



VRAAG  
02

Mobiliteitsdiagnose in Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Maart 2017

## Waarom zijn er zoveel vrachtwagens in en rond Brussel?

Als kruispunt van de Europese handel wordt het Brussels Gewest rechtstreeks beïnvloed door de algemene toename van het goederenvervoer, dat voornamelijk over de weg gebeurt. Elke dag rijden er zo'n 16.000 vrachtwagens en 26.000 bestelwagens in en rond het Brussels Gewest. Ook al vertegenwoordigt het goederenvervoer maar 10% van het verkeer, is het hierbinnen wel voor 30% verantwoordelijk voor de luchtvervuiling. Het goederenvervoer genereert daarnaast ook andere soorten hinder zoals lawaai, files en onveiligheid. Bovendien is het goederenvervoer ook een grote uitdaging voor de bevoorrading van bedrijven en inwoners. Alle projecties van de productie- en consumptiepatronen wijzen op een zeer sterke toename van de verkeersstromen in de komende jaren. Daarom moeten we de stedelijke distributie opnieuw bekijken.

### Steeds meer goederen via de weg

België ligt in het hart van Europa, met gunstige geografische omstandigheden, een hoge bevolkingsdichtheid en dito activiteitsgraad. Sinds de middeleeuwen is het een draaischijf voor de handel. De aanleg van een dicht wengenennetwerk in het hele land heeft deze positie nog versterkt, waardoor het zware wegverkeer is toegenomen. Deze stijging van het aantal vrachtwagens is te wijten aan:

#### 1. Een wijziging van het economisch paradigma

De economie is veranderd van een aanbodmarkt naar een vraagmarkt, waardoor bedrijven hun productgamma hebben uitgebreid en hun productietijd verminderd. Deze geglobaliseerde economie wordt gekenmerkt door stijgende internationale goederenstromen en gaat hand in hand met een bloeiende logistiek, die zeer sterk ontwikkeld is in België.

#### 2. Een groei die geabsorbeerd wordt door de weg

Deze werking van de 'just in time'-economie speelt in het voordeel van de weg, omdat die voldoet aan de voorwaarden van snelheid, kostprijs en flexibiliteit en een efficiënte oplossing voor het transport van kleinere volumes aanbiedt. De stijging van het goederenvervoer wordt dus bijna volledig geabsorbeerd door de weg, die momenteel goed is voor bijna drie kwart van de handel in België en 90 procent van het goederenvervoer in Brussel. Het goederenvervoer via het spoor en het water is daarentegen afgenomen.

## Waarom zijn er zoveel vrachtwagens in en rond Brussel?



### Specifiek wegverkeer met hoge impact

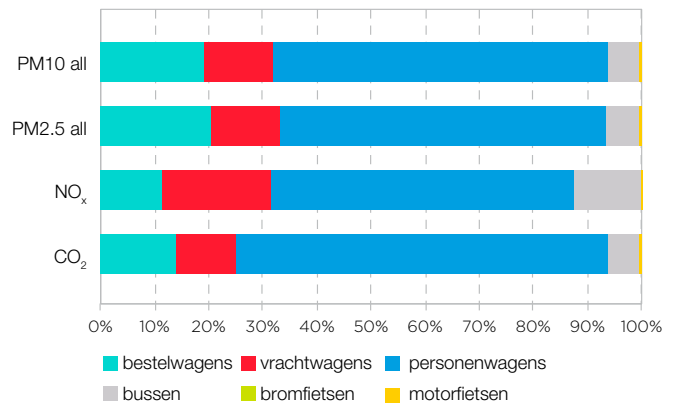
Elke dag rijden er zo'n 16.000 vrachtwagens en 26.000 bestelwagens in en rond het Brussels Gewest. Over het algemeen vertegenwoordigen die maar 10 procent van het verkeer, in verschillende verhoudingen afhankelijk van het type weg. Maar tegelijk is dit goederenverkeer verantwoordelijk voor 30% van de luchtvervuiling veroorzaakt door het verkeer. Het veroorzaakt daarnaast allerlei soorten hinder: files, dubbel parkeren, lawaai, onveiligheid op de weg, enz.

- **Het zware wegverkeer** vertegenwoordigt ongeveer 10 procent van de voertuigen op de Brusselse ring. Het gaat voornamelijk over nationaal en internationaal transitverkeer, dat meestal het gewest niet binnenrijdt. Binnen het Brussels Gewest vertegenwoordigen vrachtwagens 6 procent van de voertuigen aan ingang van de stad, 3 procent op het intra-Brussels netwerk en 1 procent in de woonwijken. Dit verkeer is bestemd voor de Brusselse activiteiten en valt dus onder de stedelijke distributie, die noodzakelijk is voor de bevoorrading van de inwoners en de bedrijven en voor de goede werking van het gewest.
- **Bestelwagens** vertegenwoordigen 8 procent van het verkeer aan de ingang van de stad en op het plaatselijke wegennet. Ze zijn meer gelijkmatig verdeeld over alle types wegen.

