



Opschrift

Vergadering van 7 december 2021

Nummer: 2021_MV_00564

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Duurzame beleving van binnensteden

Raadslid(-leden):

Christophe Peeters - Open Vld

Bevoegd: Sofie Bracke

Betrokken: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

De omslag naar een duurzame mobiliteit is al even geen toekomstmuziek meer. We moeten er met zijn allen werk van maken. Het is de taak van de verschillende overheden om in dat verband een kader te creëren en perspectief te geven, onder meer door flankerende maatregelen te ontwikkelen.

En dat gebeurt ook.

Een duurzame mobiliteit heeft uiteraard heel wat aspecten. Ik wil hier even stilstaan bij de noodzaak aan een duurzamere en efficiëntere beleving van binnensteden en meer bepaald uiteraard wat Gent betreft.

De Vlaamse regering heeft op dat vlak een duidelijke doelstelling geformuleerd. Ten laatste in 2025 zouden de stadskernen enkel nog emissievrij bediend mogen worden. Of dat kan en zal gehaald worden is nog maar de vraag maar ik ben er absoluut van overtuigd dat dit de juiste weg is. Dat we er nog lang niet zijn, blijkt uit schattingen van de UA waaruit blijkt dat op vandaag nauwelijks 5% van binnenstedelijke leveringen emissievrij gebeurt.

In het bestuursakkoord van Stad Gent staat het als volgt: “Op vlak van stadsdistributie zetten we de vernieuwing verder met nog meer duurzame innovatie zoals nieuwe, duurzame voertuigen en bundelen van goederenstromen. Het is daarbij de ambitie om het aantal vracht- en bestelwagens en de bijhorende zogeheten drops tot een minimum te beperken en ook om zo veel mogelijk goederen te bufferen aan de stadsrand”.

Er is intussen ook een “Green Deal duurzame stedelijke logistiek”, waarbij de Vlaamse overheid, steden én bedrijven zich engageren voor een duurzamere beleving.

Het is onzinnig om binnensteden te blijven beleveren met milieubelastende voertuigen die niet alleen voor een grote uitstoot zorgen maar ook de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het gedrang brengen. Daar is inmiddels ongeveer iedereen het over eens.

Het gaat dan niet alleen om handel en horeca maar evenzeer over bijvoorbeeld bouwwerven.

Vraag is hoé we dat gaan doen. We hebben een stadsdistributieplatform opgericht in onze stad, hoe kan Gent Levert bijvoorbeeld een rol spelen in het verhaal van verduurzaming?

Vraag:

Hoe kijkt u naar de doelstelling zoals geformuleerd door de Vlaamse regering? Waar staan we op dit ogenblik in Gent? Voldoet dit aan uw verwachtingen of had u gehoopt al verder te staan? Wat zijn de ambities tegen 2025?

Antwoord

U slaat nagels met koppen door te stellen dat een duurzamere stadsdistributie grote voordelen met zich meebrengt naar gezondheid, veiligheid en leefbaarheid.

Laat mij toe eerst even te situeren. 15% van het verkeer dat vanaf de ring de stad ingaat, is vrachtverkeer. Ongeveer 80% hiervan bestaat uit bestelauto's en zo een 20% uit vrachtwagens.

Een Nederlandse studie voor de stad Rotterdam uit 2017 toont aan dat, als men op vrachtvoertuigen en bussen inzet, men een positieve impact kan hebben tot meer dan de helft van de verkeersuitstoot van CO², NOx en fijnstof.

Hier vallen dus grote winsten te boeken.

Enkele trends tonen ook steeds meer de noodzaak aan voor een doortastend beleid over stedelijke logistiek. Zo is er de verdere verstedelijking en een snel veranderend Retail landschap onder invloed van de e-commerce. Dit laatste wordt nog versterkt door de covid-pandemie. Daarnaast is er terecht de steeds groeiende aandacht voor de veiligheid van zwakke weggebruikers, veilige schoolomgevingen, bereikbaarheid, het verminderen van hinder en de impact op gezondheid en het klimaat.

Overheden worden dus gevraagd hun beleid rond goederenvervoer aan te scherpen. En de markt wordt geconfronteerd met belangrijke investeringen voor een duurzamere organisatie van de logistieke keten.

De logistieke sector wil ook weten waar we als Stad op middellange en langere termijn naartoe willen gaan. Zodat ze zich kunnen voorbereiden en ze kunnen innoveren.

Vandaag kunnen we als stedelijke overheid nog te veel vragen moeilijk of zelfs niet beantwoorden.

In het verleden werden wel al belangrijke stappen gezet. Tot nu toe wel te versnipperd. Zo werd stadsdistributie enerzijds meegenomen in de brede mobiliteitsaanpak en anderzijds in het initiatief GentLevert (u goed gekend). Daarnaast zijn er hier en daar verspreide initiatieven.

Maar het is tijd voor een versnelling, verbreding én een verdieping van het beleid. Er is nood aan een betere interne werking gestoeld op een duidelijke visie met concrete doelstellingen.

Vandaar dat een Plan Stedelijke Logistiek in opmaak is. Ik werk hier nauw voor samen met collega's Watteeuw (mobiliteit), Heyse (milieu en klimaat) en Storms (eigen stadslogistiek). Naast een duidelijke visie op stedelijke logistiek, zal dit plan de uitdagingen formuleren met concrete actiepunten. Ik hoop op een commissie in het voorjaar van 2022 dit plan te kunnen voorstellen.

Het plan is dus in opmaak maar ik wil u wel al enkele uitgangspunten van het plan meegeven.

