

# Met cargofietsen of elektrische bestelwagens bedien je nog geen bouwwerven

De Standaard - 06 Nov. 2021

*Over minder dan vier jaar moet het leveren van goederen in steden klimaatneutraal gebeuren. Dat is de ambitie van Vlaanderen. Voor pakketjes aan huis moet dat lukken, maar op groene tientonnars is het wachten.*

Terwijl het buiten langzaam licht wordt, hebben de werknemers van CityDepot in het noorden van Antwerpen al een halve werkdag achter de rug. Meer dan 230 palletten en 180 kleinere pakjes hebben ze sinds vijf uur 's ochtends uit grote vrachtwagens geladen. Ze zijn volgestapeld met toiletpapier, airco's, houtskool uit Zuid-Afrika, een bakfiets – noem maar op. In een depot van 2.000 vierkante meter worden al die producten gesorteerd op basis van hun bestemming in hartje Antwerpen en vervolgens opnieuw ingeladen in veel kleinere vrachtwagens en bestelbussen, die tot de nok gevuld zijn en vaak aangedreven door elektriciteit of biobrandstof.

'Wij helpen bedrijven om hun laatste kilometers te vergroenen', zegt Kristof Gouvaerts, directeur bij BD Logistics, waar CityDepot deel van is. Het bedrijf heeft vestigingen aan de rand van Antwerpen, Brussel, Gent, Hasselt, Mechelen, Leuven, Luik en Charleroi. De klanten zijn transportbedrijven, maar ook winkelketens als Colruyt en Decathlon. 'Voordien reden die elk voor zich met soms halflege vracht- en bestelwagens de stadscentra in om hun winkels te bevoorraden of om er te leveren', zegt Gouvaerts. 'Door die stromen aan de rand van de stad samen te brengen verminderen we het aantal voertuigen dat door de straten van Antwerpen rijdt.'

Dat zal nodig zijn, want in het Vlaamse regeerakkoord staat dat vanaf 2025 'in stadskernen emissieloos gereden wordt voor levering'. Leveringen in de stadscentra moeten dan dus gebeuren zonder CO -uitstoot. Het gaat lang niet alleen over pakketjes bij u thuis, maar ook over leveringen aan kledingwinkels, supermarkten, cafés en restaurants, en de aanvoer van bouwmaterialen naar werven.

## Koudwatervrees

De weg is nog lang. De logistiek in steden is vandaag verantwoordelijk voor minstens een kwart van de totale CO -uitstoot door de transportsector, terwijl ze slechts goed is voor 10 tot 20 procent van alle gereden kilometers. Nog geen 5 procent van de leveringen in steden gebeurt vandaag emissievrij, schat Roel Gevaers, professor transporteconomie aan de Universiteit Antwerpen. En intussen verwacht de Vlaamse overheid dat de vraag naar stedelijk goederenvervoer alleen maar zal toenemen, 'sterker zelfs dan de vraag naar personenvervoer', staat in documenten. 'Steden zijn groeipolen waar veeleisende consumenten leven, werken en recreëren. Daarbij hoort een groeiende vraag naar zowel goederen als diensten.'

Met de 'Green Deal duurzame stedelijke logistiek' engageerden de Vlaamse overheid, steden en tal van bedrijven zich om steden duurzamer te bevoorraden. Bart Dumoulin, medewerker bij de ngo Bond Beter Leefmilieu, coördineert. Om het belang te onderlijnen, wijst hij erop dat logistiek in steden niet alleen een klimaatimpact heeft. 'Voertuigen nemen enorm veel ruimte in beslag. Vrachtwagens met ronkende motoren veroorzaken geluidsoverlast. En dan is er natuurlijk ook het punt van de verkeersveiligheid.'

Minder kilometers afleggen is een eerste manier om de ambitieuze doelstelling te realiseren. Dat is exact waar de werknemers van CityDepot met hun ochtendlijke arbeid toe bijdragen. 'Door goederen zoveel als mogelijk te bundelen zijn er minder kilometers nodig om hetzelfde te doen', zegt Dumoulin.

