenpark en het aandeel elektrische voertuigen bij de nieuw aangekochte bestelwagens.
- Om de vergroeningsdoelstellingen te realiseren stelt het Vlaams Energie en Klimaatplan twee maatregelen voor: een onderzoek naar een kilometerheffing voor lichte vrachtwagens en het emissieloos beleveren van steden.

Ook in de **MORA-adviezen** zijn bestelwagens vaak een onderbelicht thema. Hoewel een aantal adviezen ook zeer relevant zijn voor lichte vrachtwagens:

- Voor goederenvervoer is een beleid nodig dat zich richt op alle vervoersmodi zodat de goederen vervoerd worden volgens de modus die maatschappelijk het beste bij deze stroom past. Dit principe, dat de MORA bestempelt als comoditeit, impliceert dat de maatschappelijk beste keuze gemaakt moet worden vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek standpunt en dat men daarbij rekening houdt met effecten op verkeersveiligheid en ruimtegebruik.
- Mobiliteitsmaatregelen die beperkingen opleggen aan goederenvervoer pakken de veroorzakers van de groei niet aan, vanwege de sterke verweving van goederenvervoer en economische ontwikkeling.
- Bij beleidsbeslissingen is een integrale aanpak nodig die alle mobiliteitsdoelstellingen afweegt. Hierbij is ook een gelijk speelveld voor alle modi een blijvend MORA-aandachtspunt.

Informatierapport

1. Inleiding

In dit rapport verzamelt het MORA-secretariaat trends en cijfers over de evolutie van het aantal bestelwagens en lichte vrachtwagens in Vlaanderen. Doel van dit document is het bundelen van de bestaande kennis over het thema, en zo de MORA voorbereiden voor eventuele adviesvragen over dit thema.

Situering van het onderwerp

‘Camionettisering’ is een term die regelmatig valt in gesprekken over mobiliteit en die aan bod komt in een aantal mobiliteitsdossiers. Hiermee veronderstelt en bedoelt men de toename van het aantal bestelwagens op de Vlaamse wegen. Het regeerakkoord en de beleidsnota MOW 2024-2029 kondigen aan dat de Vlaamse Regering maatregelen wil onderzoeken om de verschuiving van vrachtwagens naar licht vrachttransport te vermijden. Dat was de aanleiding voor de MORA om hier rond een thematische commissievergadering te houden op 18 februari 2025, waarin kennisdeling en objectivering van het debat de uitgangspunten waren.

Dit document is opgemaakt door het MORA-secretariaat. Het secretariaat dankt volgende personen voor hun input: Prof. Dr. Joris Beckers, Tom Peeters, Eddy Klynen, Tim Breemersch en alle leden van de Algemene Mobiliteitsraad, de Commissie Personenmobiliteit en de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten.

Terminologie

De terminologie om voertuigen te beschrijven is divers en kan verwarrend zijn. Termen als bestelwagens, lichte vrachtwagens, voertuigen categorie N1, licht vrachttransport ... worden door elkaar gebruikt. Ook gebruiken verschillende (beleids)instanties een andere terminologie. Bijkomend probleem is dat bestaand onderzoek en bestaande data geen eenduidige terminologie hanteren, waardoor correcte interpretaties soms moeilijk zijn.

Als de term ‘camionettisering’ valt, denken we vooral aan voertuigen voor het bezorgen van pakjes. Dat is ook het soort voertuigen waarover dit rapport in eerste instantie wil gaan.

De Europese regelgeving¹ bevat de exacte voertuigdefinities, maar ook zij biedt geen eenduidige definitie over deze “camionettes”. Verordening 2018/858 definieert volgende termen:

- Onderscheid per voertuigcategorie. De categorie N omvat motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen, onderverdeeld in:
 - categorie N1 : motorvoertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton;
 - categorie N2 : motorvoertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 12 ton, en
 - categorie N3 : motorvoertuigen met een maximummassa van meer dan 12 ton.
- Onderscheid per carrosserietype binnen categorie N:
 - Een vrachtwagen is een voertuig dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen. Het kan ook een aanhangwagen trekken.
 - Een bestelwagen is een vrachtwagen waarbij de bestuurdersruimte en de laadruimte zich binnen één eenheid bevinden.
 - De term ‘lichte vrachtwagen’ komt niet aan bod in de verordening.

De MORA hanteert in dit document een combinatie van de termen uit de Europese regelgeving:

- **bestelwagens** zijn voertuigen van categorie N1 waarbij de bestuurdersruimte en de laadruimte zich binnen één eenheid bevinden;
- met **lichte vrachtwagens** verwijst deze tekst naar alle voertuigen van categorie N1;
- **vrachtwagens** zijn voertuigen van de categorieën N2 en N3, ongeacht het carrosserietype.



¹ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG

2. Cijfermatige situering

Dit hoofdstuk neemt een aantal kerncijfers op waarmee het rapport de trends en de omgevingsfactoren duidt.

2.1 Evolutie van het aantal voertuigen

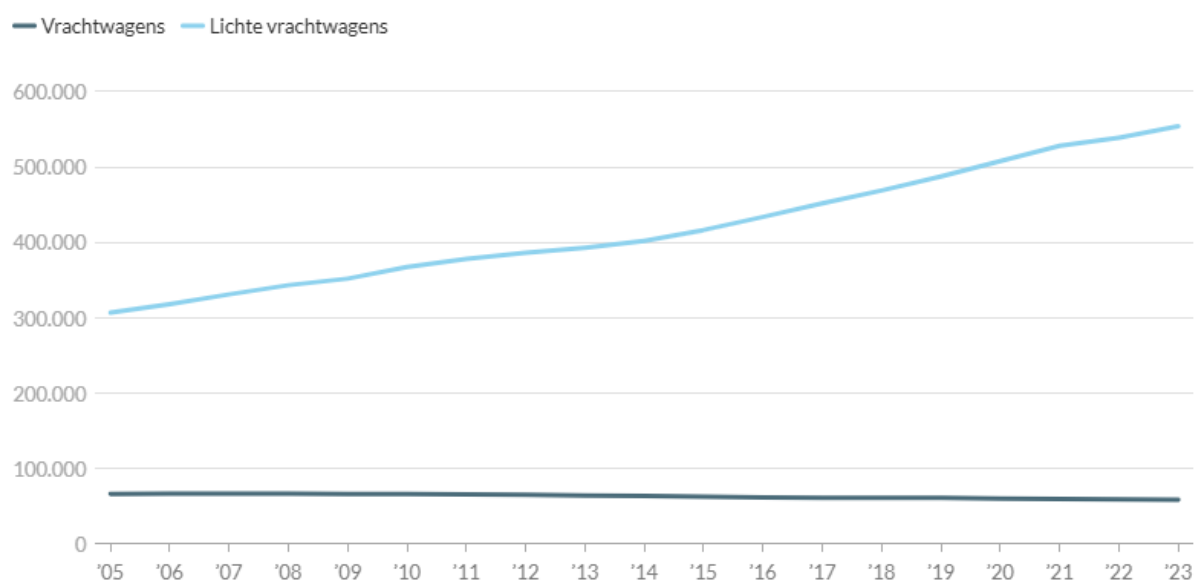
Deze paragraaf geeft de evolutie weer van het aantal ingeschreven voertuigen.

Evolutie van het aantal ingeschreven voertuigen

Eind 2023 waren er in het Vlaamse Gewest 554.272 lichte vrachtwagens ingeschreven. In de periode 2013-2023 steeg het aantal met 40%. Ter vergelijking zijn er in het Vlaamse Gewest eind 2023 59.179 vrachtwagens ingeschreven (-8% t.o.v. 2013) en 3.665.865 personenwagens (+12% t.o.v. 2013). Dit zijn de voertuigen ingeschreven in het Vlaamse Gewest. Deze cijfers zeggen niets over de aanwezigheid van buitenlandse voertuigen of voertuigen ingeschreven in de andere gewesten op het Vlaamse wegennet.

Uit Figuur 1 blijkt dat het aantal lichte vrachtwagens reeds lange tijd een **gestage groei** kent. De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016 zorgt niet voor een knik in de curve. In 2021, het jaar na de coronacrisis, is een vertraging van de groei vast te stellen.

Figuur 1 Aantal ingeschreven (lichte) vrachtwagens in het Vlaams Gewest tussen 2005 en 2023



Bron: FOD Mobiliteit, Statistiek Vlaanderen, 2025

In vergelijking met het park van de personenwagens en vrachtwagens is de groei zeer groot. Deze cijfers geven geen informatie over bestelwagens op zich, aangezien het park van de lichte

vrachtwagens zeer divers is. Ook ontbreekt informatie om na te gaan of de daling van het park van de vrachtwagens eenduidig gekoppeld is aan de stijging van het park van de lichte vrachtwagens.

Tekort aan data om de cijfers in diepte analyseren

De cijfers in Figuur 1 omvatten alle lichte vrachtwagens. Meer **gedetailleerde cijfers** over o.a. type voertuig ontbreken. Ook zijn er maar zeer weinig cijfers beschikbaar die verdere informatie over het fenomeen geven zoals verkeersstromen, goederenvolumes, goederenstromen ... Hierdoor is het niet mogelijk om na te gaan hoe de toename van het park van de lichte vrachtwagens zich uit op het wegennet. Een aandachtspunt hierbij is dat automatische telsystemen geen onderscheid kunnen maken tussen bestelwagens voor goederenvervoer, bestelwagens die door particulieren worden gebruikt en minibusjes (8+1) waardoor de cijfers die wel beschikbaar zijn vertekend zijn omdat ze zowel personen- als goederenvervoer omvatten.

Een aantal van de ontbrekende cijfers is wel beschikbaar maar ze zijn niet ontsloten zoals bijvoorbeeld de ANPR-netwerken van de politie, tachograafgegevens of cijfers van Viapass over vrachtwagens.

Ook **ontbreken er beleidsstudies** die de achtergrond van het fenomeen bestuderen. In het Vlaams Energie- en Klimaatplan is een onderzoek aangekondigd naar een kilometerheffing voor lichte vrachtwagens. De studieresultaten waren aangekondigd voor de zomer van 2024. Deze studieresultaten zijn vertrouwelijk, en daarom nog niet publiek beschikbaar².

2.2 Goederenvervoer in stedelijk gebied

Deze paragraaf gaat in op de kenmerken van goederenvervoer in steden en de verwachte ontwikkelingen.

Goederencategorieën in het stedelijk goederentransport

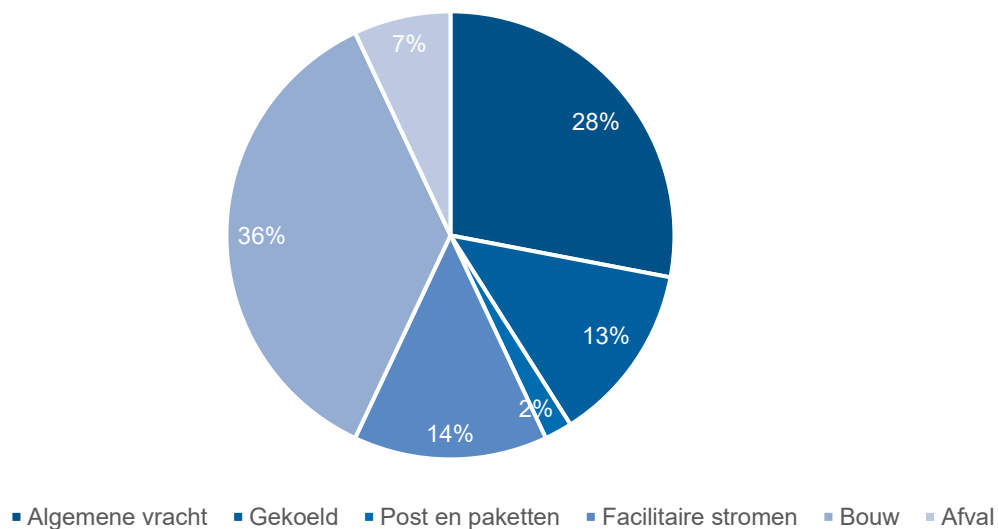
In deze paragraaf gaan we na welke **goederenstromen** de stad in en uit gaan. Figuur 2 is samengesteld uit meerdere bronnen en geeft in grootteorde de verdeling weer van de goederen per afgelegde kilometer in stedelijk gebied. In stedelijk gebied worden de meeste kilometers afgelegd voor bouwlogistiek (36%). Bouwlogistiek omvat zowel het transport van en naar bouwerven als de levering van diensten door loodgieters, schrijnwerkers ... Het gaat daardoor vermoedelijk om zowel stromen van vrachtwagens als bestelwagens. Kenmerkend voor bestelwagens in de bouw is dat ze vaak rijdende ateliers of voorraadkamers zijn voor de technici zoals loodgieters,

² Schriftelijke vraag nr. 53 van Bogdan Vanden Berghe, van 10 december 2024, aan minister Ben Weyts, Viceminister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn, over sturende verkeersfiscaliteit.

schrijnwerkers ... Deze bestelwagens hebben vooral nood aan parkeerlocaties in de buurt van bouwerven, terwijl vrachtwagens vaker komen om te laden en lossen.

Op de tweede plaats qua afgelegde afstand komen goederen die onder de algemene vracht (28%) vallen. Deze stroom omvat die in grote mate de beleving van winkels. Post en pakketten nemen met 2% maar een beperkt aandeel in van de totaal van de afgelegde goederenkilometers in een stad.

Figuur 2 Stedelijke goederenstromen in % van de totaal afgelegde km in 2022



Bron: presentatie Joris Beckers tijdens de MORA-commissievergadering van 18 februari 2025, eigen bewerking van meerdere databronnen (NBB, TUDelft, Gemeente Amsterdam)

Vervoer via bestelwagens in de stad

TNO (Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek) vermeldt op zijn website³ in een artikel uit 2022 dat in Nederland bestelwagens in het stedelijk verkeer een aandeel hebben van 10 tot 12%. Daarvan wordt 5 tot 10% gebruikt voor pakketbezorging, wat slechts 0,5 tot 1% van het totale stadsverkeer is. TNO stelt dat dit een zeer kleine groep weggebruikers is, maar wel één die heel zichtbaar is.

Trend naar duurzaam vervoer in steden

DHL⁴ publiceert regelmatig een trendrapport over de logistieke sector. In zijn "Trendradar 7.0" uit 2024 nam DHL de trend "**Green Urban Transformation**" op. Deze trend geeft aan dat het beleidsdoel is om ervoor te zorgen dat stedelijke gebieden leefbare, duurzame en levendige

³ TNO (2022) 5 mythes over de thuislevereconomie, 18 oktober 2022. <https://www.tno.nl/nl/newsroom/insights/2022/10/5-mythes-thuislevereconomie/> Geraadpleegd op 25 maart 2025.

⁴ Dohrmann, K. et. al. (2024) [Logistics Trend Radar 7.0](#). DHL Group

plekken worden en dat daar een gedragsverandering voor nodig is. Deze trend van het verduurzamen van een stedelijke omgeving omvat meerdere beleidsvelden en logistiek maakt daar deel van uit. Logistieke activiteiten vereisen ruimte, infrastructuur, dragen (gemiddeld wereldwijd gezien) bij aan 20% van al het stedelijk verkeer en genereren 30% van alle stedelijke emissies. Steden en gemeenten nemen maatregelen om verkeer te verminderen, het gebruik van schonere stedelijke (vracht)voertuigen te garanderen en om verplaatsingen van goederen en personen efficiënter te maken. Dit uit zich onder meer in de invoering van zero-emissiezones, venstertijden, gebruik van lichte elektrische voertuigen en vrachtfietsen, voorzien van consolidatiecentra buiten de stad (met het oog op consolidatie van ladingen door een neutrale partij) ... DHL ziet geen heil in drones op korte termijn, wel in ondergronds logistiek transport tegen 2050.

Goederenfietsen in de stedelijke mobiliteit

De Belgian Cycle Logistics Federation (BCLF)⁵ heeft in zijn Barometer 2024 vastgesteld dat de sector van de **fietslogistiek** een stevige groei kent de laatste jaren. Tussen 2022 en 2023 verdubbelde de leveringen tot 3,1 miljoen pakketten. In 2024 namen fietskoeriers ongeveer 1,5% van de bezorgde pakketten in de stad voor hun rekening. BCLF stelt dat goederenvervoerfietsen een potentieel hebben om 33% van de stedelijke goederenstromen te vervoeren. Dat ongeveer een derde van de goederenstromen via fietsen kan vervoerd worden is een algemeen aanvaard theoretisch cijfer in studierapporten. Gezien de beperkingen van het vervoer per fiets qua volume en gewicht blijkt in de praktijk dat een aandeel van 7 à 8% een realistischer streefcijfer is, wat nog steeds een enorm groeipotentieel inhoudt.

De belangrijkste reden voor klanten om over te stappen op fietslogistiek⁶ zijn duurzaamheidsdoelen, het verhogen van de efficiëntie van stedelijk vervoer, het positieve en groene imago van fietsen en de vraag van klanten. De sector van de fietslogistiek staat voor een aantal uitdagingen: de operationele beperkingen van fietsen op vlak van belasting, bereik en kosten, merkperceptie en veiligheidszorgen, robuustheid van de fietsen, robuustheid van bedrijfsstrategieën, de operationele kosten en nood aan geld voor investeringen. Zowel de financiële druk als de verwachtingen van klanten voor “gratis bezorging” zetten de winstgevendheid van bedrijven in de fietslogistiek onder druk.

Toekomst van vrachtfietsen en lichte elektrische vrachtvoertuigen in de stad

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voerde in 2022 een onderzoek⁷ naar het **gebruik van (elektrische) vrachtfietsen en lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEV's)**⁸. Deze

⁵ BCLF (2024) [Logistics Barometer \(second edition\)](#), Belgian Cycle Logistics Federation

⁶ Presentatie BCLF tijdens het webinar Fietslogistiek van Fietsberaad Vlaanderen op 27 februari 2025. Te raadplegen via: <https://fietsberaad.be/nieuws/webinar-fietslogistiek/>

⁷ Knoope, M., Krabbenborg, L. en Terwindt, M. (2022) [Stedelijke distributie met vrachtfietsen en andere LEV's - Een verkenning](#) - Achtergrondrapport, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, november 2022, Den Haag.