Stedelijke logistiek zien we breed, namelijk als de organisatie van goederenvervoer en dienstenverkeer van, in en naar de stad. Daartoe behoort winkelbevoorrading, de bevoorrading van bedrijven en horeca en e-commerce. Maar ook werfverkeer en uitzonderlijk vervoer, gemeentelijke diensten zoals afvalophaling, afvalstromen, servicegerelateerd verkeer zoals loodgieters, nutsmaatschappijen en zorgverkeer. En eveneens de activiteiten door stedelijke distributiebedrijven gespecialiseerd in gebundeld transport. We gaan inzetten op het verduurzamen van de transportmiddelen maar ook op het bundelen van goederenstromen. Dus properder en minder afgelegde kilometers. Geografisch zullen we ons in eerste instantie focussen op het gebied binnen de R40 met als bijzonder deelgebied, het autovrijgebied. In dat laatste gebied zit immers onze handel en horeca geconcentreerd. Bijzondere aandacht zal immers gaan naar het verduurzamen van de zogenaamde first en last mile.

Ten slotte, voor de opmaak en uitvoering van dit plan hebben we als Stad een belangrijke rol te spelen. Maar ik verwacht dat de private markt ook zelf oplossingen zal creëren en zo nieuwe economische kansen zal creëren. Het is belangrijk die krachten te bundelen. Collega Peeters, u verwijst ook naar het Vlaams beleid en de initiatieven die daar genomen worden.

Uiteraard zullen we ons lokaal beleid inkantelen in het bovenlokaal beleid. We delen de ambities en hopen bovenlokale steun te kunnen aantrekken.

In het Europees witboek voor transport in 2011 werd de doelstelling geformuleerd om tegen 2030 zero-emissie goederenvervoer te hebben in Europese grote steden.

Op Vlaams niveau bereidt de Vlaamse Regering momenteel acties voor om de doelstelling van emissievrije zones voor distributie in steden tegen 2025 te realiseren. Hiervoor kijkt men naar het bestaand kader van de LEZ als mogelijke inspiratie.

Vlaanderen zal wellicht voorzien in een regelgevend kader, waarbij de steden autonoom beslissen om dit kader al dan niet toe te passen. Vlaanderen formuleert dus de ambitie van 2025 maar schuift de verantwoordelijkheid en uitvoering naar de steden.

Om mee te werken aan het Vlaams beleid wil ik eerst en vooral een coalition of the willing opstarten met geëngageerde steden. Om zo te kunnen wegen op het Vlaams beleid. Want als Vlaanderen voor de uitvoering kijkt naar de steden, is het maar logisch dat die steden mee aan de tekentafel zitten. Om de markt in beweging te krijgen is het ook goed dat er identieke spelregels zijn in alle steden.

De Stad Mechelen zal bijvoorbeeld zo een partner zijn aangezien ze al de ambitie heeft uitgeroep om tegen 2030 een zone voor zero-emissie stadslogistiek in te richten.

Collega Peeters, u vraagt ook specifiek naar de mogelijkheid van het invoeren van zero-emissiezones voor stadsdistributie. Dit lijkt me inderdaad een interessante maatregel die we moeten overwegen. Op zich kan die relatief gemakkelijk ingevoerd worden binnen de R40 aangezien alle infra al is aangebracht voor de LEZ-zone. Het Vlaamse kader dat in opmaak is, zou hier dan bij moeten helpen.

Wat een realistisch jaar van invoering is daar kan en wil en ik nu geen uitspraak over doen. Dit zullen we samen met de sector bekijken.

De opmaak van het plan Stedelijke Logistiek betekent immers ook de opstart van gesprekken met de private partners voor de opmaak van een Convenant Stedelijke Logistiek. Wat mij betreft zal deze actie samengaan met een beslissing over het tijdstip van de invoering van een zone voor zero-emissie stadslogistiek. Ook de Stad Mechelen koppelde een Convenant aan hun ambitie om tegen 2030 een zone voor zero-emissie stadslogistiek in te richten. Dit samen beslissen met de sector lijkt me de juiste weg. Collega Peeters, u vraagt ten slotte ook naar de rol van GentLevert bij de verdere verduurzaming van de stadsdistributie.

We zien het vehikel GentLevert vooral van belang om de visie van de Stad op het thema duidelijk te maken en de markt mee te trekken om de stedelijke doelstellingen te halen. Maar GentLevert zal in de nabije toekomst wellicht geen rol meer te spelen hebben in het regelgevend kader en het vergunningenbeleid. De tijd voor pilootprojecten is immers voorbij. We trekken de nodige lessen en zullen duidelijke keuzes maken in het plan Stedelijke Logistiek en de regels voor stadsbeleving dus bijsturen. Dit wordt dan het best structureel ingebed bij de Stad.

De merknaam GentLevert blijft wel interessant en we zullen bekijken of we onder deze naam het overleg met de private partners kunnen organiseren. Het lid worden van GentLevert wordt dan best vereenvoudigd zodat het een open platform is. Het is dan ook de vraag of de vzw-structuur behouden zal moeten blijven.

Mijnheer Peeters, U hoort het. We zijn ambitieus en zullen de volgende maanden belangrijke stappen zetten. Als schepen van Economie ben ik enthousiast omwille van de vele baten die gerealiseerd zullen worden. Maar ook omwille van de economische kansen die dit verhaal biedt. Bestaande ondernemingen zullen met de blik op de toekomst versterkt worden en we creëren een voedingsbodem voor nieuwe ondernemingen en bijkomende tewerkstelling.