Bpost bouwt aan gelijkaardige 'city hubs', en ook op kleinere schaal gebeurt die bundeling al tussen bedrijven onderling. Zo werken Proximus en L'Oreal, die nochtans in heel andere werelden actief zijn, voortaan samen om winkels en kappers in Brussel samen te beleveren.

Het potentieel van dergelijke initiatieven is groot, zegt Koen Mommens, onderzoeker aan het mobiliteitsinstituut van de VUB (MOBI). Hij maakte voor de Vlaamse overheid de berekening: als alle leveringen aan de dertien centrumsteden aan de rand van de stad gebundeld worden, leidt dat tot een afname in CO -uitstoot van ruim 20 procent. Om dat waar te maken, zullen heel wat bedrijven wel nog hun koudwatervrees moeten overwinnen, zegt hij. 'Het blijkt moeilijk om ondernemers in dit verhaal mee te krijgen. Ze hebben minder controle over hun keten. Ze verliezen een directe link met hun klant. En ze zijn bang voor de meerkosten die zo'n extra overslag meebrengen. Onterecht: door te bundelen kunnen ze net besparen.'

Motto: 'Alles op de velo'

In Mechelen gebeuren leveringen door Bpost vandaag al zonder dat daarbij CO wordt uitgestoten. Het pilootproject kreeg de naam Ecozone en moet binnenkort de weg vinden naar andere steden. Het werkt zo: door een dicht netwerk van 57 ophaalpunten voor pakketjes, op wandelafstand van elke bewoner, kon het postbedrijf er niet alleen kilometers uitsparen. Elke dag kon het ook 164 kilometer verschuiven van bestelbusjes naar cargofietsen. De resterende bestelbusjes rijden op elektriciteit. De impact van die ecozone is groot: volgens MOBI daalde de CO -uitstoot door Bpost in Mechelen met 97 procent en die van fijn stof met 77 procent.

'Er is op dit moment gewoon te weinig technologie om zware vrachtwagens emissievrij te maken' Koen Mommens

Onderzoeker VUB

Ook in veel andere steden duiken steeds vaker postbodes op die achter hun elektrische fiets een grote witte kar meezeulen, gevuld met pakjes. Ze krijgen er gezelschap van grote spelers als DHL, maar ook van kleinere, lokale initiatieven van fietskoeriers. Cargo Velo is de grootste, actief in meerdere steden, met als motto 'Alles op de velo'. 'Wij vervoeren alles,' staat op hun website, 'van bloemen tot medicijnen en ferme ladingen drukwerk'.

# De cargofiets, de camionette van morgen

Volgens Dumoulin zullen er nog volgen. En wie er al is, zal alleen maar groeien. 'Ik geloof dat er nog veel transport van gemotoriseerde voertuigen naar cargofietsen kan verschuiven, zeker omdat er in de sector veel innovatie is.' Hij verwijst naar Brussel, waar het transportbedrijf Ziegler sinds september rondrijdt met een elektrische 'cargo bike XXL', die in een laadbak van 6,5 meter lang maar liefst vijfhonderd kilogram aan goederen kan vervoeren.

## Peperduur

'Alles wat in een relatief normale doos past, zoals pakketjes, moet in 2025 emissievrij geleverd kunnen worden', zegt Roel Gevaers (UAntwerpen). 'Er is werkelijk geen enkel excuus om daarin niet te slagen.' Tot zover het goede nieuws. Maar die kleine pakketjes maken naar schatting maar 4 procent uit van alles wat de stad ingaat (zie grafiek). Het is die overige 96 procent die Gevaers doet besluiten dat emissievrije stadslogistiek over vier jaar 'een utopie' is, tenzij mirakels gebeuren.