- Het aandeel van de bestelwagens stijgt, terwijl het aantal vrachtwagens lichtjes daalt, vooral door de sterke groei van e-commerce, de versmalling van sommige wegen en de kilometerheffing die niet geldt voor dit type voertuigen.

### Luchtverontreiniging en CO<sub>2</sub> door het goederenverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Leefmilieu Brussel



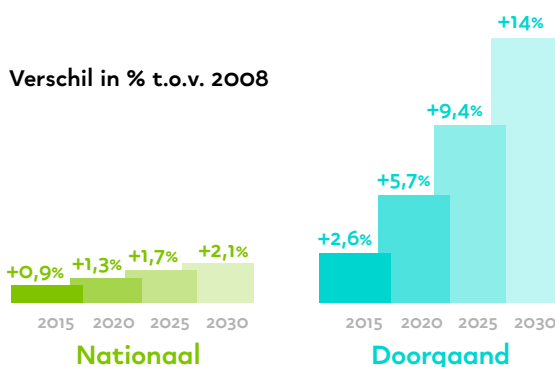
### Gemiddelde afstand afgelegd door 1 ton op het Belgisch grondgebied (weg, spoor, binnenvaart)

Federaal Planbureau

Nationaal  67,9 km/ton

Doorgaand  176,7 km/ton

Vershil in % t.o.v. 2008



## Waarom zijn er zoveel vrachtwagens in en rond Brussel?



### Anticiperen op de sterke groeivoorzichten

De verwachte groei van de goederenhandel zal onvermijdelijk gepaard gaan met een stijging van het aantal vrachtwagens, met name op de verkeersassen rond Brussel. De groei van e-commerce veroorzaakt waarschijnlijk ook een sterke stijging van het aantal bestelwagens. Omdat het verkeer over de weg flexibeler is, zal dat in België blijven overheersen op andere vervoerswijzen tot 2030. Het is dus een belangrijk knelpunt van het mobiliteitsbeleid, dat echter tot nu toe in het mobiliteitsbeleid weinig aandacht kreeg. Nochtans heeft het Brussels Gewest sinds 2013 een strategisch plan voor het goederenvervoer, waarvan de eerste concrete resultaten al te zien zijn, vooral in de stedelijke distributie.

### Vervoer over het water biedt potentieel voor sommige goederen

De binnenvaart is geschikt voor bepaalde soorten goederen en niet voor andere. De twee categorieën die het meest verscheept worden in Brussel zijn bouwmaterialen en aardolieproducten. Via de binnenvaart worden ook honderden tonnen grond afgevoerd die worden uitgegraven tijdens werkzaamheden. Na een continue daling in de binnenvaart lijkt de trend nu om te buigen, vooral door de vernieuwde belangstelling voor de bereikbaarheid van zeehavens. De Haven van Brussel zag in 2016 een sterke stijging voor alle soorten vervoer en het containervervoer over het water kende zelfs een zeer duidelijke toename met meer dan 50 procent per jaar. Dit bevestigt het potentieel van een modaliteitsverschuiving van de weg naar het water voor het conti-

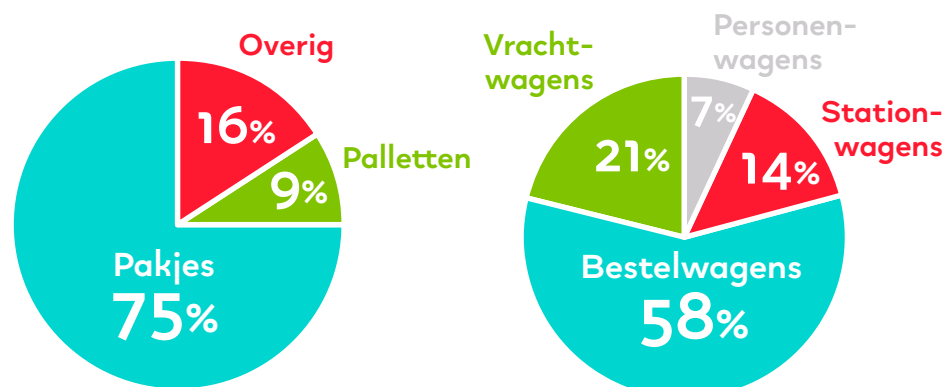
nervervoer. De haven ondersteunt tevens de ontwikkeling van nieuwe handel zoals het pallettransport via de binnenvaart.