⁸ LEV's zijn volgens de definitie van het KiM voertuigen met een elektrische trapondersteuning of elektrische aandrijving, die ontworpen zijn voor de distributie van goederen over de openbare weg, die kleiner zijn dan een bestelwagen en maximaal 750 kg kunnen vervoeren; en die een maximale voertuigsnelheid hebben van 45 km/u.

voertuigen komen steeds vaker voor in het straatbeeld. Verwacht wordt dat hun aantal nog zal toenemen. Hoe groot die rol gaat zijn, is echter onduidelijk. Het KiM gaat uit van een maximaal marktaandeel in stedelijk gebied van 10 à 15%.

Vrachtfietsen en LEV's zullen nooit alle bestelwagens kunnen vervangen omdat ze niet voor alle afstanden en laadvermogens geschikt zijn. Een bestelwagen vervangen door meerdere LEV's is kostentechnisch niet interessant, aangezien één gemiddelde bestelwagen⁹ moet vervangen worden door 4 ruime vrachtfietsen.

Uit de **TCO-berekening** blijkt dat een elektrische vrachtfiets 10-15% goedkoper is dan die van een elektrische of diesel bestelwagen bij een één-op-één vervanging (qua afgelegde kilometer per jaar) in stedelijk gebied. Er zijn in de praktijk echter meerdere elektrische vrachtfietsen nodig om één bestelwagen te vervangen. Op basis van deze vervangingsratio blijft een elektrische vrachtfiets duurder.

KiM stelt dat het **loon** van een vrachtfietskoerier in Nederland 10% lager is dan dat van een bestelwagenchauffeur omdat een fietskoerier geen autorijbewijs nodig heeft. In België is dit anders en is dit geregeld binnen Paritair Subcomité voor het wegvervoer en de logistiek voor rekening van derden: deelsector rijdend personeel (PSC 140.03)¹⁰. Dit paritair comité hanteert een functieclassificatiesysteem met vier niveaus en een daaraan gekoppeld een bruto uurloon. Deze niveaus worden bepaald op basis van vastgelegde differentiërende factoren. De werkgever bepaalt het functieniveau van de chauffeur door voor elk van de 10 differentiërende criteria aan te duiden welk niveau het best overeenkomt met wat er normaal het geval is voor de betreffende functie.

Naast de kostenefficiëntie, zijn bedrijven ook huiverig om **over te stappen** omdat LEV's het gebruik van (overslag)hubs vereisen, wat een aanpassing vraagt van de logistieke processen wat impact heeft op de kosten. Serviceverleners kiezen vaak ook het gemak en comfort van een bestelwagen boven een vrachtfiets of LEV. Voor veel bedrijven is het vervangen van een dieselbestelwagen door een elektrische bestelwagen interessanter omdat de bedrijfsvoering niet of nauwelijks moet worden aangepast aangezien de maatvoering (massa, volume) hetzelfde blijft (al loopt de actieradius wel terug).

Over de bijdrage van vrachtfietsen aan **bereikbare, duurzamere en veiligere stad** zijn nog veel onduidelijkheden. Vrachtfietsen lijken in ieder geval een duurzaamheidswinst te boeken in termen van CO₂-uitstoot, die wel sterk varieert tussen de 10-73%. De CO₂-besparing van andere type LEV's (zoals compacte distributiewagens en elektrische vrachtbromfietsen) zijn niet bekend. Ook op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid is het niet met zekerheid te zeggen of LEV's en

⁹ Het KiM gaat uit van een middelgrote bestelwagen met een laadvermogen van 1.000 kg oftewel 6 m³ en van een grote e-vrachtfiets met een laadvermogen van circa 250 kg oftewel 1,5 m³. In dat geval zijn er vier vrachtfietsen nodig om 1 bestelwagen te vervangen.

¹⁰ FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (2025) [Paritair SubComité voor het wegvervoer en de logistiek voor rekening van derden: deelsector RIJDEND PERSONEEL \(PSC 140.03\)](#). Infofiche. Versie 12 februari 2025

vrachtfietsen nu een positieve of negatieve bijdrage leveren. Deze gevolgen hangen ook samen met beleidskeuzes omtrent bijvoorbeeld plaats op de weg van de voertuigen en locatie van hubs.

Mogelijkheden van vervoer per fiets

Het VIL (Vlaanderens innovatieplatform voor de logistiek) is eind 2024 gestart met het project Fietslogistiek XXL¹¹. Het project loopt nog tot september 2026. Het project wil nagaan wat de mogelijkheden zijn voor fietslogistiek van de nieuwe, grotere types fietsen en aanhangers, die o.a. ook geschikt zijn voor palletvervoer, en die zwaardere massa's (tot 350 kg) kunnen vervoeren. Daarnaast onderzoekt het hoe aangepaste (netwerk)structuren de verwerking van grotere volumes kunnen faciliteren.

Ook al is het project nog maar net gestart zijn er al enkele, algemene conclusies te trekken¹². Doordat goederenfietsen grotere volumes dan nu kunnen vervoeren, kunnen ze een gunstige impact hebben op het aantal voertuigen in de stad en zo ook op de files. Ze hebben bovendien zelf minder last van files dan bestelwagens. In de stedelijke logistiek zal er plaats blijven voor zowel fietslogistiek als het vervoer via bestelwagens. Zeker voor bedrijven die gelegen zijn aan de rand van de stad en die leveren in de stad, kunnen goederenfietsen hun logistiek efficiënter maken.

Stedelijke distributiecentra en overslaghubs

Stedelijke distributiecentra worden vaak gesuggereerd als een oplossing om stedelijke goederenstromen efficiënter te maken. Andere stemmen geven aan dat zo'n distributiecentrum zorgt voor extra overslag, een complexere logistieke keten, onduidelijkheden rond verantwoordelijkheden ... waardoor het gebruik ervan de kostprijs van het vervoer sterk verhoogt.

Het VIL publiceerde in 2020 een onderzoeksrapport over het R!sult-project (Responsive Sustainable urban logistics)¹³. In dit project ging het VIL na op welke manier het voor betrokkenen mogelijk was om op een (kosten)efficiënte, duurzame en maatschappelijk verantwoorde manier de distributie van goederen te organiseren in een stedelijke omgeving. Het gebruik van Urban Distributions Centers (UDC) aan de rand van de stad of een netwerk van microhubs in de stad werd mee in het onderzoek opgenomen.

In het kader van dit rapport over de rol van bestelwagens in de mobiliteit in Vlaanderen zijn volgende conclusies interessant:

- Bij het onderscheid maken in goederenstromen moet niet alleen gekeken worden naar de goederensoort en hun verpakking, maar ook naar het type van verzender en transporteur.

¹¹ VIL (2024) Project Fietslogistiek XXL. <https://vil.be/project/fietslogistiek-xxl/>

¹² Overleg MORA-secretariaat met Stefan Bottu en Domien Stubbe (VIL) op 12 mei 2025.

¹³ VIL (2020) [R!sult. responsive sustainable urban logistics](#). Berchem.

- Het vervoer van grote logistieke spelers loopt grotendeels efficiënt. Hun voertuigen gaan vol de stad in. Het gebruik van een distributiecentrum zal voor hen het vervoer niet efficiënter maken.
- Een stedelijke distributiecentrum is wel een goede oplossing voor KMO's die weinig in de stad komen leveren. Het gebruik van zo'n UDC kan volgens het rekenmodel van Result hun afgelegde kilometers met 40 à 60% verlagen. Het zou ook tot een lagere kostprijs van de levering leiden.
- Steden en gemeenten hebben een belangrijke ondersteunende rol om UDC's aantrekkelijk te maken en het vervoer via goederenfietsen te stimuleren.

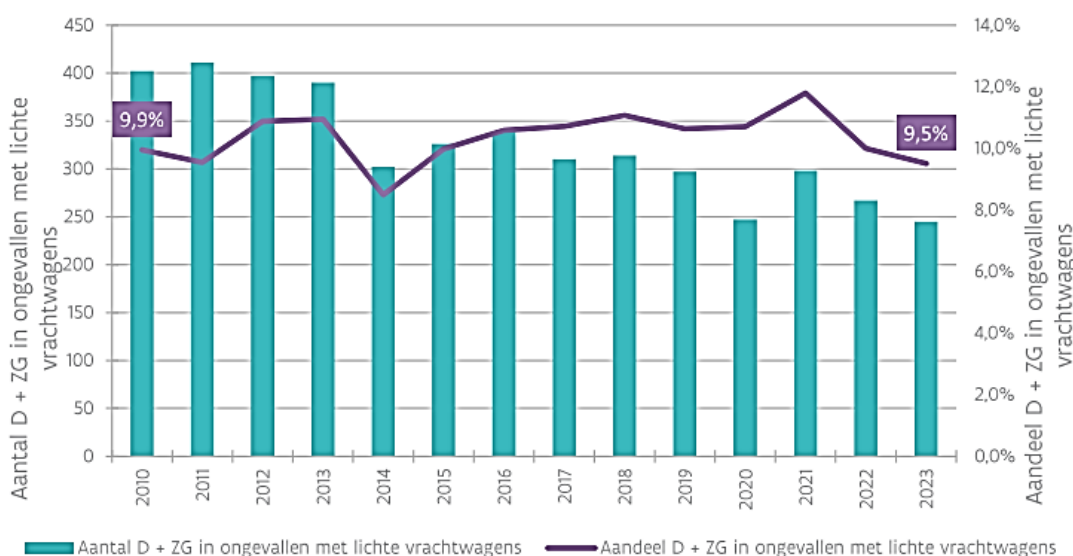
2.3 Verkeersveiligheidscijfers

Deze paragraaf onderzoekt de impact van de groei van het aantal bestelwagens en lichte vrachtwagens op het aantal verkeersslachtoffers.

Evolutie ongevallen met ernstige verkeersslachtoffers met bestelwagens

Figuur 3 toont aan dat het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden met lichte vrachtwagens op de langere termijn **afneemt** in absolute getallen. In deze cijfers zijn alle betrokken partijen meegerekend. Het aandeel van verkeersslachtoffers met betrokkenheid van lichte vrachtwagens in het totaal aantal ernstige verkeersslachtoffers blijft ongeveer constant en bedraagt 9,5% in 2023. Voor het totaal aantal slachtoffers bij ongevallen met vrachtwagens is eenzelfde trend vast te stellen: afname in absolute cijfers en een stagnatie van het aandeel.

Figuur 3 Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden en zwaargewonden) in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2010-2023 in Vlaanderen



Bron: Statbel, Algemene Directie Statistiek en Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2021)

Om dergelijke cijfers correct te kunnen interpreteren, is het nodig om ze af te zetten tegen de evolutie van het verkeersvolume van lichte vrachtwagens (totaal aantal afgelegde voertuigkilometers per jaar, volledig wegennet). Deze cijfers zijn echter niet beschikbaar. Het Vlaams Verkeerscentrum verzamelt wel gegevens over het autosnelwegennet¹⁴. Het extrapoleren van deze gegevens naar het hele wegennet maakt dat er een daling is vast te stellen van het aantal slachtoffers met lichte vrachtwagens bij een licht stijgend verkeersvolume. De evolutie is hier dus gematigd positief te noemen.

Ondanks de groei van het totale wagenpark van de lichte vrachtwagens is het aantal verkeersongevallen met bestelwagens van bedrijven en de ernst van die ongevallen tussen 2017 en 2020 aanzienlijk gedaald. Deze trend is minder uitgesproken voor bestelwagens van particulieren.

Tabel 1 Verkeersveiligheidsindicatoren voor bestelwagens van bedrijven en bestelwagens van particulieren in België

	2017		2018		2019		2020	
	bedrijf	privé	bedrijf	privé	bedrijf	privé	bedrijf	privé
Letselongevallen	1942	1216	1966	1204	1866	1148	1679	964
Dodelijke ongevallen	32	23	25	24	25	21	20	17
Slachtoffers (in alle betrokken partijen)	2757	1758	2756	1706	2541	1639	2223	1290
Dodelijke slachtoffers (in alle betrokken partijen)	33	23	29	26	26	22	22	18
Ernst van de botsing (dodelijke slachtoffers / ongevallen * 1000)	17,0	18,9	14,8	21,6	13,9	19,2	13,1	18,7

Bron: Vias Institute¹⁵

Evolutie van het totaal aantal ongevallen met doden en zwaargewonde slachtoffers

Om de ongevals cijfers van de lichte vrachtwagens correcter te kunnen interpreteren, vergelijken we ze met het totaal aantal ongevallen met dode en zwaargewonde slachtoffers.

In de periode 2016-2023 nam het totaal aantal dode en zwaargewonde slachtoffers af met 20%. In diezelfde periode nam het totaal aantal dode en zwaargewonde slachtoffers ten gevolge van ongevallen met lichte vrachtwagens af met 28% (van 339 in 2016 tot 245 in 2023).

Het aantal dode en zwaargewonde slachtoffers neemt dus sneller af bij ongevallen met lichte vrachtwagens dan bij alle weggebruikers samen. Een verklaring hiervoor is dat de toename van het aantal slachtoffers bij voetgangers en fietsers de afname van het totaal aantal slachtoffers

¹⁴ Uit cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt dat in de periode 2015-2023 het volume lichte vrachtwagens op het autosnelwegennet is toegenomen met 2,5%. (Bron: VSV op basis van het Vlaams Verkeerscentrum)

¹⁵ Wrzesinska, D., De Greef, I. en Develtere, A. (2023) [Leveringen van pakketten - in kaart brengen van uitdagingen met betrekking tot de impact op verkeersveiligheid en mobiliteit in België](#), Brussel: Vias institute.

vertraagt. Een andere mogelijke verklaring is dat rijassistentiesystemen steeds vaker voorkomen in bestelwagens wat impact heeft op het aantal verkeersongevallen.

Tabel 2 Aantal dode en zwaargewonde slachtoffers van verkeersongevallen in het Vlaamse Gewest voor de periode 2016-2023

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Aantal doden 30 dagen	339	299	310	315	253	310	282	270
Aantal zwaargewonden	2.864	2.594	2.527	2.478	2.055	2.216	2.398	2.297
Totaal	3.203	2.893	2.837	2.793	2.308	2.526	2.680	2.567
Evolutie (2016 = 100)	100	90	89	87	72	79	83	80

Bron: FOD Economie, Statbel¹⁶

Uitdagingen voor de verkeersveiligheid van bestelwagens

Het transport met bestelwagens kampt met een aantal **uitdagingen** die een grote invloed hebben op de verkeersveiligheid. Dat blijkt uit de VIAS-studie “Levering van pakketten”¹⁷ uit 2022. Het gaat dan om de arbeidsomstandigheden en het beloningssysteem van de chauffeurs, de technische staat van het voertuig, en stress en vermoeidheid bij chauffeurs.

Een **grondige analyse** van de oorzaken van ongevallen en ongevalsrisico's **ontbreekt**. Er is dringend nood aan meer onderzoek hierrond. De meest recente studie die beschikbaar is rond het thema is het “Advies verkeersveiligheid van bestelauto's” uit 2021 van het Nederlandse SWOV¹⁸. De conclusies uit deze studie zijn gebaseerd op data uit de periode 2008-2014. Gezien de evolutie van het verkeer, de evolutie van het aantal bestelwagens, infrastructuuraanpassingen ten voordele van verkeersveiligheid sindsdien, de veralgemening van rij-assistentiesystemen (ook in bestelwagens) ... achten we de resultaten van het onderzoek niet extrapoleerbaar naar 2025 en nemen we ze niet op in dit informatierapport.

¹⁶ Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium), Verkeersongevallen op de openbare weg met doden of gewonden, Aantal dode, zwaargewonde, lichtgewonde en ongedeerde slachtoffers van verkeersongevallen, per leeftijdsklasse, type weggebruiker, geslacht en diverse karakteristieken van het ongeval. Geraadpleegd op 1/3/2025.

¹⁷ Wrzesinska, D., De Greef, I. en Develtere, A. (2023) [Leveringen van pakketten - in kaart brengen van uitdagingen met betrekking tot de impact op verkeersveiligheid en mobiliteit in België](#), Brussel: Vias institute.

¹⁸ Jansen, J., Bos, N.M. en Decae, R.J. (2021) [Advies verkeersveiligheid van bestelauto's](#), Den Haag, SWOV.

2.4 Milieu-impact

Deze paragraaf vergelijkt de emissies tussen bestelwagens en vrachtwagens en gaat na hoe de vergroening van het bestelwagenpark vordert.