Voor ladingen die niet op de fiets passen – zoals bouwmaterialen en grote leveringen voor supermarkten of horeca, die het gros van de volumes uitmaken – is er maar één alternatief: de bestel- en vrachtwagens verschonen. Wat de kleinere bestelwagens betreft, gaat het de goede richting uit. Vandaag al belevert CityDepot in Antwerpen met een vloot van een twintigtal elektrische bestelwagens. Volgens Bart Dumoulin is de kostprijs van zulke bestelwagens, over hun hele levensduur gezien, ook al vrij gunstig. Maar de zwaardere vrachtwagens zijn de achilleshiel, zegt Mommens (VUB). Die zijn verantwoordelijk voor '70 à 80 procent van de CO -uitstoot' van alle goederentransport in de steden. 'Er is op dit moment gewoon te weinig technologie om die zwaardere vrachtwagens emissievrij te maken.'

In het recente klimaatdebat van De Standaard zei Benny Smets, de ceo van Ninatrans – een van de grote transporteurs in ons land – dat het nog wachten is tot eind 2023 voor de eerste vrachtwagen op waterstof geleverd wordt. Op elektrische modellen is het zelfs nog langer wachten. 'Er zijn er een aantal op de markt, van Volvo onder meer, maar wat meer dan 3,5 ton moet kunnen vervoeren, is peperduur en kost al gauw vier keer meer dan een klassieke vrachtwagen', zegt Gevaers. 'Bovendien zijn het laadvermogen en de actieradius van elektrische modellen beperkt en is er amper laadinfrastructuur.'

## Nederland gidsland

Biedt het opsplitsen van grote vrachtwagens in kleinere busjes een alternatief? 'Dat is niet rendabel', zegt Gouvaerts van CityDepot. 'Door het grote gewicht van de batterij is het laadvermogen van zo'n elektrische bestelwagen beperkt. Ik denk dat er twee palletten in kunnen, dan is de laadcapaciteit al bereikt.' Volgens Mommens is het voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid ook niet wenselijk om een vrachtwagen te vervangen door tien bestelbusjes.

Door een netwerk van 57 ophaalpunten voor pakketjes in Mechelen, op wandelafstand van elke bewoner, daalde de CO -uitstoot van Bpost er met 97 procent

Op lange termijn, zegt hij, is minder transport de enige duurzame optie, met kortere ketens tussen de producent en de consument en meer lokale productie. Maar dat zal nog niet voor de komende jaren zijn. Mommens: 'Tot die tijd zullen grote vrachtwagens voor bepaalde leveringen essentieel blijven. Om die te vergroenen moeten we wachten tot de technologie beschikbaar en betaalbaar is.'

Bart Dumoulin is wel hoopvol. 'Als de politiek de juiste keuzes maakt en aan constructeurs en transportbedrijven de duidelijke boodschap geeft dat die voertuigen er moeten komen, dan kunnen die er komen.' Hij wijst naar Nederland, het 'gidsland' voor groene stadslogistiek waar Vlaanderen volgens hem veel van kan leren. De Nederlandse overheid compenseert 40 procent van de meerkost van groene bestel- en vrachtwagens met premies, wat ze ook doet voor de aanleg van laadinfrastructuur. Ook door bedrijven duidelijk te maken dat voertuigen op diesel of benzine over enkele jaren de stad simpelweg niet meer in mogen, of alleszins niet op bepaalde uren, pusht Nederland hen richting vergroening.

De Vlaamse regering bekijkt momenteel welke flankerende maatregelen 'nuttig' zouden zijn. Dat 2025 te vroeg komt om alle leveringen in stadscentra emissievrij te doen, beseft ze intussen ook. In een nota die deze zomer werd goedgekeurd, staat dat 'zwaar transport' voorlopig niet aan die ambitie moet voldoen. Voor 'bestaande bestelwagens' denkt ze aan een overgangsregeling. En 'voor onvoorziene of specifieke situaties waarvoor nog geen zero-emissievoertuigen beschikbaar zijn', kunnen uitzonderingen mogelijk zijn.