Vergelijking emissies lichte vrachtwagens en vrachtwagens

In Figuur 4 **vergelijkt** dit rapport de emissies tussen lichte vrachtwagens (N1) en twee gewichtsklassen van vrachtwagens categorie N2 voor Euro 6/VI-voertuigen. De figuur vergelijkt volgende emissies:

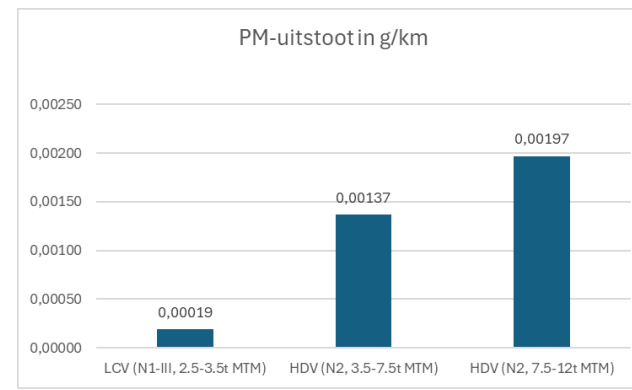
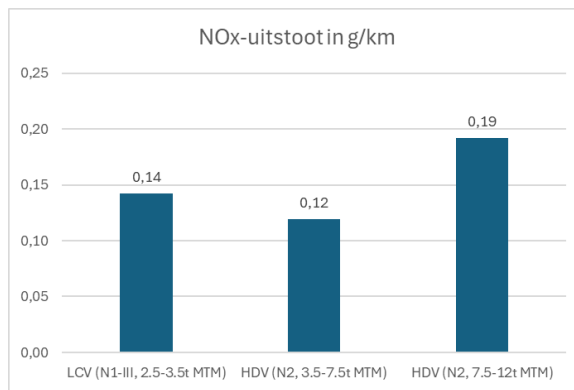
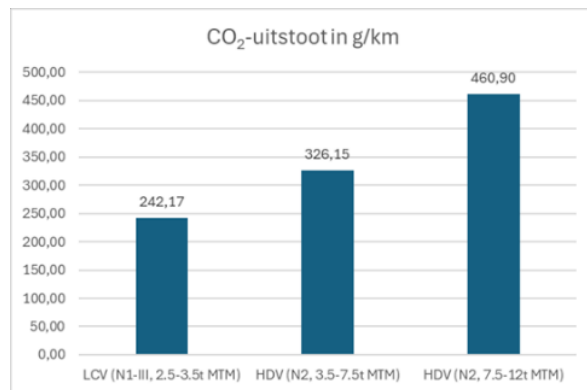
- CO₂, een broeikasgas met impact op de klimaatverandering;
- Stikstofoxiden (NO_x) zorgen vooral voor irritaties van de luchtwegen. Ze dragen bovendien bij tot de vorming van ozon en secundair fijn stof die ook schadelijke effecten hebben op de gezondheid.
- Fijn stof (PM) is de belangrijkste pollutant naar gezondheidsimpact, onder meer door het veroorzaken van luchtweginfecties, astma, kanker en dichtslibben van bloedvaten.

Bij het vergelijken van de emissie van voertuigen categorie N1 en N2 in Figuur 4 blijkt dat er geen categorie het minste uitstoot:

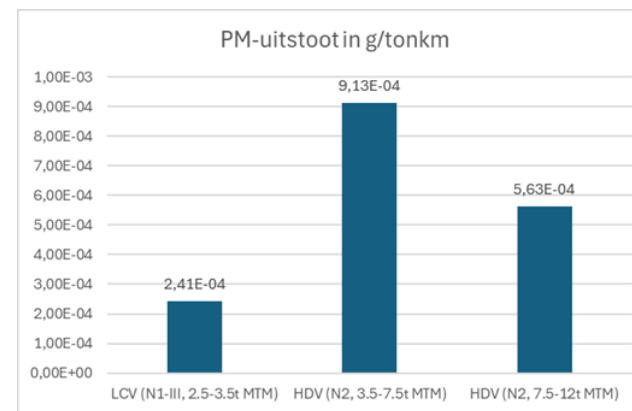
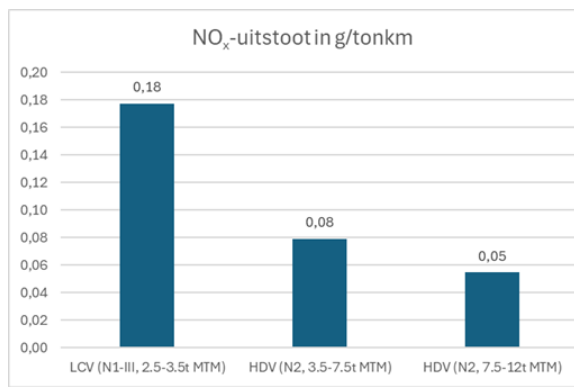
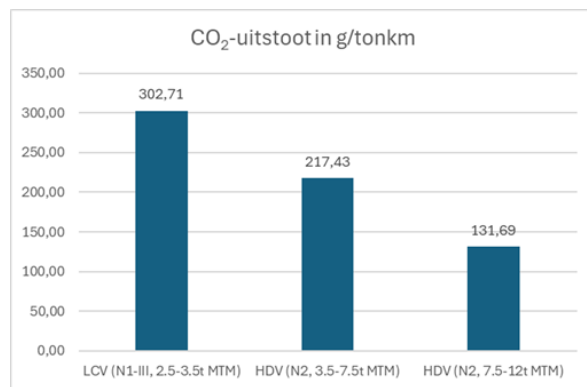
- Op het vlak van fijn stof (PM) scoren lichte vrachtwagens (N1) beduidend beter dan vrachtwagens, wat te maken heeft met een verschillend motortype in lichte en zwaardere vrachtwagens.
- Uitgedrukt in gram per afgelegde kilometer scoren lichte vrachtwagens beter op het vlak van CO₂ en fijn stof (PM). Vrachtwagens stoten echter minder stikstofoxiden (NO_x) uit.
- Uitgedrukt in gram per tonkilometer scoort de vrachtwagen beter op het vlak van CO₂ en NO_x, wat volgt uit een hoger laadvermogen dat zorgt voor een kleinere impact per tonkm. Op het vlak van fijn stof is de bestelwagen opnieuw het best scorende voertuig.

Figuur 4 Emissies van N1 en N2-voertuigen in gram per ton en gram per tonkm voor Euro 6/VI-voertuigen

Emissies in g/km



Emissies in g/tonkm



Bron: Emissiefactoren, EEA Guidebook 2023

Externe kosten

Het "EU handbook on external costs of transport" is het basisnaslagwerk voor het bepalen van externe kosten van voertuigen. In het handboek komen ook de lichte vrachtwagens (LCV) aan bod (cf. Tabel 3), weliswaar met enkele aandachtspunten. Zo is het niet mogelijk een onderscheid te maken tussen voertuigen met gebruik voor personenvervoer of voor goederenvervoer. Ook zijn de externe kosten per categorie weergegeven in andere eenheden: personenvervoer (eurocent per personenkm), goederenvervoer (eurocent per tonkm) en lichte vrachtwagens (eurocent per voertuigkm). Hierdoor is het vergelijken van de externe kosten met andere modi niet mogelijk.

Tabel 3 Gemiddelde externe kosten in 2016 voor de EU28

	Personenvervoer						Goederenvervoer		
	Auto	Bus/ Autocar	Motor	Spoor	Lucht- vaart		Lichte vracht- wagen	Zware vracht- wagen	Spoor Binnen- vaart
Kostencategorie	€/pkm	€/pkm	€/pkm	€/pkm	€/pkm	€/vkm	€/tkm	€/tkm	€/tkm
Ongevallen	4,5	1,0	12,7	0,5	0,02	4,1	1,3	0,1	0,1
Lucht- vervuiling	0,7	0,7	1,1	0,12	0,2	3,4	0,8	0,2	1,3
Klimaat	1,2	0,5	0,9	0,05	2,2	2,8	0,5	0,06	0,3
Geluid	0,6	0,3	9,0	0,9	0,2	1,1	0,5	0,6	n.a.
Congestie	4,2	0,8	0,0	0,0	0,0	11,6	0,8	0,0	0,0
Well to tank	0,4	0,2	0,5	0,7	0,9	0,8	0,2	0,2	0,1
Habitat schade	0,5	0,3	0,3	0,6	0,01	0,9	0,2	0,2	0,2
Totaal	12,0	3,6	24,5	2,8	3,4	24,7	4,2	1,3	1,9

Noot: pkm: personenkilometer; vkm: voertuigkilometer; tkm: tonkilometer.

Bron: EU Handbook on external costs of transport, bewerking MORA-secretariaat

Evolutie van de vergroening van het park van de lichte vrachtwagens

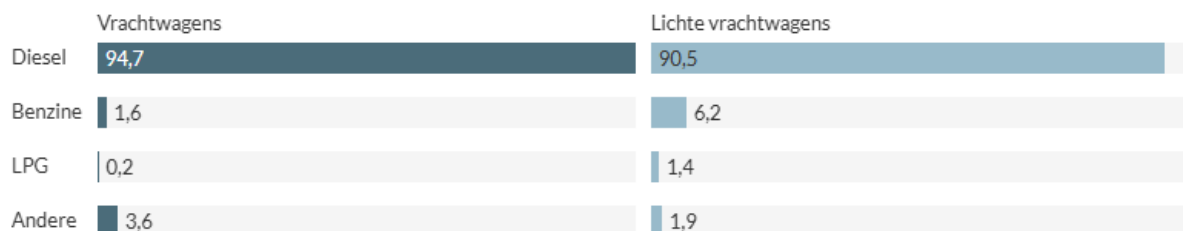
Cijfers over de vergroening van de lichte vrachtwagens zijn schaars. Ze vallen in de statistieken meestal onder vrachtwagens. De technologische mogelijkheden om te vergroenen van bestelwagens, zijn echter meer vergelijkbaar met deze voor personenwagens dan deze voor vrachtwagens. Het is dus niet mogelijk om uit de algemene vrachtwagenstatistieken conclusies te trekken over de vergroening van bestelwagens.

ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) publiceert de Europese **inschrijvingscijfers van voertuigen**¹⁹.

- In 2024 bedroeg het aantal nieuw ingeschreven lichte vrachtwagens ("vans") in België 65.780. Dit is een daling met bijna 3% t.o.v. 2023. In de hele Europese Unie steeg in 2024 het aantal inschrijvingen van nieuwe lichte vrachtwagens met 8,3% in vergelijking met 2023.
- De nieuw ingeschreven lichte vrachtwagens hebben als aandrijving in 2024: 88% diesel, 4% elektrisch en 8% benzine. In 2023 was dit 89% diesel, 5% elektrisch en 6% benzine. Bij de nieuwe inschrijvingen in 2024 in België zijn er iets meer dan 2.600 elektrische lichte vrachtwagens.

In de cijfers van Statistiek Vlaanderen²⁰ komen elektrisch aangedreven voertuigen nog niet voor. In het totale **park van de lichte vrachtwagens** zijn er 1,9% (2023) die zijn aangedreven door een 'ander brandstoftype', vermoedelijk gaat het hier over elektrisch en hybride aangedreven voertuigen. Belangrijk om deze vergroening te realiseren is de aanwezigheid van laad- en tankinfrastructuur die voorzien is op de kenmerken van bestelwagens. De laadinfrastructuur voor bestelwagens is gelijkaardig aan die van personenwagens, maar is nodig op andere locaties en vaak ook op locaties waar laadinfrastructuur voor vrachtwagens nodig is.

Figuur 5 Vrachtwagens en lichte vrachtwagens naar brandstoftype in het Vlaamse Gewest in 2023 in %



Bron: FOD Mobiliteit, bewerking Statistiek Vlaanderen

In 2023 voldeed 58,2% van de lichte vrachtwagens aan Euronorm 6 en 23,9% aan Euronorm 5. Deze cijfers liggen in dezelfde grootte-orde als deze van het vrachtwagenpark.

Cijfers TCO van bestelwagens

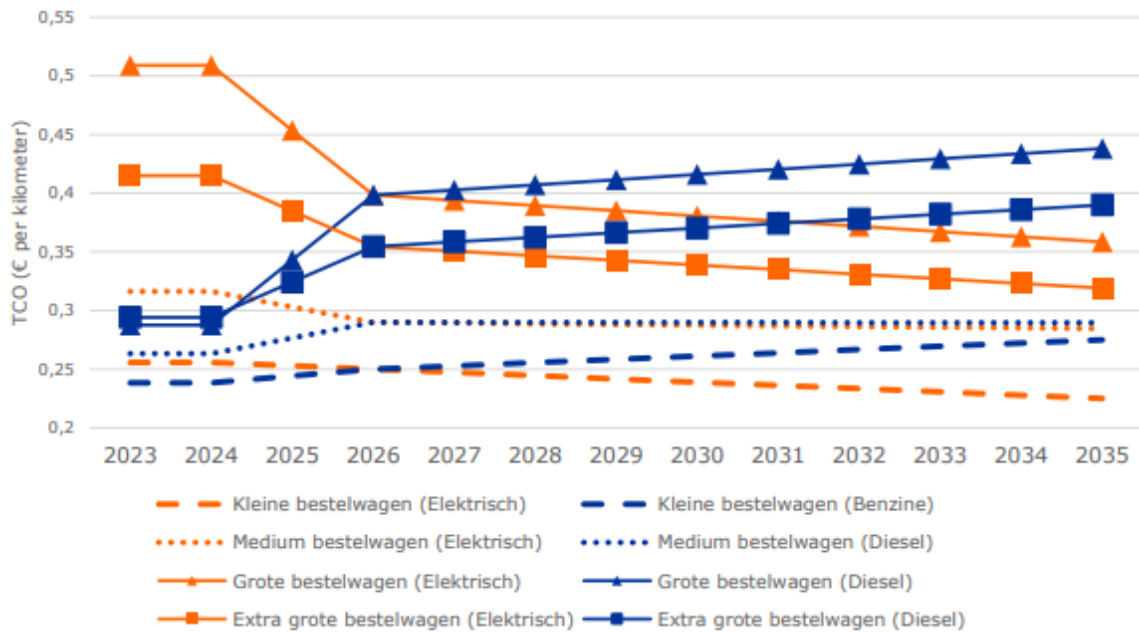
Om te kunnen inschatten hoe snel de vergroening van het bestelwagenpark zal gebeuren, is de TCO-pariteit tussen elektrisch aangedreven bestelwagens en een conventioneel voertuig met een

¹⁹ ACEA (2025) New commercial vehicle registrations, 25 januari 2025. Website. <https://www.acea.auto/cv-registrations/new-commercial-vehicle-registrations-vans-8-3-trucks-6-3-buses-9-2-in-2024/>

²⁰ Statistiek Vlaanderen (2025) Vrachtwagens en lichte vrachtwagens. Website. <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/vrachtwagens-en-lichte-vrachtwagens>

verbrandingsmotor een belangrijke parameter. De total-cost-of-ownership (TCO) is de totale kostprijs over de hele gebruikscyclus van een voertuig en omvat zowel de aankoopkost als alle kosten gelinkt aan bezit van het voertuig.

Figuur 6 Total cost of ownership voor bestelwagens (vergelijking tussen elektrische en conventionele variant)



Bron: VUB Mobilise, Rebel, The New Drive, p. 108²¹

Figuur 6 geeft de verwachte evolutie van de TCO weer. Deze figuur komt uit de studie die de basis heeft gevormd voor de opmaak van de kaderovereenkomst “Emissievrije stedelijke logistiek”²². De studie voorspelt de TCO-kostenpariteit voor bestelwagens tegen 2026. Vanaf dan is de verwachting dat de TCO van een elektrisch aangedreven voertuig lager is dan die van een conventioneel aangedreven voertuig. De aanname is dat bedrijven die nieuwe voertuigen moeten aankopen vanaf dat moment voor de elektrische variant zullen opteren. Kanttekening hierbij is dat de studie onder bestelwagens alle voertuigen van categorie N1 verstaat. Ook gaat het in deze studie over de gemiddelde TCO-pariteit. In deze tekst kwam al meermaals aan bod dat het park van de lichte vrachtwagens zeer divers is. Wat maakt dat op dit ogenblik voor een aantal types, waaronder een standaardbestelwagen, de TCO-pariteit al bereikt is. Voor andere types is dit nog niet het geval. Een doorslaggevende factor in het bepalen van de TCO-pariteit is het al dan niet

²¹ VUB Mobilise, Rebel, The New Drive (2024) [Onderzoek naar de mogelijkheden van emissievrije stedelijke distributie](#), Een studie in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid) van de Vlaamse overheid in samenwerking met de Vlaamse Milieumaatschappij, Brussel

²² Vlaamse Overheid (zonder datum) Zero-emissiezones voor stadslogistiek (ZES). Website <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/beleidsthemas/duurzame-mobiliteit/zero-emissiezones-voor-stadslogistiek-zes>

beschikken over eigen laadinfrastructuur. Als een bedrijf is aangewezen op extern laden valt de TCO-pariteit later, dan wanneer het beschikt over eigen laadinfrastructuur.

Toch blijkt dat bedrijven nog vaak voor een bekend, klassiek aandrijfsysteem kiezen. Ze kijken nog steeds vooral naar de aankoopprijs en onvoldoende naar de TCO. Communicatie en kennisdeling vanuit de overheid zullen cruciaal zijn om de elektrificatie te versnellen. Bedrijven gaan enkel overstappen als ze overtuigd zijn dat het zal leiden tot een lagere totale kostprijs of als ze ertoe verplicht worden.

2.5 Logistieke trends

ING Nederland²³ geeft op regelmatige basis een overzicht van de trends en ontwikkelingen op het vlak van transport en logistiek. Deze trends zijn ook van toepassing op de situatie in België. In 2024 signaleerde ING volgende trends:

- Transitie naar zero-emissie
- De uitdagingen door het chauffeurstekort
- Grote impact van verborgen brandstofkosten op rendement en duurzaamheid
- CO₂-reductie nodig om klimaatdoelstellingen te halen
- Grote volatiliteit en verschoven transportstromen door verstoorde wereldhandel
- Digitalisering
- Schaalvergroting, consolidatie, globalisering en meer netwerkdenken
- E-commerce en de impact op transport en logistiek
- Groothandeltrends met impact op transport
- Retail trends en de impact op de transportsector

Deze paragraaf gaat verder in op de trends die vragen om **flexibilisering**. Verder in het rapport komt aan bod hoe deze vraag om flexibiliteit impact heeft op het gebruik van bestelwagens.

2.5.1 Volatiliteit in transportstromen door verstoorde wereldhandel

Moderne logistieke ketens zijn **complexe structuren** bestaande uit verschillende schakels verspreid over vele landen. Een groot nadeel hiervan is dat als één schakel hapert, een hele keten stil kan komen liggen. Logistieke stromen zijn kwetsbaar voor verschillende soorten risico's, waaronder politieke onrust, natuurrampen, en zelfs pandemieën. Deze kwetsbaarheden kunnen de toeleveringsketens verstoren en de wereldhandel ernstig beïnvloeden.

De **volatiliteit in de wereldhandel** kan te wijten zijn aan diverse factoren, waaronder geopolitieke spanningen, handelsoorlogen en economische recessies. Deze onzekerheden beïnvloeden de besluitvorming binnen bedrijven, wat kan leiden tot aarzeling bij investeringen en

²³ ING (2024) Trends en ontwikkelingen in transport en logistiek. Website. <https://www.ing.nl/zakelijk/sector/transport-logistics-mobility/trends-en-ontwikkelingen-transport-en-logistiek-2024> Geraadpleegd op 25 maart 2025.

risicobereidheid. Het veranderende handelslandschap vereist flexibiliteit van logistieke ketens, zodat bedrijven kunnen inspelen op snel veranderende marktomstandigheden.

Een cruciale component in het omgaan met kwetsbare logistieke stromen en volatiliteit is **technologische innovatie**. Geavanceerde technologieën zoals het Internet of Things (IoT), kunstmatige intelligentie (AI) en blockchain spelen een steeds grotere rol in het optimaliseren van logistieke processen en het verminderen van risico's. IoT-sensoren bieden realtime monitoring van goederen en transportmiddelen, waardoor bedrijven beter in staat zijn om de status van hun toeleveringsketens te volgen en snel te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

Blockchain-technologie, bekend om zijn onveranderlijke en gedecentraliseerde aard, versterkt de transparantie en veiligheid in de logistieke stromen. Het maakt het mogelijk om alle betrokken partijen in de toeleveringsketen in realtime toegang te geven tot relevante informatie, wat de efficiëntie bevordert en frauduleuze activiteiten minimaliseert.

De volatiliteit in de wereldhandel heeft ook geleid tot een heroverweging van de strategieën van bedrijven. Veel organisaties onderzoeken nu de mogelijkheid van diversificatie van hun toeleveringsketens om risico's te spreiden. Het verminderen van afhankelijkheid van specifieke regio's of leveranciers kan bedrijven veerkrachtiger maken in het licht van onvoorziene gebeurtenissen.

In een tijdperk waarin de wereldhandel steeds dynamischer wordt, blijft de sleutel tot succesvolle logistiek **het vermogen om flexibel te zijn**, risico's effectief te beheren en te profiteren van geavanceerde technologische oplossingen. De veerkracht van de logistieke sector zal bepalend zijn voor het behoud van een soepel verlopende wereldhandel, zelfs te midden van toenemende volatiliteit en kwetsbaarheden.

2.5.2 Groothandeltrends met impact op transport

De groothandel ondergaat een opmerkelijke transformatie, aangedreven door technologische vooruitgang, veranderende consumentenvoorkeuren en globalisering. Deze ontwikkelingen beïnvloeden niet alleen hoe goederen worden verhandeld, maar hebben ook een diepgaand effect op de transportsector die verantwoordelijk is voor het efficiënte vervoer van deze producten. Deze trends benadrukken de noodzaak voor transportbedrijven om flexibel en innovatief te blijven in een snel veranderende omgeving. Het gaat volgens ING²⁴ over volgende trends:

- **Digitalisering van de groothandel**

Traditionele handelsprocessen maken plaats voor digitale platforms en e-commerce. Groothandelaren investeren in online marktplaatsen, elektronische bestelsystemen en geautomatiseerde voorraadbeheersystemen. Dit verhoogt de snelheid van transacties, maar oefent druk uit op de transportsector om flexibeler te zijn.

²⁴ ING (2024) Groothandeltrends met impact op transport. Website. <https://www.ing.nl/zakelijk/sector/transport-logistics-mobility/trend-groothandel-trends-met-impact-op-transport>

- **Toename van dropshipping en direct-to-consumer (D2C)-modellen**

De opkomst van dropshipping en direct-to-consumer (D2C) modellen verandert de distributieketens. Dit vereist nieuwe logistieke strategieën, waarbij transportbedrijven direct aan consumenten moeten leveren, in plaats van aan groothandelsklanten.

- **Duurzaamheid**

Duurzaamheid wint aan belang door regelgeving en groeiend consumentenbewustzijn. Groothandelaren streven naar groenere praktijken, wat leidt tot een grotere focus op duurzaam transport, zoals elektrische voertuigen, efficiënte routeplanning en CO₂-compensatie.

- **Globalisering en complexiteit van toeleveringsketens**

De groothandel is steeds meer verbonden met mondiale toeleveringsketens, wat leidt tot complexere logistieke uitdagingen. Transportbedrijven moeten zich aanpassen aan internationale vereisten en verschillende transportmodaliteiten.

- **Gegevensgestuurde besluitvorming en predictive analytics**

Groothandelaren gebruiken data-analyse om vraagpatronen te voorspellen, voorraadniveaus te optimaliseren en de efficiëntie van toeleveringsketens te verhogen. Transportbedrijven moeten hierop inspelen door flexibelere routes en betere capaciteitsplanning.

- **Verbeterde klantenservice en levertijdverwachtingen**

Klanten verwachten snellere levertijden en een betere klantenservice, wat de druk op de groothandel en transportsector vergroot. Logistieke bedrijven moeten investeren in geavanceerde track-and-trace-systemen, real-time updates en een betere communicatie.

2.5.3 Kleinhandelstrends en e-commerce

De kleinhandel evolueert voortdurend in reactie op technologische vooruitgang, gewijzigd consumentengedrag en maatschappelijke ontwikkelingen. Dit heeft invloed op de verkoop van producten, maar ook op het vervoer ervoor door de transportsector. ING²⁵ ziet volgende trends:

- **E-commerce en de groei van pakketzendingen**

De groei van e-commerce is de meest invloedrijke trend in de kleinhandel. Online winkelen heeft geleid tot een toename van pakketzendingen. Vervoersbedrijven worden geconfronteerd met de uitdaging om deze groeiende stroom van pakketten efficiënt te verwerken. Om dit te kunnen doen is er nood aan geavanceerde logistieke oplossingen en technologieën.

²⁵ ING (2024) Retail trends met impact op transport. Website. <https://www.ing.nl/zakelijk/sector/transport-logistics-mobility/trend-retail-trends-met-impact-op-transport>

- **Snellere leveringen en last-mile optimalisatie**

Consumenten verwachten steeds snellere leveringen, wat de focus van logistiek verlegt naar last-mile optimalisatie. Transportbedrijven verkennen innovatieve methoden zoals drones, autonome voertuigen en samenwerkingen met lokale diensten.

Hieraan gekoppeld zijn de “on demand”-leveringen waarbij consumenten kunnen bepalen om deze snel, soms binnen een paar uur of zelfs minuten te ontvangen. Dit leveringsmodel is vooral populair in de e-commerce en de sector van maaltijdbezorging (food delivery sector).

Hoewel snelheid voor vele klanten nog steeds belangrijk is, neemt een andere trend aan belang toe waarbij klanten kiezen voor een duurzamere transportoptie, waarbij de levering langer mag duren, soms zelfs meerdere dagen.

- **Duurzaamheid**

Bewustzijn van milieu-impact en een nieuwe Europese regelgeving stimuleren bedrijven om in te zetten op duurzaamheid door het verminderen van verpakkingsafval, het gebruik van milieuvriendelijkere materialen en het inzetten van duurzaam transport. Zo wenst men de ecologische voetafdruk van de kleinhandel en de transportsector te verminderen.

- **Gegevensgestuurde besluitvorming en kunstmatige intelligentie (AI)**

Kleinhandelaars gebruiken steeds vaker data-analyse en kunstmatige intelligentie om de consumentenvraag te voorspellen, voorraadniveaus te optimaliseren en transportroutes efficiënter te maken. Een gegevensgestuurde benadering stelt transportbedrijven in staat om slimmere beslissingen te nemen wat leidt tot een hogere efficiëntie.

- **Omnichannel verkoop**

Retailers integreren online en fysieke winkels in een omnichannel benadering, wat vraagt om flexibele distributie van producten naar zowel winkels als distributiecentra voor online bestellingen. Transportbedrijven moeten flexibel kunnen reageren op deze complexere distributiestructuren.

- **Robotica in magazijnen**

De inzet van robotica in magazijnen en distributiecentra verhoogt de efficiëntie van orderverwerking. Dit heeft ook invloed op transportplanning en vraagt meer coördinatie tussen de transportplanning en de geautomatiseerde magazijnsystemen.

2.5.4 Chauffeurstekort

ING²⁶ signaleert het nijpende chauffeurstekort in Nederland als een uitdaging voor de sector. Het leidt tot een vertraging in leveringen en toenemende operationele kosten voor bedrijven.

Het tekort speelt ook in Vlaanderen. Zo staat vrachtwagenbestuurder al jaren op de lijst van de **knelpuntberoepen** van de VDAB²⁷. In 2022 leverde het VIL een studie “Chauffeur 4.0”²⁸ op over dit thema. De studie ziet als oorzaken voor dit tekort: het negatieve imago van het beroep en de arbeidsomstandigheden die de instroom van nieuwe jongere (en/of vrouwelijke) chauffeurs afschrikken. Daarnaast ondergaat de sector een vergrijzing en wordt ze gekenmerkt door een hoge uitstroom door pensionering.

Uit de VIL-studie bleek dat vooral de werkuren en de werkomstandigheden zorgen voor een lage instroom. De studie beveelt aan dat om meer instroom te genereren, de sector een shift zal moeten maken van een klassiek loongericht personeelsbeleid naar een volwaardig HR-beleid dat verder gaat dan het aanwerven, aansturen en uitbetalen van hun chauffeurs. Een uitgekiend personeelsbeleid moet zich focussen op meer persoonlijke begeleiding, aandacht voor het welzijn van de chauffeurs, aantrekkelijke opleidingen en doorgroeimogelijkheden bieden. Het niet aanpakken van het structurele chauffeurstekort op termijn leiden tot een ontwrichte economie, hogere consumentenprijzen en het verstoren van de continue aanlevering van goederen. Ook moet bekeken worden welke maatregelen onbedoeld bijdragen aan het chauffeurstekort. Zo blijkt dat sommige transporteurs hun chauffeurs moeten toewijzen aan een specifieke stad omdat de complexiteit en diversiteit van regels ervoor zorgt dat het cruciaal is om de lokale situatie te kennen. Deze chauffeurs kunnen daardoor minder efficiënt ingezet worden in het bedrijf.

2.5.5 Evolutie e-commerce

E-commerce en de toename van het aantal bestelwagens worden vaak aan elkaar gekoppeld. E-commerce vertoont een sterk stijgende trend, die nog is versterkt sinds de COVID-crisis in 2020. In heel Europa, waaronder België, was er een opvallende boost van e-commerce in de periode 2019-2024. Deze evolutie blijkt onder meer uit onderstaande cijfers.

Evolutie van e-commerce (goederen en diensten)

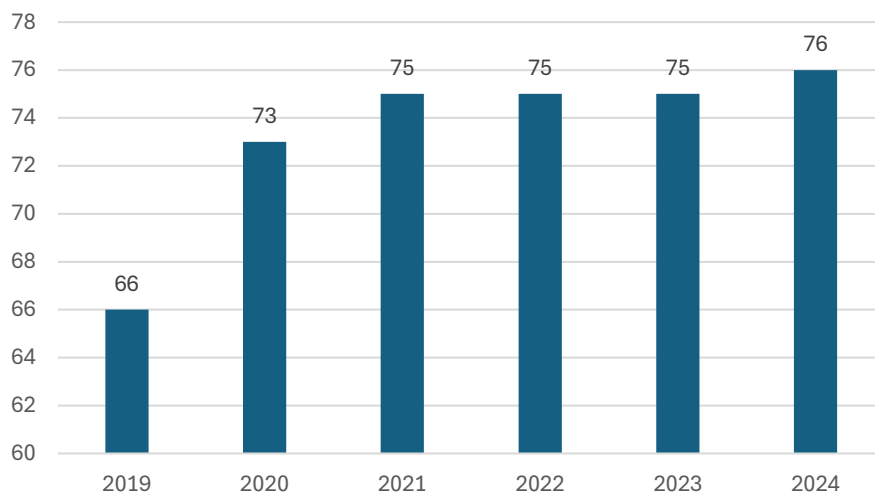
In 2019 kocht 66% van de Belgische bevolking tussen 16 en 74 jaar goederen en diensten online. In 2020 kocht 73% van de bevolking online en tegen 2024 steeg dit aandeel tot 76%.

²⁶ ING (2024) Het tekort aan chauffeurs belemmert bedrijven in hun groei. Website. <https://www.ing.nl/zakelijk/sector/transport-logistics-mobility/trend-transport-chauffeurstekort>

²⁷ VDAB (geen datum) Knelpuntberoepenlijst. Website. <https://www.vdab.be/trends-en-cijfers/knelpuntberoepenlijst>

²⁸ VIL (2022) Chauffeur 4.0. Website. <https://vil.be/project/chauffeur-4-0/#:~:text=Oorzaken%20voor%20dit%20tekort%20zijn,een%20hoge%20uitstroom%20door%20pensionering>

Figuur 7 Percentage van de Belgische bevolking (16-74 jaar) dat online goederen en diensten kocht



Bron: European e-commerce report 2024 en VLAIO

Met zowel een stijging in omzet als in transacties blijft de populariteit van de e-commerce in ons land duidelijk toenemen. Belgen kochten in 2023 voor € 16,3 miljard online, bijna 11% meer dan in 2022.

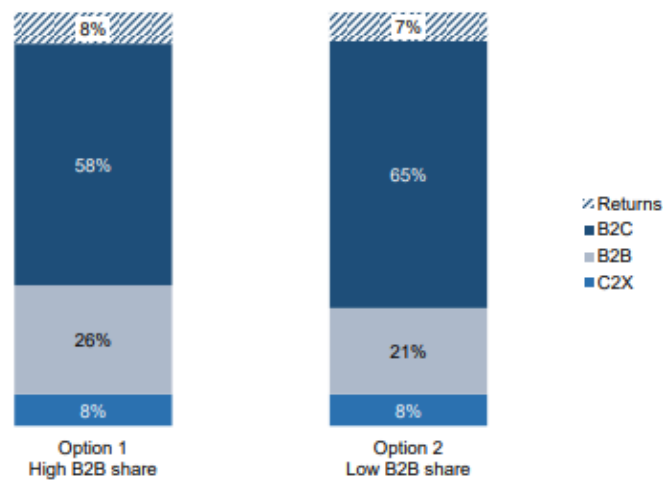
Eén vierde van alle verkopen gebeurt intussen via online aankopen. Het gaat hierbij niet alleen om de aankopen van producten. 35% van de online aankopen zijn diensten (zoals reizen, tickets, streamingdiensten ...), 65% zijn effectief aankopen van producten. Kleding is het meest gekochte product gevolgd door voeding en schoenen & accessoires.

Naast deze zogenaamde business-to-consumer (B2C) e-commerce groeit ook de business-to-business (B2B) e-commerce. Dat is een bedrijfsmodel voor online verkooptransacties tussen twee bedrijven. De vraag naar e-commerce oplossingen in de B2B markt groeit enorm. Producenten, groothandels, distributeurs en retailers treden in de voetsporen van B2C²⁹.

Figuur 8 geeft een inschatting weer van de verdeling van het aantal pakketten over de verschillende segmenten, volgens twee scenario's. Het aandeel B2C-pakketten is veruit het grootst met een aandeel van rond de 60% (tussen 58% en 65%). Het aandeel B2B-pakketten bedraagt 21% à 26%. Binnenlandse pakketten verzonden door consumenten (C2X) bedraagt 8%. Retourlogistiek bedraagt zo'n 7 à 8% van alle pakketten.

²⁹ Becom (2024) Persbericht: beduidend meer online transacties en omzet voor Belgische webshops. Website. <https://becom.digital/nl/beduidend-meer-online-transacties-en-omzet-voor-belgische-webshops/>

Figuur 8 Pakketten geleverd per segment in 2022 (inschatting van WIK consult)



Bron: WIK-consult en BIPT, 2023.

Noot: optie 1: B1B-aandeel in B2X voor UPS 80% en bpost 25%. Optie 2: B2B-aandeel in B2X voor UPS 70% en bpost 15%.

Evolutie postpakketten en impact op transport

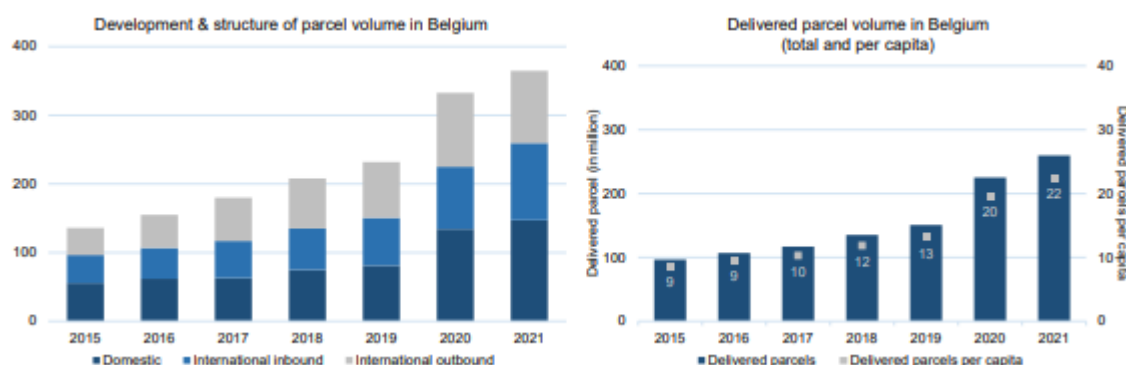
In 2023 publiceerde het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT) een studie³⁰ over de impact van e-commerce op de postdiensten in België.

Tussen 2015 en 2021 steeg het aantal pakjes verstuurd op de Belgische markt enorm. De grootste groei was op te tekenen tussen 2019 en 2020. De belangrijkste reden hiervoor zijn de COVID-19 lockdowns.

Het totaal aantal geleverde pakjes in België is toegenomen van 151 miljoen pakjes in 2019 tot 260 miljoen pakjes in 2021. Dit komt neer op een stijging per capita van 9 pakjes in 2015 tot 22 in 2021. De stijging komt bijna volledig door de toename van e-commerce.

³⁰ Niederprüm, A., Joyce C. en Thiele S. (2023) [Postal Aspects of E-Commerce](#), WIK consult, Bad Honnef

Figuur 9 Ontwikkeling en structuur van de Belgische markt van postpakketten volgens volume in de periode 2015-2021

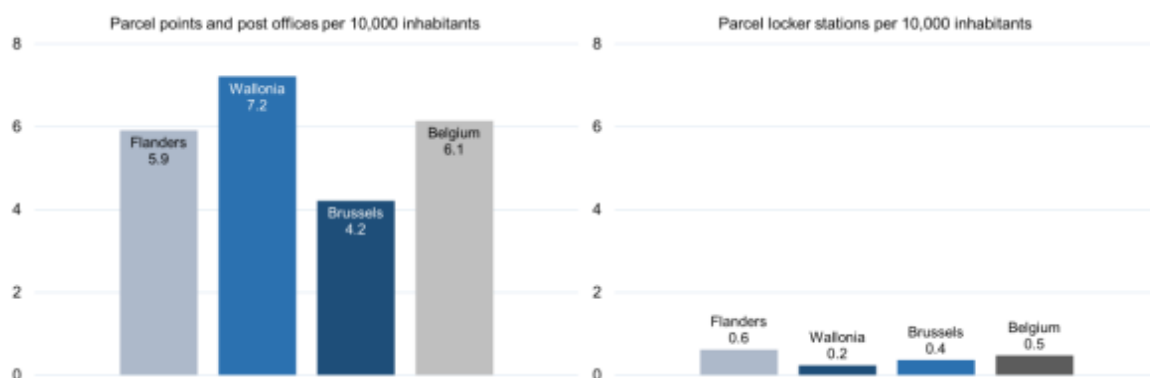


Bron: WIK-Consult en BIPT, Postal market observatories (2016-2022)

Opmerking: De leveringen van Amazon zijn niet opgenomen in deze grafiek omdat Amazon pas eind 2021 opstartte in België. De levering van de postpakketten van Amazon verschoof op dat moment van Belgische pakketbezorgers naar de eigen leverdienst van Amazon.

België kent, in vergelijking met andere landen, een hoge densiteit van locaties om pakjes op te halen ('parcel shops'). WIK Consult schat in dat er in België zo'n 5.000 à 6.000 afhaalpunten zijn. Dat is inclusief postkantoren. In vergelijking met het aantal afhaalpunten is het aantal pakketautomaten ('lockers') relatief beperkt, maar groeiend. Ze zijn vooral te vinden in stadscentra en dichtbevolkte zones.

Figuur 10 Densiteit van postkantoren, afhaalpunten en pakketautomaten per regio in 2022



Bron: WIK-Consult en BIPT (2023)

Mobiliteits- en milieuimpact van thuisleveringen

Het KiM³¹ bestudeerde het **online shoppedrag** van Nederlanders voor, tijdens en na de COVID-19-pandemie. De resultaten zijn mede op basis van enquêtes verzameld. Het rapport houdt rekening met lockdowns en de oproep om minder naar fysieke winkels te gaan in 2020 en geeft apart weer hoeveel van de bespaarde kilometers daar een direct gevolg van zijn. Enkele van de conclusies:

- **Over online boodschappen doen** (levensmiddelen en dagelijks gebruikte producten)
 - Per keer dat er onlineboodschappen worden thuisbezorgd, spaart iemand gemiddeld 2,5 km aan personenmobiliteit uit.
 - Gemiddeld spaart het online boodschappen doen jaarlijks circa 10-14 km/persoon (van 12 jaar of ouder) uit, waarvan circa 4-5 km voor rekening komt van de sterke groei van het online boodschappen doen ten tijde van de coronacrisis.
 - Zonder onlinemogelijkheid zouden Nederlanders 3-4% meer kilometers afleggen voor hun boodschappen.
 - Het effect op de mobiliteit van meer online boodschappen doen tijdens de COVID-19-crisis, is relatief klein.
- **Online aankopen van kleding, schoenen en accessoires**
 - Per keer dat iemand online bestelde kleding, schoenen en accessoires laat thuisbezorgen, bespaart hij of zij gemiddeld 5,7 km aan personenmobiliteit.
 - Gemiddeld bespaart het online kopen van kleding, schoenen en accessoires jaarlijks circa 27 km/persoon (van 12 jaar of ouder) aan personenmobiliteit. Dit is inclusief de COVID-bijdrage, die wordt geschat op 5 km/persoon/jaar.
 - Niet alle online aankopen vervangen aankopen in de winkel. Sommige aankopen gebeuren online, maar zouden niet gebeuren als een consument ervoor naar de winkel moest gaan. Het gebeurt echter ook dat iemand eerst naar de winkel gaat om het product te zien en uit te proberen, en het vervolgens online koopt. De mate van substitutie hangt sterk af van de productcategorie.
- **Thuisbezorgen van maaltijden**
 - Hoeveel personenmobiliteit maaltijdbezorging uitspaart, is niet gekend.

TNO³² geeft op zijn website aan dat onderzoek aantoont dat de bezorgeconomie **amper impact heeft op de CO₂-uitstoot en de lokale luchtkwaliteit**. Met meer bestellingen neemt het aantal bestelwagens namelijk niet evenredig toe.

TNO concludeert uit meerdere studies van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) dat **zelf inkopen doen vervuilender is dan het thuis laten bezorgen**. Dat komt doordat een bestelwagen gemiddeld tussen de 100 en 200 pakketten vervoert. Zelf deze boodschappen doen, zelfs indien ze gecombineerd worden met meerdere aankopen, zou tot een hogere milieulast leiden. Hierbij

³¹ Visser, J. en Knoope, M. (2022) [Online winkelen en COVID-19: de effecten op mobiliteit en transport](#) – achtergronddocument, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

³² TNO (2022) 5 mythes over de thuislevereconomie, 18 oktober 2022. <https://www.tno.nl/nl/newsroom/insights/2022/10/5-mythes-thuislevereconomie/> Geraadpleegd op 25 maart 2025.

speelt de wijze waarop mensen naar de winkel gaan (auto, fiets, te voet) en de locatie (stad, platteland) een rol. Nederlanders nemen voor de helft van alle winkelbezoeken de auto.

Het KiM³³ berekende dat e-commerce kan leiden tot een netto **gemiddelde CO₂-besparing** van 170 tot 450 g CO₂ per onlinebestelling van kleding, schoenen of accessoires en tussen de -230 en +50 g CO₂ bij het online bestellen en laten thuisbezorgen van boodschappen. Voor mensen die normaal gesproken met de auto naar de winkel zouden zijn gegaan, zorgt het online bestellen meestal voor een CO₂-besparing. Bij mensen die normaal gesproken met de fiets of te voet gaan, leidt het online bestellen en laten thuisbezorgen niet tot CO₂-winst.

Een argument dat vaak gehoord wordt is dat “vervoer per bestelwagen niet efficiënt is omdat er vaak meerdere pakketbezorgers tegelijk actief zijn in een bepaalde wijk”. Studies van TNO tonen aan dat vanuit het perspectief van de vervoerder het vervoer wel **efficiënt** is. Bestelwagens zijn bij de start volgeladen en de route is zo gunstig mogelijk uitgestippeld. Om het nog efficiënter te maken zouden pakketbezorgers van meerdere bedrijven nauw moeten samenwerken. Maar de concurrentie in de sector is groot en de winstmarges minimaal, waardoor de kans op samenwerken gering is.

TNO onderzocht ook wat de impact zou zijn op de mobiliteit om thuisleveringen te vervangen door een fijnmazig netwerk van **afhaalpunten**. Daaruit blijkt dat wanneer de helft van de pakketten op een rondrit van een bestelwagen naar een afhaalpunt wordt gebracht, de voertuigkilometers van deze bestelwagen met 17% afnemen. Het netto-effect op de uitstoot hangt uiteindelijk af van de manier waarop klanten naar het afhaalpunt gaan (auto, fiets of te voet) om hun pakket op te halen.

2.5.6 Toekomstevoluties in de stedelijke logistiek

Bestelwagens spelen een belangrijke rol in de last mile belevering in steden. Het VIL (Vlaanderens innovatieplatform voor de logistiek) maakte een roadmap “duurzame stadslogistiek” op³⁴. Met deze roadmap geeft het VIL de bouwstenen aan om tegen 2040 een veilige, duurzame en volledig geïntegreerde stadslogistiek te bereiken, waarbij stadslogistiek geïntegreerd is in de volledige supply chain. De roadmap geeft de gewenste evolutie tot 2040 weer in vier fasen:

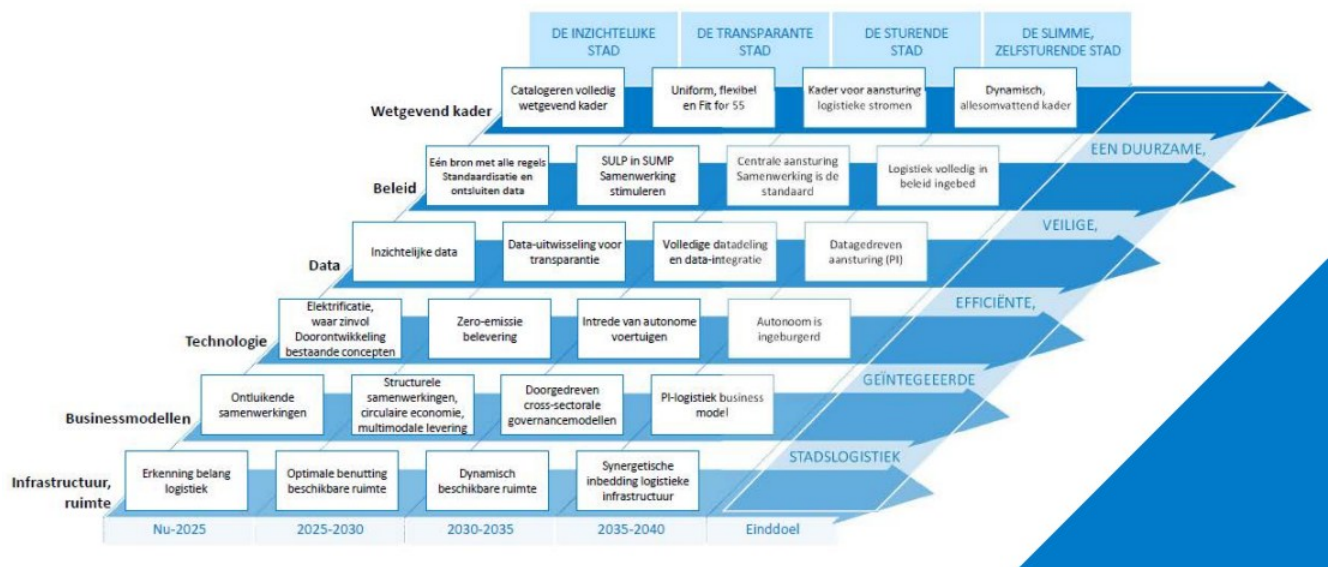
- De inzichtelijke stad (nu – 2025) is de fase waarin kennis wordt opgedaan over de werking van stadslogistiek en de goederenstromen. Ze deelt de verzamelde info ook met alle betrokkenen (overheden, transporteurs, bedrijfsleven ...).
- De transparante stad (2025-2030) is de fase waarin de opgedane inzichten op basis van de verzamelde data transparant worden verspreid naar iedereen en waarin een duidelijke visie op logistiek in de stad wordt ontwikkeld.

³³ Zie voetnoot 31.

³⁴ VIL (geen datum) Roadmap duurzame stadslogistiek. Website. <https://vil.be/wp-content/uploads/2023/05/Roadmap-Duurzame-Stadslogistiek-verkleind.pdf>

- De sturende stad (2030-2035) is de fase waarin het mogelijk is om de goederenstromen in hun verscheidenheid dynamisch aan te sturen. Transparantie in de logistieke stromen en een duidelijke visie over de stromen maken dit mogelijk.
- De slimme, zelfsturende stad (2035-2040) is waar de roadmap naar streeft. Het is een stad waar infrastructuur voorzien is voor een optimale logistiek, waar data-uitwisseling tussen alle spelers een evidentie geworden is, om uiteindelijk zo de stad slim en zelfsturend te maken.

Figuur 11 Roadmap Duurzame stadslogistiek



Bron: VIL

3. Beleidscontext

Lichte vrachtwagens en dus ook bestelwagens vallen vaak buiten het algemene mobiliteitsbeleid. Dat beleid richt zich meestal op personenvervoer of vrachtwagens. In deze paragraaf gaat de MORA in op enkele beleidsintenties en regelgevingen die mikken op de bestelwagens.

Doelstellingen Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030

Het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP)³⁵ 2021-2030 is het beleidsplan dat de basis vormt voor het energie- en klimaatbeleid voor de periode 2021-2030. Dit plan heeft de ambitie de

³⁵ Vlaamse Overheid (geen datum) Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) 2021-2030. Website. <https://www.vlaanderen.be/veka/energie-en-klimaatbeleid/vlaams-energie-en-klimaatplan-vekp-2021-2030>

broeikasgasemissies in de ESR-sectoren³⁶ (waaronder transport) te reduceren met 40% tegen 2030 (t.o.v. 2005).

Dit VEKP bevat een aantal doelstellingen en subdoelstellingen die specifiek gericht zijn op bestelwagens en lichte vrachtwagens:

- Stabiliseren van het aantal afgelegde kilometers over de weg voor licht vervoer (0% in 2030 t.o.v. 2015). Zwaar vervoer over de weg mag maximaal met 13% toenemen in 2030 t.o.v. 2015.
 - Het goederenvervoer moet een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometer van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg) realiseren.
- Vergroenen van de vloot
 - Vanaf 2029 zijn 100% van de nieuw aangekochte lichte vrachtwagens/bestelwagens zero-emissie voertuigen.
 - In 2025 is het marktaandeel nieuwe aangekochte zero-emissie bestelwagens minstens 25%. De overige nieuw aangekochte zijn grotendeels emissie- of koolstofarm.
 - Stimuleren van emissievrije distributie, zodat vanaf 2025 in stadskernen emissieloos wordt gereden voor belevering.
 - Bij nieuw aangekochte zware vrachtwagens bedraagt het aandeel zero-emissie voertuigen tegen 2030 minstens 27%. De overige zijn grotendeels emissie- of koolstofarm.
 - Vanuit het VIAVIA-project beoogt men voor ieder specifiek toepassingsgebied van het goederentransport (multimodale corridors, duurzame stadslogistiek, zero-emissie wegvervoer, vergroening luchtvaart, groene binnenvaart) concrete vergroeningsdoelstellingen op korte termijn vast te leggen en te realiseren tegen 2030.

Het VEKP bevat ook een prognose van de evolutie van het aandeel elektrische bestelwagens in het totaal aantal nieuw ingeschreven voertuigen. Het tussentijds streefdoel van 15% van het WAM-scenario³⁷ is niet gehaald. Eind 2024 bedroeg het aandeel elektrische bestelwagens in het totaal aantal nieuw ingeschreven bestelwagens 4%.

Tabel 4 Aandeel zero emissievoertuigen in inschrijvingen nieuwe voertuigen voor bestelwagens in de periode 2020-2030 in het WAM-scenario

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bestelwagens ZEV	1%	1%	4%	8%	15%	25%	40%	60%	80%	100%	100%

Bron: VEKP 2021-2030, p. 38.

³⁶ ESR-emissies: alle emissies die onder de Effort Sharing Regulation (ESR) vallen. Het betreft vooral emissies afkomstig van transport, huishoudens, handel & diensten, landbouw en afval.

³⁷ WAM = with additional measures

De bijkomende maatregelen die zijn opgenomen in het VEKP die moeten bijdragen de doelstellingen voor bestelwagens zijn:

- Een onderzoek naar een **kilometerheffing voor bestelwagens**. Bij de goedkeuring van het VEKP liep een verkennend juridisch en technisch onderzoek naar de uitbreiding van de huidige kilometerheffing voor vrachtwagens naar bestelwagens.
- Verder inzetten op **financiële stimuli ter vergroening** van het vrachtvervoer over de weg. Voor de vergroening van vrachtwagens (batterij-elektrisch en waterstof) zet het VEKP verder in op de ecologiepremie+.
- **Installatie van het Top Team Zero-Emissie Vrachtwagenvervoer en een Taskforce ZeroEmissie Vrachtwagenvervoer** in kader van het VIAVIA-project. Zij zullen zich buigen over het vraagstuk hoe de overheid een partner kan zijn en de sector kan ondersteunen in de versnelde omschakeling naar zero-emissie vrachtvervoer. Zij moeten samen zorgen voor een overkoepelende strategie, beleidsaanbevelingen en concrete maatregelen.
- **Emissievrije distributie** stimuleren zodat vanaf 2025 emissievrij beleveren van de **stads-kernen** mogelijk is. Vergroenen van de stedelijke logistiek door het uitvoeren van het plan van aanpak rond emissievrije distributie zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 juli 2021. Het VEKP voorzag in 2023 het uitstippelen van een concreet implementatiepad (met horizon 2030), evenals het voorzien van regelgeving om de invoering van emissievrije stadsdistributie door lokale overheden te faciliteren afgestemd op de regelgeving rond lage emissiezones.

Het flankerend beleid dat is opgenomen in het VEKP richt zich vooral op het zware vrachtverkeer en op een modale verschuiving naar binnenvaart en spoor, evenals het versterken van deze modi. Voor bestelwagens is enkel het uitbouwen van laad- en tankinfrastructuur expliciet opgenomen. Hierbij merkt het VEKP op dat nagenoeg alle sectoren gebruik maken van bestelwagens en hun eigen gebruiksprofielen hebben. Aandacht voor deze verschillen in laad- en rijgedrag zijn daarom belangrijk.

Clean Power for Transport

Om de klimaatdoelstellingen rond transport uit het VEKP te halen, maakte de Vlaamse regering het actieplan Clean Power for Transport (CPT)³⁸ op. De Vlaamse regering keurde dit document goed op 12 april 2021³⁹.

CPT gaat uit van de doelstelling uit het Luchtbeleidsplan 2030 omtrent de gewenste samenstelling van het bestelwagenpark. Dit park van lichte vrachtwagens zou, volgens de aanname dat de vergroening zo'n drie jaar achter loopt op personenwagens, in 2030 bestaan uit ca. 30%

³⁸ Vlaamse Overheid (geen datum) Clean Power for Transport. Website. <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/flanders-together-in-motion/clean-power-for-transport>

³⁹ Vlaamse regering (2021) [CPT-Visie 2030. Op weg naar zero-emissievrachtvervoer](#), 30 april 2021. Brussel.

BEV/FCEV, 14% PHEV en 20% CNG. De tussentijdse samenstelling van het park zou dan in 2025 11% zero-emissie moeten zijn, 7% PHEV en 10% CNG.

Voor bestelwagens en kleinere vrachtwagens bevat CPT volgende maatregelen:

- Uitwerken van een convenant met de centrumsteden om de doelstelling van **zero-emissie stadslogistiek** tegen 2025 te realiseren.
- Onderzoeken van de Vlaamse **stimulansen** voor de verdere vergroening van de stedelijke logistiek voor belevering door zero-emissie bestelwagens en lichte vracht.
- Versneld uitrollen van een netwerk van **snellaadinfrastuur** uit waardoor bestelwagens gedurende de dag kunnen bijladen.

Vlaams regeerakkoord en Beleidsnota MOW 2024-2029

Het Vlaamse regeerakkoord 2024-2029⁴⁰ neemt ook maatregelen op omtrent lichte vrachtwagens. Zo stelt het op bladzijde 37: “We onderzoeken – in samenspraak met de transporten logistieke sector – onder welke voorwaarden we de kilometerheffing voor vrachtwagens kunnen optimaliseren om sluipverkeer, congestievorming en *een verschuiving van vrachtwagen- naar licht vrachttransport te vermijden.*” De Beleidsnota MOW 2024-2029 neemt deze beleidsintentie over.

In de Beleidsnota MOW 2024-2029⁴¹ komen bestelwagens ook aan bod als het gaat over de transitie naar zero-emissie voertuigen. Hier zal de Vlaamse regering de uitrol van laadinfrastuur verder faciliteren voor elektrische wagens, bestelwagens en vrachtwagens zodat laden geen drempel vormt en zal ze voldoen aan de Europese doelstellingen uit de Europese verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor transport (AFIR).

Doelstellingen Verkeersveiligheidsplan 2021-2025

Het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025⁴² bevat maatregelen om het verkeer veiliger te maken. Alle maatregelen gelden voor zowel zware als lichte vrachtwagens. Het plan gebruikt de termen bestelwagen, vrachtwagen en lichte vrachtwagen door elkaar, waardoor het niet altijd duidelijk is wat exact de doelgroep is van de maatregel. Ook heeft het verkeersveiligheidsplan zijn einddatum bijna bereikt, wat maakt dat een aantal maatregelen ondertussen achterhaald zijn zoals de enorme toename van bestelwagens door COVID-19 en de rij- en rusttijden voor bestelwagens voor internationaal vervoer.

⁴⁰ Vlaamse regering (2024) Samen werken aan welvarend Vlaanderen, Vlaams Regeerakkoord 2024-2029.

⁴¹ Vlaamse regering (2024) Beleidsnota 2024-2029 Mobiliteit en Openbare Werken, ingediend door Annick De Ridder, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport.

⁴² Vlaamse Overheid (2021) Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken, Brussel

Volgende maatregelen uit het plan hebben zeker impact op bestelwagens:

- Het **opvoeren van de handhaving** bij (lichte) vrachtwagens. Het niet respecteren van technische eisen, ladingzekering, overlading, tussenafstanden en inhaalverbod hebben impact op de verkeersveiligheid. Omdat deze controles niet geautomatiseerd kunnen verlopen, is het nodig om de pakkans te verhogen.
- Uitbreiden van de regelgeving over **ladingzekering** voor vrachtwagens naar kleinere bedrijfsvoertuigen.
- Aan **Europa** vragen om geldende veiligheidsmaatregelen voor vrachtwagens uit te breiden naar bestelwagens. Dit gaat over de rij- en rusttijden, de geldende snelheidsbeperking en de verplichte nascholing.

Postwet

In de context van gebruik van bestelwagens voor e-commerce vermelden we ook de zogenaamde Postwet⁴³. Dit is de (federale) wet van 17 december 2023 houdende diverse bepalingen met het oog op het verbeteren van de werkomstandigheden van de postpakketbezorgers, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 28 december 2023.

Deze wet is van toepassing voor de laatste-kilometer-distributie van postpakketten (anders dan brievenpost) tot maximum 31,5 kg vanuit een distributiepunt in België naar een Belgisch of een buitenlands adres; of vanuit een distributiepunt in het buitenland naar een Belgisch adres. Ze regelt onder meer aansprakelijkheid, registratie bij het BIPT, minimumvergoeding en rapporteringsplicht.

Rij- en rusttijden

Europese verordening (EG) nr. 561/2006⁴⁴ regelt de rij- en rusttijden. Deze voorschriften zijn van toepassing op alle voertuigen in lege of beladen toestand die zich (geheel of gedeeltelijk) over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen verplaatsen:

- die bestemd zijn voor het vervoer van goederen en waarvan de toegestane maximum-massa meer dan 3,5 ton bedraagt (met inbegrip van de massa van de aanhangwagens en opleggers);
- die bestemd zijn voor het vervoer van personen en die zijn gebouwd (of permanent zijn toegerust) voor het vervoer van meer dan negen personen, de bestuurder daaronder begrepen.

Voertuigen die onderworpen zijn aan de rij- en rusttijden zijn tachograafplichtig. De tachograaf registreert de rij- en rusttijden van de bestuurders. Vanaf 1 juli 2026 zijn de rij- en rusttijden zoals

⁴³ Vigerende postwetgeving: <https://www.bipt.be/operators/toepasselijke-regelgeving-postsector>

⁴⁴ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad

bepaald in verordening 561/2006 ook van toepassing op alle voertuigen met een MTM van meer dan 2,5 ton indien deze gebruikt worden in het internationaal vervoer.

Toegang tot de markt en het beroep

Het aanvragen van de toegang tot het beroep en tot de markt (vervoervergunning) moet gebeuren bij de FOD Mobiliteit. Deze wetgeving is geldig voor alle transporteurs in het gemotoriseerd vrachtvervoer. Goederenvervoer per fiets valt dus buiten deze regelgeving.

De **toegang tot het beroep** van wegvervoerondernemer is geregeld in verordening (EG) nr. 1071/2009 en de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en haar uitvoeringsbesluiten. De zesde staatshervorming voorziet dat de toegang tot het beroep gewestelijke materie zal worden, dit is echter nog niet in de praktijk omgezet.

Elke natuurlijke persoon of vennootschap die het beroep van vervoerder wenst uit te oefenen, moet een **vervoervergunning** aanvragen. Dit is een originele vergunning, te bewaren op de bedrijfszetel van de onderneming. De vervoersvergunning is verplicht van zodra het voertuig een nuttig laadvermogen heeft van meer dan 500 kg en de maximaal toegelaten massa (MTM) meer dan 2,5 ton bedraagt.

Het is enkel mogelijk om een toegang tot de markt te bekomen als voldaan is aan de toegang tot het beroep.

Proefproject rijbewijs B voor elektrische bestelwagens

Een elektromotor of batterij heeft een hogere massa dan een verbrandingsmotor. Hierdoor verliezen elektrische voertuigen aan laadvermogen in vergelijking met de voertuigen met een verbrandingsmotor. Om te zorgen voor een eerlijkere concurrentie wil men het laadvermogen van elektrische en fossiel aangedreven voertuigen gelijkgeschakelen. Dat betekent dat elektrische bestelwagens zwaarder zijn dan 3,5 ton MTM en daardoor moeten ze voldoen aan de vereisten aan bestuurders van N2-en N3-voertuigen. Dit zou onder meer betekenen dat de voertuigen tacho-graafplichtig zijn en dat bestuurders in het bezit moeten zijn van een rijbewijs C of CE.

Momenteel organiseert de FOD Mobiliteit en Vervoer een proefproject⁴⁵ om na te gaan wat de impact zou zijn op verkeersveiligheid en milieu als de wetgever de MTM van elektrische bestelwagens zou verhogen tot maximaal 4250 kg, en deze toch laat besturen door een bestuurder met een rijbewijs B. Het gaat om bestelwagens waarvan het MTM meer dan 3.500 kg bedraagt

⁴⁵ Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2025) Proefproject Rijbewijs B zero-emissiebestelwagens met een MTM tot 4250kg. Website. Gewijzigd op 21 maart 2025 <https://mobilit.belgium.be/nl/weg/erkenning-als-professioneel/rijbewijs/rijbewijs-b-zero-emissie-bestelwagens-max-425-t>

wegens de massa van de batterij of het alternatieve aandrijfsysteem. De voertuigen die deelnemen aan het proefproject zijn niet tachograafplichtig⁴⁶. Het proefproject loopt af op 31 augustus 2026.

Stedelijk beleid

Steden en gemeenten ervaren hinder door verkeer in de stad op het vlak van doorstroming, verkeersveiligheid, geluid, luchtverontreiniging, parkeren ... Ze nemen maatregelen om deze hinder te beperken. Voor vrachtverkeer gaat het vooral over maatregelen zoals tonnagebeperkingen, tijdsvensters, vrachtroutes, emissievoorwaarden ... Sommige steden gaan hierin verder en proberen in te grijpen op de logistieke keten door gebruik te maken van stedelijke distributiecentra, uitbouwen van netwerk van pakketautomaten ...

Steden en gemeenten houden bij het bepalen van deze maatregelen vooral rekening met de lokale effecten van de maatregel. Afstemming met naburige gemeenten en steden gebeurt slechts sporadisch.

Het Vlaamse gewest⁴⁷ heeft een kader uitgewerkt voor lage emissiezones (LEZ)⁴⁸. Het staat steden en gemeenten vrij om een LEZ in te voeren. Indien ze beslissen om een LEZ in te voeren, zijn ze verplicht om de voorwaarden van het decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan te volgen. De LEZ geldt voor voertuigen van de categorieën M, N en T die op diesel, benzine, gas, bio-ethanol of hybride rijden. Op 1 maart 2025 bestaat er een LEZ in Antwerpen en Gent.

Het Vlaams kader LEZ voorziet een verstrenging van de normen in 2026, en in 2028, 2031 en 2035. In het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 is opgenomen dat "Het wettelijk kader rond de lage-emissiezone (LEZ) niet verder wordt verstrengd dan de voorwaarden die op 1 september 2023 effectief van kracht waren." Deze beleidsintentie is nog niet omgezet in wetgeving.

Ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest⁴⁹ is een LEZ ingevoerd, maar de voorwaarden daarvan verschillen met deze in het Vlaamse Gewest. De vigerende regelgeving is van toepassing op personenwagens (categorie M1), busjes (categorie M2), bussen en autocars (categorie M3) of bestelwagens (categorie N1, met uitzondering van N1-voertuigen met koetswerkcode BC) die rijden op diesel met Euronorm 0, 1, 2, 3 en 4 of op benzine met Euronorm 0 en 1 niet in de LEZ rijden. De volgende fase van de LEZ is ingesteld voor 1 januari 2027 en zal ook gelden voor brommers⁵⁰,

⁴⁶ Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden, van 7 maart 2025, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 19 maart 2025.

⁴⁷ Vlaamse overheid (geen datum) Lage-emissiezones (LEZ). Website. <https://www.vlaanderen.be/lage-emissiezones-lez>

⁴⁸ Decreet betreffende lage-emissiezones (B.S.18/12/2015)

⁴⁹ Brussel Herademt (geen datum) Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een lage-emissiezone of Low Emission Zone (LEZ). Website. <https://lez.brussels/mytax/nl/>

⁵⁰ Deze fase was gepland om in te gaan op 1 januari 2025, maar is uitgesteld tot 1 januari 2027 door een ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 oktober 2024 nl. Ordonnantie dat ertoe strekt de uitvoeringsdatum van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) vast te stellen op 1 januari 2027- BS 22 oktober 2024.

moto's en andere lichte twee-, drie- en vierwielers (categorie L) en op vrachtwagens (categorie N2, N3 en N1 met koetswerkcode BC).

Verkeersfiscaliteit

Ook op het vlak van fiscaliteit zijn er verschillen tussen lichte vrachtwagens en vrachtwagens. Deze paragraaf bevat op hoofdlijnen de bestaande verkeersfiscaliteit. Alle details zijn terug te vinden op de website van de Vlaamse Belastingdienst⁵¹.

Een **lichte vrachtwagen** is een motorvoertuig bestemd voor goederenvervoer met een maximum toegelaten massa (MTM) ≤ 3.500 kg. De jaarlijkse verkeersbelasting is verschuldigd als de laadruimte van het voertuig altijd minstens 50 % bedraagt van de lengte van de wielbasis. De laadruimte moet bovendien over haar hele oppervlakte bestaan uit een vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor extra banken, zetels of veiligheidsgordels, die deel uitmaakt van het koetswerk. Tot slot moet de laadruimte volledig afgesloten zijn van de cabine door een scheidingswand. Dit kan een bestelwagen, een lijkwagen, een alleenrijdende tractor, ... zijn. Lichte vrachtwagens zijn niet onderworpen aan de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Bij het bepalen van de tarieven zijn er drie categorieën gedefinieerd:

- voertuigen onderworpen aan de groene verkeersbelasting: het basistarief wordt gecorrigeerd in functie van de euronorm en de aanwezigheid van een roetfilter (bij een MTM ≤ 2.500 kg spelen ook de CO₂-uitstoot en de brandstofsoort een rol);
- voertuigen ingeschreven op naam van een leasingmaatschappij;
- overige voertuigen.

Een **pick-up truck** is een voertuig dat voorzien is van een gesloten passagiers- en bestuurdersgedeelte en een open laadruimte. Tot 1 januari 2023 vielen deze voertuigen voor particulieren onder een fiscaal gunstregime. De Vlaamse regering schafte dit gunstregime af om ontwijking van belastingen te vermijden en een gelijk speelveld te creëren voor alle gebruikers. Volgens de toenmalige Vlaamse minister van Financiën reden er eind 2022 ongeveer 37.000 pick-ups rond die als lichte vrachtwagen waren geregistreerd, terwijl meer dan de helft daarvan voor privégebruik werd ingezet⁵². Door het afschaffen van het fiscaal gunstregime is er qua verkeersgerelateerde belastingen een onderscheid te maken tussen de pick-ups die werden ingeschreven voor en na 1 januari 2023.

⁵¹ Vlaamse overheid (geen datum) Verkeersbelastingen. <https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/verkeersbelastingen>

⁵² Diependaele. M. (2022) Vlaamse Regering schaft de fiscale voorkeursregeling voor pick-uptrucks af. 9 december 2022. Website. <https://www.matthiasdiependaele.be/nieuws/vlaamse-regering-schaft-de-fiscale-voorkeursregeling-voor-pick-uptrucks-af> (geconsulteerd op 26 mei 2025)

Zowel voor de belasting op inverkeerstelling als de jaarlijkse verkeersbelasting geldt:

- Pick-ups die voor 1 januari 2023 zijn ingeschreven bij de DIV, worden belast aan het tarief lichte vracht.
- Voor pick-ups die vanaf 1 januari 2023 zijn ingeschreven bij DIV maakt de Vlaamse Belastingdienst een onderscheid tussen:
 - als het voertuig werd ingeschreven op het rijksregisternummer van een persoon, wordt de pick-up belast aan het tarief personenauto, auto voor dubbel gebruik en minibus.
 - als het voertuig werd ingeschreven onder een KBO-nummer⁵³, wordt die belast aan het tarief lichte vracht.

De verkeersbelasting die **vrachtwagens** in Vlaanderen moeten betalen is afhankelijk van de maximaal toegelaten massa (MTM) van het voertuig:

- Voertuigen of samenstellen met een MTM > 3.500 kg en < 12.000 kg betalen sinds 1 april 2016 geen jaarlijkse verkeersbelasting meer.
- Voertuigen of samenstellen met een MTM vanaf 12 ton betalen wel nog een verkeersbelasting. Deze is afhankelijk van het aantal assen van het voertuig en de aard van de ophanging.

Vrachtwagens moeten geen belasting op inverkeerstelling (BIV) betalen.

Op 1 april 2016 startte in Vlaanderen het systeem van de **kilometerheffing voor vrachtwagens**. Dit systeem is geldig voor alle voertuigen bestemd of gebruikt voor goederenvervoer (categorie N) met een Maximaal Toegelaten Massa (MTM) van meer dan 3,5 ton en voor voertuigen van categorie N1 met carrosseriecode BC⁵⁴. Alle vrachtwagens, ook de buitenlandse, zijn onderworpen aan deze kilometerheffing.

De tarieven van de kilometerheffing voor vrachtwagens hangen af van de MTM van het voertuig (inclusief oplegger), de Euro-emissienorm, evenals het type tolweg en de regio waarin het voertuig zich bevindt. In het Vlaamse Gewest is de kilometerheffing ingevoerd als een belasting. Hierdoor is het volledige Vlaamse wegennet onderworpen aan de kilometerheffing. Op een selectie van wegen is effectief kilometerheffing verschuldigd, op de rest van het wegennet geldt een nul-tarief⁵⁵.

⁵³ KBO = Kruispuntbank van Ondernemingen

⁵⁴ Trekkers van categorie N1 (gelijk of minder dan 3,5 ton) met carrosseriecode BC die een oplegger trekken en waarvan het gecombineerde gewicht meer dan 3,5 ton is

⁵⁵ Actuele informatie over de kilometerheffing is te vinden op de website van Viapass: <https://viapass.be/nl/>

4. Drivers van het bestelwagengebruik

De groei van het aantal bestelwagens op het Vlaamse wegennet is te verklaren door een combinatie van een aantal drijvende factoren. Ook hier zijn er geen exacte cijfers die kunnen aantonen in welke mate de verschillende drivers de evolutie beïnvloeden.

4.1 Flexibilisering van de maatschappij en de logistiek

De huidige trends in de maatschappij en de daaraan gekoppelde logistieke processen vragen om flexibiliteit.

De geopolitieke situatie maakt dat internationale, logistieke ketens wijzigen, onder meer door plotse onderbrekingen in de supply chain. De last mile van deze keten in Vlaanderen, voelt de gevolgen van deze wijzigingen en noodzaakt flexibiliteit om hierop te kunnen inspelen.

Ook het consumptiegedrag wijzigt. Als gevolg daarvan beperken bedrijven hun voorraden en werken ze meer met “on demand”-leveringen van andere bedrijven. Bij een toegenomen (consumenten)vraag is een snelle reactie nodig om goederen naar de bestellende partij te brengen, wat zowel consumenten als andere bedrijven kunnen zijn. Het gaat vaak om kleinere ladingen, met een onregelmatige levering en waarbij de flexibiliteit van een bestelwagen een troef is.

Andere topics die ook een invloed hebben op de toename van het aantal leveringen zijn gratis verzendingen bij e-commerce, retourlogistiek (ook van pakketten), mislukte leveringen van pakketten die extra verplaatsingen vereisen ...

4.2 Toename van e-commerce

E-commerce wordt vaak gezien als dé aandrijver van een toename van het aantal bestelwagens. De link tussen de twee vraagt om nuancering. E-commerce kent een sterke groei en heeft zeker impact op de goederenstromen met bestelwagens. Maar de groei van het aantal bestelwagens is al veel langer aan de gang, dan de opkomst van de e-commerce. De grootste groei van het aantal bestelwagens is dus toe te wijzen aan andere factoren dan e-commerce. Daarenboven is de enorme toename van de e-commerce niet één op één zichtbaar in het wagenpark van de lichte vrachtwagens. Dat deze groei niet zichtbaar is, heeft vermoedelijk te maken met het beperkt aantal pakketleveringen in vergelijking met andere leveringen (zie Figuur 2). Onderzoek ontbreekt om dit in detail te duiden.

Daarenboven is er ook een psychologische component. Door de toename van e-commerce komen bestelwagens op locaties waar ze vroeger niet kwamen, zoals woonwijken. In deze zones is dus een toename vast te stellen. Het leidt ook tot een overschatting van de toename omdat mensen door toenemend thuiswerk meer zicht hebben op het verkeer overdag in hun straat, waardoor ook bestelwagens van serviceverleners zoals loodgieters, tuinaannemers ... die vroeger ook aanwezig waren, nu als extra trafiek worden beschouwd. Bovendien vallen bestelwagens op als

ze bij een snelle levering in bepaalde gevallen niet reglementair stationeren omdat alle beschikbare parkeer-, laad- en losplaatsen zijn ingenomen door personenwagens. Deze verhoogde zichtbaarheid draagt mee bij aan de perceptie van het fenomeen “camionettisering”.

4.3 Restricties aan leveringen in steden en gemeenten

Steden en gemeenten leggen binnen hun lokaal mobiliteitsbeleid hoe langer hoe meer restricties op aan goederenvervoer. Het gaat dan voornamelijk om tijdsvensters en tonnagebeperkingen.

Mobiliteitsmaatregelen zijn vanuit stedelijke mobiliteit gezien te begrijpen. Voor logistieke dienstverleners betekent het vaak dat ze hun reeds bestaande routes moeten opsplitsen om binnen de tijdsvensters te blijven. Ook opteren ze vaker voor bestelwagens omdat de levergrootte per stad kleiner is, en omwille van de tonnagebeperkingen. Door deze stedelijke beperkingen is de logistiek meest efficiënte aanpak en route niet meer beschikbaar. De regels moeten bovendien behapbaar blijven voor de logistieke dienstverleners en serviceverleners zoals loodgieters, schrijnwerkers ..., zodat het mogelijk blijft om goederen te leveren in een stedelijke omgeving en diensten aan te bieden aan de inwoners en bedrijven.

Een goede afstemming tussen de venstertijden van gemeenten en steden binnen dezelfde regio zou kunnen helpen om logistieke ketens efficiënter te maken. Ook een goede communicatie van de beperkingen, die niet altijd bij elke dienstverlener gekend zijn, zou ook een meerwaarde zijn. Een Vlaamse kader zou hiervoor een oplossing kunnen bieden.

Op het vlak van pakketleveringen zijn steden en gemeenten zoekende om deze zo efficiënt mogelijk te maken door pakketautomaten aan te bieden of na te denken over stedelijke distributiecentra. De vraag die zich hierbij stelt is of het de taak is van steden en gemeenten om logistieke stromen te beïnvloeden, of dat dit niet beter door logistieke dienstverleners kan gebeuren.

Goederenfietsen of cargobikes worden vaak voorgesteld als vervanger van bestelwagens in stedelijk gebied. Toch zullen goederenfietsen nooit alle goederen kunnen vervoeren. In zijn Mobiliteitsverslag 2020⁵⁶ gaf de MORA aan dat dat het geval is voor een heel specifiek type goederen. Uit de cijfers van BCLF blijkt dat momenteel 1,5% van de leveringen van post en pakketten gebeurt door vrachtfietsen⁵⁷.

4.4 Verschillen in vereisten voor vrachtwagenchauffeurs en bestuurders van bestelwagens

Vrachtwagenchauffeurs en bestuurders van bestelwagens zijn onderworpen aan verschillende regelgevingen, waardoor de vereisten eraan sterk verschillen. Bovendien staat

⁵⁶ MORA (2020) Mobiliteitsverslag ‘Fiets’, Brussel. <https://www.serv.be/node/13892>

⁵⁷ Presentatie BCLF tijdens het webinar Fietslogistiek van Fietsberaad Vlaanderen op 27 februari 2025 <https://fietsberaad.be/nieuws/webinar-fietslogistiek/>

vrachtwagenchauffeur al jaren op de lijst van knelpuntberoepen. De vereisten voor bestelwagenchauffeurs liggen veel lager dan deze voor vrachtwagenchauffeurs. Het is dus veel sneller en gemakkelijker om voor bestelwagens chauffeurs te vinden en ze in te zetten.

Om als bestelwagenchauffeur aan de slag te gaan volstaat het bezit van een rijbewijs B. Vrachtwagenchauffeurs hebben een rijbewijs C of CE, een attest van vakbekwaamheid Code 95 ... nodig. Ook zijn zij onderworpen aan bijscholingen, medische controles ... Daarnaast moeten zij voldoen aan de opgelegde rij- en rusttijden en is hun voertuig tachograafplichtig.

Om oneerlijke concurrentie te vermijden is er nood aan een kader waaraan alle chauffeurs in de goederenvervoersector onderworpen zijn. Het gaat dan zowel over vrachtwagens, bestelwagens als fietsen. Voor hen is een gelijkaardig kader nodig voor de toegang van bedrijven tot de markt en het beroep. Dit zal helpen bijdragen aan een professionalisering van de sector.

4.5 Invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens

Op 1 april 2016 startte in Vlaanderen het systeem van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dit systeem is geldig voor alle voertuigen bestemd of gebruikt voor goederenvervoer (categorie N) met een Maximaal Toegelaten Massa (MTM) van meer dan 3,5 ton en voor voertuigen van categorie N1 met carrosseriecode BC⁵⁸.

De kilometerheffing wordt vaak als oorzaak genoemd voor de toename van het aantal bestelwagens, maar er zijn geen data beschikbaar die dit ook aantonen. Omdat voor de meeste bedrijven de kostprijs van een extra chauffeur veel hoger is dan de kostprijs van de kilometerheffing, zou een verschuiving van vrachtwagen naar meerdere bestelwagens vanuit bedrijfseconomisch standpunt geen doordachte beslissing zijn. In de transportkost bij een vrachtwagen maken de loonkosten van de chauffeur gemiddeld 35 à 40% uit, terwijl dit voor de kilometerheffing ongeveer 8% is⁵⁹.

5. Beleidsideeën en bestaande MORA-standpunten

Over een aantal van de reeds vermelde beleidsmaatregelen en -initiatieven heeft de MORA in het verleden een standpunt geformuleerd. In deze paragraaf lijsten we bestaande adviesstandpunten op over thema's met een link tot bestelwagens en de drivers voor de toename ervan. Deze

⁵⁸ Trekkers van categorie N1 (gelijk of minder dan 3,5 ton) met carrosseriecode BC die een oplegger trekken en waarvan het gecombineerde gewicht meer dan 3,5 ton is

⁵⁹ ITLB Kostprijsindices <https://www.itlb.be/Kostprijsindices>

standpunten zijn eveneens gebundeld in het MORA-memorandum⁶⁰ voor de Vlaamse verkiezingen van juni 2024.

Comodaliteit

Vanaf zijn Mobiliteitsrapport 2009⁶¹ heeft de MORA op het vlak van goederenvervoer altijd gepleit voor een beleid van comodaliteit. Comodaliteit betekent voor de raad dat het beleid moet inzetten op alle goederenvervoermodi. Deze modi moeten kansen krijgen op de voor hen meest geschikte markten. Vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt moet steeds de meest optimale modus worden ingezet, en moet ook rekening gehouden worden met verkeersveiligheidsaspecten en efficiënt ruimtegebruik.

Comodaliteit houdt voor de MORA in dat er een evenwichtiger, alomvattend goederenvervoerbeleid gevoerd moet worden over alle modi heen, rekening houdend met de vervoerskenmerken (zoals beperkte markt voor alternatieve modi op korte afstand, geschiktheid van goederen voor vervoer via een bepaalde modus, noodzaak voor bundeling van vervoersstromen voor spoor en binnenvaart, verhogen van milieuefficiëntie voor alle modi). Belangrijke principes hierbij zijn de juiste goederen via de juiste modus vervoeren, overbodige verplaatsingen vermijden en de meest geschikte stromen shiften.

Kilometerheffing lichte vrachtwagens

Van een kilometerheffing voor bestelwagens is voor het eerst sprake in de actualisatie van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 in 2023. De MORA nam in zijn advies⁶² over deze maatregel volgend standpunt op (blz. 11-12):

- “Het idee om eventueel na onderzoek een kilometerheffing voor bestelwagens in te voeren, voelt voor de MORA als een excuus om geen algemeen prijsbeleid voor alle wegvervoer te introduceren. (...)”
- De MORA is voorstander van een algemeen prijsbeleid dat naast vrachtwagens en bestelwagens ook personenwagens capteert. In zijn Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029 vraagt de MORA om de Vlaamse verkeersfiscaliteit te herdenken naar het meer belasten van gebruik. Enkel door gebruikers in toenemende mate de werkelijke kosten van verplaatsingen (personen én goederen) te laten dragen, wordt het mogelijk om te sturen naar verschillende al dan niet gecombineerde mobiliteits- en klimaatdoelstellingen. (...)

⁶⁰ MORA (2023) MORA-Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029, Brussel. <https://www.serv.be/node/15934>

⁶¹ MORA (2009) Mobiliteitsrapport 2009, Brussel. <https://www.serv.be/node/2603>

⁶² MORA (2023) Advies (Ontwerp) actualisatie van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 12 mei 2023, Brussel. <https://www.serv.be/node/15940>

”

Ten slotte meent de MORA dat deze maatregel zou kunnen lijden onder de vage grens tussen personenwagens en lichte bestelwagens. Er wordt nu al aanzienlijk gegoocheld met verschillende categorieën om voertuigen in te schrijven. Het is niet ondenkbaar dat een kilometerheffing voor bestelwagens kan leiden tot een verhoogde inschrijving van personenwagens die in realiteit gewoon bestelwagens zijn.”

Promotie goederenfietsen

In 2020 schreef de MORA zijn Mobiliteitsverslag⁶³ over de fiets. Goederenvervoer per fiets en mogelijk daaraan gekoppelde beleidsmaatregelen maakten deel uit van dit rapport. De MORA was positief over het gebruik van goederenfietsen, maar formuleerde wel een aantal kanttekeningen bij de mogelijkheden en reikwijdte van vervoer per fiets.

De raad stelde vast dat de fiets in 2020 een rol te spelen had in de stedelijke belevering. De drijvende krachten om het gebruik van de vrachtfiets te stimuleren, zijn het streven naar duurzaamheid en stedelijke leefbaarheidsmaatregelen die beperkingen opleggen aan vrachtvervoer.

Het potentieel van de fiets in de stedelijke goederenstroom is aanwezig, maar onderworpen aan randvoorwaarden. Stedelijke belevering moet zowel logistiek efficiënt zijn als economisch efficiënt. De fiets heeft een belangrijk nadeel dat hij een beperkter laadvermogen heeft dan bestel- of vrachtwagens en dat daardoor de loonkost leidt tot een hogere kostprijs per zending in vergelijking met de bestel/vrachtwagen. Ook de noodzakelijke overslag of opslag van goederen die per fiets moeten vervoerd worden zijn een nadeel in een (kosten)efficiënte stedelijke belevering. Het is moeilijk om het vervoer per fiets economisch rendabel te maken. De fiets is bovendien niet geschikt voor alle goederenstromen.

In het Mobiliteitsverslag van 2020 beschouwd de MORA de rol van de fiets in het stedelijk goederenvervoer als tijdelijk. De raad verwachtte dat hij op korte termijn concurrentie zal ondervinden van elektrische, emissievrije voertuigen met een groter laadvermogen. Op iets langere termijn bestaat de kans dat nieuwe vormen van vervoer zoals automatische voertuigen, robots en drones de fiets vervangen⁶⁴.

Stedelijk distributiecentrum

In zijn Mobiliteitsverslag Fiets⁶⁵ somde de MORA de voor- en nadelen van het gebruik van stedelijke distributiecentra op. De raad stelde vast dat stedelijke distributiecentra enkel geschikt zijn voor een specifiek type goederen en dat het kan bijdragen aan bijkomend verkeer in de stad. De raad heeft hierover geen aanbevelingen geformuleerd.

⁶³ MORA (2020) Mobiliteitsverslag Fiets, Brussel. <https://www.serv.be/node/13892>

⁶⁴ Joerss, M., Neuhaus, F., Schröder, J. (2016) [How customer demands are reshaping last-mile delivery](#), McKinsey&Company.

⁶⁵ MORA (2020) Mobiliteitsverslag Fiets, Brussel. <https://www.serv.be/node/13892>

Een stedelijk distributiecentrum is een oplossing die regelmatig wordt geopperd om het goederenvervoer te optimaliseren. Meerdere onderzoeken en studies hebben uitgewezen dat zo'n distributiecentrum enkel kan functioneren onder een aantal voorwaarden. De opgerichte distributiecentra functioneerden met wisselend succes: sommigen waren leefbaar, anderen niet.

De belangrijkste redenen voor de oprichting van distributiecentra, is de wens om de stedelijke goederenstromen efficiënter te maken en daardoor het aantal goederenverplaatsingen in de stad te beperken. De initiatiefnemer vertrekt bijgevolg van twee doelstellingen.

In de praktijk blijkt dat vele goederenstromen in de stad al een voldoende hoge efficiëntie hebben en dat de extra overslag in het distributiecentrum een logistieke inefficiëntie zou betekenen. Daar komt bij dat transporteurs vaak een totaalprijs voor het vervoer aanrekenen tot de levering. Of deze levering in de stad is of is het distributiecentrum: de vervoerkost blijft gelijk. Het gebruik van een distributiecentrum zorgt mede daardoor voor bijkomende kosten zoals extra logistieke planning, een extra overslagkost, de kost van het distributiecentrum an sich (personeelskost, locatie,...), kostprijs van het bijkomend vervoer,...

Het vervoer via kleinere voertuigen vanuit een distributiecentrum naar de stad zou bovendien het aantal goederenvervoerverplaatsingen in de stad doen toenemen. Deze factoren geven aan dat het gebruik van een distributiecentrum geen evidentie is.

Een distributiecentrum kan wel een rol spelen voor die goederen waarvan het vervoer naar en vanuit de stad niet efficiënt is. Als de kenmerken van de goederen het vervoer per fiets toelaten, kan het vervoer op een ecologisch vriendelijkere manier plaatsvinden.

Vlaams kader voor stedelijke logistiek

Eén de aanbevelingen in zijn Mobiliteitsverslag 2020⁶⁶ was om een **gewestelijk kader rond stedelijke logistiek** te formuleren. Dit kader moet dienen om stedelijke logistiek, bekeken op Vlaams niveau, zo optimaal mogelijk te maken.

De meeste bevoegdheden omtrent stedelijk goederenvervoer liggen bij de lokale overheden. De MORA ziet ook een taak weggelegd voor de Vlaamse overheid, naast de verwachting dat de Vlaamse overheid een algemeen mobiliteitsbeleid voert gericht op comodaliteit.

De MORA ziet het een taak voor de Vlaamse overheid om voor een algemeen uniform kader met tijdspad te zorgen over maatregelen zoals emissievrije steden, emissienormen, toegankelijkheidscriteria voor steden,... Op die manier kunnen bedrijven zich voorbereiden op de aanpassing van maatregelen en krijgen alle vervoersmodi eenzelfde duidelijke context opgelegd. Het is de taak voor bedrijven om dan te opteren voor die modi die voldoen aan de opgelegde criteria.

⁶⁶ MORA (2020) Mobiliteitsverslag Fiets, Brussel. <https://www.serv.be/node/13892>

De MORA ziet deze rol voor de Vlaamse overheid omdat goederenvervoer per fiets aansluit op een (inter)nationale logistieke keten en bijgevolg een stadsniveau-overschrijdend beleid vereist. Lokale overheden kunnen locatiespecifieke aanvullingen formuleren op dit beleid.

In het VEKP en het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 is de maatregel opgenomen om tegen 2025 steden emissieloos te beleveren. Eind 2023 – begin 2024 liep er binnen de Vlaamse overheid een uitgebreid traject met stakeholders om te komen tot een Vlaams kader **zero-emissie stedelijke logistiek** (ZES). Op 20 juni 2024 ondertekenden de betrokken partijen deze kaderovereenkomst 'duurzame stedelijke logistiek'⁶⁷. Binnen deze overeenkomst zijn specifieke toegangsvoorwaarden voor bestelwagens, lichte en zware vrachtwagens opgenomen.

Het Vlaamse regeerakkoord 2024-2029 stelt dat de Vlaamse regering steden en gemeenten handvaten zal bieden om aan de slag te gaan met zero-emissiezones voor stadslogistiek in uitvoering van de kaderovereenkomst Zero-emissie stadslogistiek. In zijn advies over de Beleidsnota MOW⁶⁸ adviseerde de MORA om het gelopen stakeholdertraject te honoreren omdat het uitmondde in een uitgebreid en gedragen maatregelenpakket waarin alle betrokken partijen zowel financieel als praktisch worden ondersteund bij de invoering van ZES. De ondertekenaars geloven dat met dit pakket aan maatregelen ZES haalbaar is binnen de vastgelegde termijnen. De raad roept de minister op om geen nieuw overleg op te starten, maar verder te werken op basis van deze kaderovereenkomst. Het bestaande draagvlak geldt bovendien enkel voor het volledige pakket aan maatregelen. Dat enkel steden en gemeenten handvaten aangereikt zullen krijgen en de andere partijen niet, is niet volgens de afspraken van de kaderovereenkomst.

Om de termijnen in de kaderovereenkomst te kunnen respecteren, is het noodzakelijk dat het decreet dat het Vlaams kader voor zero-emissie formuleert, goedgekeurd kan worden tegen de zomer van 2025. De raad roept de minister op het ontwerp van decreet zo snel mogelijk voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

Toegang tot de markt en het beroep

In het Mobiliteitsrapport 2020 Fiets⁶⁹ en in het advies over het proefproject brede fietsaanhangwagens⁷⁰ riep de MORA op om gelijkwaardige vereisten op te leggen voor de toegang tot het beroep en de markt voor alle goederenvervoertransporteurs. Deze regelgeving kan op maat zijn van de verschillende vervoermiddelen.

⁶⁷ Vlaamse Overheid (zonder datum) Zero-emissiezones voor stadslogistiek (ZES). Website <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/beleidsthemas/duurzame-mobiliteit/zero-emissiezones-voor-stadslogistiek-zes>

⁶⁸ MORA (2024) Advies Beleidsnota 2024-2029 Mobiliteit en Openbare Werken, Brussel. <https://www.serv.be/node/16798>

⁶⁹ MORA (2020) Mobiliteitsverslag Fiets, Brussel. <https://www.serv.be/node/13892>

⁷⁰ MORA (2022) Advies proefproject fietsaanhangwagens goederenvervoer, Brussel. <https://www.serv.be/node/15124>

Voor alle transporteurs in het gemotoriseerd vrachtvervoer bestaat een regelgeving rond toegang tot de markt en toegang tot het beroep. Dit kader bestaat momenteel nog niet voor goederenvervoer per fiets. In het Mobiliteitsrapport 2020 roept de raad op om voor alle modi een gelijk speelveld te creëren, en voor het goederenvervoer per fiets een gelijkaardig systeem uit te werken dan voor het gemotoriseerd vrachtvervoer. In het advies over het proefproject brede fiets-aanhangwagens specificeerde de raad dat voor goederenfietsen eventueel een lichtere vorm van vergunningsplicht kan voorzien worden.

Vergroeningsambities

In zijn advies over de ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030⁷¹ adviseerde de MORA om geen voertuigcategorieën te vergeten in de vergroeningsambities. CPT bevat de visie om tegen 2050 een volledig emissievrij park van bestelwagens te hebben, maar bevat daarvoor onvoldoende, specifieke maatregelen. Maatwerk in beleid is nodig, ook voor bestelwagens.

De raad roept in zijn advies op om bij de plaatsing van laad- en tankinfrastructuur ook rekening te houden met specifieke vloten. CPT, dat werkt opgemaakt in 2021, besteedde voor de raad ook onvoldoende aandacht aan de mogelijkheden en noden van vergroening in het goederenvervoer, waaronder het wegvervoer van goederen. De MORA formuleert in zijn advies dat naast de noodzaak voor vergroenen, ook verschuiven en verminderen van verkeer nodig is.

Klimaatneutraliteit

In zijn advies over Fit voor 55⁷² uit 2021 drukte de MORA zijn steun uit om in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken. De raad adviseerde de Vlaamse regering om de maatregelen die bijdragen aan de realisatie van de klimaatdoelstellingen effectief te nemen, tenzij ze een efficiëntere maatregel in de weg staan.

De raad formuleerde vijf cruciale maatregelen, waarvan volgende impact hebben op bestelwagens:

- Het invoeren van een kilometerheffing voor alle voertuigen
- Het realiseren van een systeemshift naar fiets
- Ondersteun de transitie van onze logistieke en vervoerssector op de zero-emissiemobiliteit
 - Bouw ook voor het goederenvervoer een netwerk van laad- en tankinfrastructuur uit en denk na over de strategisch beste locaties voor deze laadpunten.
 - Financiële ondersteuning noodzakelijk voor vergroening bij alle modi

In zijn advies gaat de raad ook in op lage- en zero-emissiezones. De raad erkent dat deze een gunstig effect kunnen hebben op de emissie van broeikasgassen, en waarschuwt voor de consequenties op mobiliteits- en sociaaleconomisch vlak. De raad vraagt om deze maatregelen

⁷¹ MORA (2021) Advies Ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030, Brussel. <https://www.serv.be/node/14400>

⁷² MORA (2021) Advies Fit for 55, Brussel. <https://www.serv.be/node/14682>

doordacht en voldoende onderbouwd te nemen en hierbij rekening te houden met de kosten en baten, en omdat de sociale consequenties groot kunnen zijn voor bewoners. Ook de impact op het logistiek netwerk is niet te onderschatten.

Verminderen van voertuigkilometers

In meerdere adviezen heeft de raad aangegeven dat om duurzaamheidsdoelstellingen te halen het beleid moet inzetten op verminderen, vermijden en verschonen. In zijn advies over bijkomende luchtkwaliteitsmaatregelen⁷³ in 2021 vraagt de MORA de Vlaamse regering om bij het formuleren van ambities ook rekening te houden met realiteitszin.

Het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 bevat maatregelen om de groei van het aantal vrachtwagenkilometers af te toppen op maximum 14% tegen 2030. De raad stelt in zijn advies dat het moeilijk is om vanuit mobiliteitsbeleid in te grijpen op de evolutie van het aantal vrachtwagenkilometers en dat het beperken ervan niet mogelijk is zonder economische impact. De raad stelt ook vast dat zelfs met een zeer ambitieuze modale verschuiving het wegvervoer zal blijven groeien. In 2021 adviseerde de raad om goederen en personen niet artificieel van elkaar te scheiden, maar ze samen te bekijken omdat het grootste reductiepotentieel op dat ogenblik bij het personenvervoer lag.

De raad hecht in zijn advies ook veel belang aan een gedegen ruimtelijk beleid voor uitstootvermindering. Ook het belang van een nauwgezette monitoring van vergroening mag niet ontbreken.

6. Takeaways en aandachtspunten

Voorgaande analyse laat toe om enkele belangrijke aandachtspunten en aanknopingspunten voor het beleid te formuleren.

Over het fenomeen camionettisering

De statistieken tonen dat er over de lange termijn een **groei** is vast te stellen van het park van de lichte vrachtwagens in Vlaanderen. Deze groei ligt hoger dan deze van personenwagens en vrachtwagens. De groei is echter niet zo extreem als vaak wordt aangenomen.

Nuance daarbij is wel dat **weinig data en onderzoek beschikbaar** zijn om het gebruik van bestelwagens in kaart te brengen en beleid te onderbouwen. Zo ontbreken onder meer cijfers over verkeersvolumes, verkeersstromen, onderscheid tussen de verschillende types binnen de categorie N1, de vervoerde goederen en hun tonnages. Een aantal van deze gegevens is wel

⁷³ MORA (2021) Advies bijkomende luchtkwaliteitsmaatregelen, Brussel. <https://www.serv.be/node/14792>

beschikbaar, maar niet ontsloten omdat ze verzameld worden om andere redenen bv. ANPR-data verzameld door de politie. Verschillende databanken hebben ook een deel van de benodigde informatie, maar zijn niet aan elkaar gekoppeld.

Vermoedelijk speelt ook een **psychologische component** bij de aanname van de explosieve groei. Door de thuisleveringen ten gevolge van de toename van e-commerce komen de bestelwagens in gebieden waar ze vroeger minder kwamen zoals woonwijken. Door toenemend thuiswerk hebben mensen ook meer zicht op het verkeer overdag in hun straat, waardoor ook bestelwagens van loodgieters, tuinaannemers ... die vroeger ook aanwezig waren, nu als extra trafiek worden gezien. Het verhoogt enorm de zichtbaarheid van deze categorie van voertuigen, wat leidt tot de aanname van een enorme groei.

In het **Vlaamse regeerakkoord 2024-2029** is opgenomen dat de regering wil onderzoeken onder welke voorwaarden ze de kilometerheffing voor vrachtwagens kan optimaliseren om onder meer een verschuiving van vrachtwagen- naar licht vrachttransport te vermijden. Op basis van de vaststellingen in dit rapport stelt de vraag zich of dit een aangewezen beleidsdoelstelling is. Het toenemend gebruik van bestelwagens is immers het gevolg van een complexe samenhang van drijvende factoren die het beleidsdomein mobiliteit ver overstijgen.

Over de diversiteit in het park van de lichte vrachtwagens

Een belangrijk probleem om de toename van bestelwagens in kaart te brengen is het gebruik van correcte **terminologie**. Termen als bestelwagens, lichte vrachtwagens, vrachtwagens, lichte voertuigen ... worden door elkaar gebruikt. Zeker in studies en bij het interpreteren van data maakt dat een correcte interpretatie ervan niet evident.

De categorie van lichte vrachtwagens (voertuigcategorie N1) omvat **vele types voertuigen** elk met eigen kenmerken op het vlak van routes, gebruik, afgelegde afstanden, TCO, vergroening, blootstelling aan mogelijke ongevallen ... De categorie bestelwagens maakt hier deel van uit. De data ontbreken om deze categorie gedetailleerd in kaart te brengen.

Ook op het vlak van **gebruik** is het beeld genuanceerd. Momenteel ontbreken data over waar en hoeveel de voertuigen rijden. Het profiel van de verplaatsing kennen waarvoor het voertuig wordt gebruikt, is nodig om aangrijpingspunten te vinden voor beleid. Zo is er bijvoorbeeld een enorm verschil qua impact tussen een bestelwagen die de hele dag pakjes levert of een bestelwagen van een loodgieter die de hele dag geparkeerd staat aan een bouwwerf.

Over de vergroening van de bestelwagens

Bestelwagens vallen vaak uit de scope van het mobiliteitsbeleid dat zich in eerste instantie richt op personenmobiliteit en goederenvervoer via vrachtwagens. Enkel binnen het Vlaamse klimaatbeleid zijn er specifieke **doelstellingen** geformuleerd voor bestelwagens. Daarin nemen verschillende documenten echter verschillende doelstellingen op. Zo wil het VEKP dat in 2030 alle nieuwe bestelwagens zero-emissie zijn, voor Europa moet dat pas in 2035. CPT spreekt over een volledig

zero-emissiebestelwagenpark in 2050. Uit dit rapport blijkt dat Vlaanderen nog niet op koers zit om deze doelstellingen te halen.

Een belangrijke factor voor de vergroening is de **TCO-pariteit**. We zitten op een kantelpunt voor deze TCO-pariteit van elektrische bestelwagens in vergelijking met bestelwagens op een fossiele verbrandingsmotor: voor een aantal voertuigen is deze pariteit al bereikt, voor anderen niet. Ook hier speelt opnieuw de diverse types voertuigen in het park van de lichte vrachtwagens. Gemiddeld gezien wordt de TCO-pariteit verwacht in 2026. Dit zal ertoe leiden dat bedrijven bij vervanging van bestelwagens dan eerder zullen kiezen voor de elektrische variant, waardoor de vergroening van het bestelwagenpark zal versnellen.

Dat Vlaanderen niet op koers zit om de doelstellingen te halen komt ook omdat er geen beleidsmaatregelen aan gekoppeld zijn. In het VEKP zijn er wel twee **maatregelen** aan gekoppeld, maar daarover is nog geen beleidsbeslissing gevallen:

- Onderzoek naar de invoering van een kilometerheffing voor lichte vrachtwagens
 - De MORA formuleerde meerdere bedenkingen bij deze maatregel omtrent de effectiviteit in functie van de reductie van voertuigemissies tegen 2030, gezien de tijd die nodig is om zo'n maatregel in te voeren. De MORA is bovendien voorstander van een algemeen prijsbeleid dat naast vrachtwagens en bestelwagens ook personenwagens capteert.
- De invoering van zero-emissiezones in steden tegen 2025
 - Om deze maatregel in 2027 van start te laten gaan, zou er vóór de zomer van 2025 een decreet moeten goedgekeurd zijn.

Ook het voorzien van de nodige laad- en tankinfrastructuur op locaties waar bestelwagens laden, vraagt specifieke aandacht. De laadinfrastructuur voor bestelwagens lijkt meer op die van personenwagens, maar is nodig op locaties waar ook laadinfrastructuur voor vrachtwagens moet aangelegd worden.

Over de beperkte mogelijkheden van het (mobiliteits)beleid

Een belangrijke driver van een toename van het gebruik van bestelwagens is een gewijzigde **maatschappelijke en economische context**, zoals een toename van e-commerce, en de logistieke impact van gewijzigd consumptiegedrag en de geopolitieke situatie. Het is onmogelijk om met het Vlaamse (mobiliteits)beleid hier impact op te hebben. In het algemeen is de impact van (mobiliteits)beleid op de generatie en groei van goederenstromen beperkt, aangezien er een sterke samenhang is met de economische ontwikkeling.

Algemeen beschouwd is het vanuit het economisch en mobiliteitsperspectief het best om goederenstromen **zo lang mogelijk geconsolideerd en gebundeld** te houden in de logistieke keten. Logistieke bedrijven zetten in op de optimalisering van goederenstromen, maar de flexibilisering die op verschillende vlakken in de maatschappij optreedt, leidt tot meer vervoer van kleinere ladingen (on demand leveringen, retourlogistiek ...). Beleidsmaatregelen moeten vermijden dat ze zorgen voor vroegtijdige opsplitsing van de goederenstromen.

Over de mobiliteitskeuzes op gemeentelijk niveau

In een **stedelijke context** is de keuze voor de meest gewenste vervoersmodi moeilijk aangezien die moet passen in een mobiliteitsbeleid dat zowel rekening houdt met personen als goederen, maar ook rond parkeren, verkeersroutes, geluidshinder, luchtverontreiniging ... Deze lokale beleidskeuzes hebben impact op de logistieke processen, de vervoerstromen en de inzet van chauffeurs in heel Vlaanderen. De regels moeten ook behapbaar blijven voor de logistieke dienstverleners en serviceverleners zoals loodgieters, schrijnwerkers ..., zodat het mogelijk blijft om goederen te leveren in een stedelijke omgeving en diensten aan te bieden aan de inwoners en bedrijven.

Vanuit logistieke dienstverleners is er een vraag naar **duidelijke communicatie** van de genomen beleidsmaatregelen. Deze maatregelen moeten ook tijdig aangekondigd worden, zodat logistieke dienstverleners zich erop kunnen voorbereiden. Zij zijn eveneens vragende partij voor een goede afstemming over gemeenten heen. Een Vlaams kader, met ruimte voor maatwerk voor lokale noden, kan hiervoor een oplossing bieden. Ook kan zo'n kader de impact van lokale mobiliteitsmaatregelen op de goederenstromen op Vlaams niveau milderen.

Over de noodzakelijke beleidsmaatregelen

De toename van het aantal bestelwagens heeft geen significante impact op de **verkeersveiligheid**: het aantal ongevallen neemt langzaam af en het aandeel ongevallen met bestelwagens blijft stabiel. Toch blijft er nood aan sensibilisering, vooral van buitenlandse chauffeurs. Vermoeidheid en stress bij chauffeurs, onaangepast rijgedrag ... zijn belangrijke oorzaken van verkeersongevallen.

De MORA vraagt al langer om een kader uit te werken voor **toegang tot de markt en toegang tot het beroep voor alle ondernemingen** (inclusief fietskoeriers). Op die manier ontstaat een gelijk speelveld voor alle logistieke dienstverleners en chauffeurs.

Ook de **elektrificatie van het park** van lichte vrachtwagens en vrachtwagens vraagt een aanpassing van een aantal bestaande maatregelen zoals een betere afstemming van de rij- en rusttijden op de laadnaden van elektrische voertuigen, de vereisten aan rijbewijs voor de zwaardere elektrische voertuigen ...

Over de keuze tussen een vrachtwagen en een bestelwagen

Er bestaat geen eenduidige richtlijn wanneer een bestelwagen meer geschikt is om in te zetten dan een vrachtwagen, of omgekeerd. De keuze hangt af van de goederenstroom en de locatie. Ook hier geldt het principe van **comodaliteit** waar per goederenstroom een modus moet gekozen worden die er het best bij past bij en tegen de laagste maatschappelijke kosten. In zijn definitie van comodaliteit verwijst de MORA zowel naar de maatschappelijke kost als naar de werkelijke kost van transport. In de huidige context worden de werkelijke kosten van transport (bv. bij gratis verzendingen) onvoldoende doorgerekend naar de klanten. Bovendien is het een sector die gekenmerkt wordt door kleine winstmarges.