### Het spoor is een rigide vervoerswijze met weinig perspectief

Het spoor kan een zeer efficiënte vervoerswijze zijn, maar het is tegelijkertijd zeer rigide en voldoet daarom moeilijk aan de flexibiliteit die de huidige economische handel eist. De bestemming moet een rechtstreekse connectie hebben met het spoor en dat is alleen rendabel voor een bedrijf dat zeer grote volumes omzet. Deze werkwijze is dus niet compatibel met de stadsbevoorrading, die een sterk gefragmenteerde goederenstroom heeft, met uitzondering van de zware industrie, zoals Audi Brussel of van de massale invoer van granen voor de maalderij Cérés. In alle andere gevallen moet men overladen naar vrachtwagens, waardoor concurrentie met de flexibiliteit van de weg niet mogelijk is. Bovendien laat de huidige verzadiging van de spoorweginfrastructuur voor passagiers weinig ruimte voor het goederenvervoer. Op korte termijn zijn de mogelijkheden voor het spoor in Brussel zeer minimaal, ook al moeten we bepaalde gebieden die goed toegankelijk zijn met het spoor behouden, om eventuele langetermijnontwikkelingen niet te belemmeren.

### Aard van de verpakkingen en soorten voertuigen in de stad

EGIS-OCW, 2005



## Waarom zijn er zoveel vrachtwagens in en rond Brussel?



### Grote uitdaging: een nieuwe stedelijke distributie

De stedelijke distributie is bedoeld om de goederenstroom van en naar Brussel of binnen Brussel in de beste omstandigheden te begeleiden. Deze 'laatste kilometer' neemt een groot deel van de logistieke kosten in beslag. De afstand wordt bijna uitsluitend via de weg overbrugd, aangezien de bestemmingen verspreid liggen over de hele agglomeratie. De analyse van de cijfers gaat soms in tegen de bestaande ideeën over de leveringen in de stad:

- **individuele verpakkingen**, zoals dozen, zijn de meest gebruikte verpakkingen ( $\pm 75\%$ ), terwijl palletten slechts een beperkt deel van de leveringen vertegenwoordigen (minder dan 10%);
- **de gebruikte voertuigen zijn vooral bestelwagens**, vaak als gevolg van de beperkte bereikbaarheid in de stad (smalle steegjes en straatjes, hoge stoepanden) en een gebrek aan opslagcapaciteit bij de bedrijven;
- **meer dan 50% van de leveringen in de stad wordt georganiseerd** in de vorm van goed geplande en efficiënte rondes, met goed gevulde wagens. De rechtstreekse bevoorrading van filialen gebeurt meestal zeer efficiënt, met goed gevulde vrachtwagens om de

supermarkten en de grote winkelketens te bevoorraden. Zelfs de grootste vrachtwagens hebben hun plaats in de stad en verbod daarvan zou leiden tot 2 à 3 meer verplaatsingen met kleinere voertuigen. Het occasionele vervoer is daarentegen minder georganiseerd: het neemt 45% van de leveringen voor zijn rekening en genereert ongeveer 80% van de trajecten.

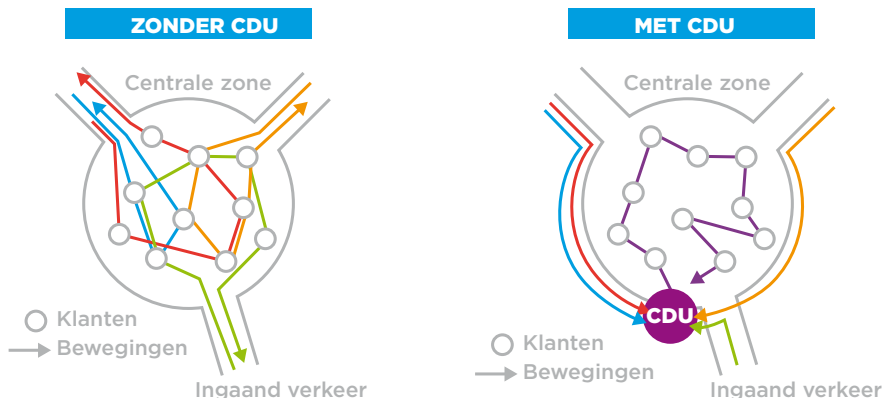
### Integratie van oplossingen

In het kader van het strategisch plan voor het goederenvervoer heeft het Brussels Gewest 36 maatregelen voorgesteld om het goederenvervoer in en naar de stad te verminderen en te verbeteren, om de modale verschuiving aan te moedigen en om het leven van de leveranciers te vergemakkelijken. Dankzij dit plan werden er innoverende oplossingen ontwikkeld die stappen zetten naar een nieuwe en verbeterde stedelijke distributie.

#### 1. Integreer de voordelen van een stedelijk distributiecentrum

Om inefficiënte leveringen te beperken, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deelgenomen aan het Europees project LaMiLo voor de oprichting van een stedelijk distributiecentrum (SDC), dat wordt beheerd door City-Depot. Dat stedelijk distributiecentrum is een logistieke voorziening in de buurt van de zone die het bedient (stadscentrum, gehele stad, specifieke plaats zoals een

Stedelijk distributiecentrum, D. Boudouin, La Documentation française, 2006



#### Verspreiding van de voertuigen volgens de logica van elke dienstverlener

Een groot aantal rondes hindert de werking van de stad (waaronder de levering van goederen) en brengt schade toe aan de omgeving.

#### Centralisatie van de operaties met overdracht van de leveringen aan één operator

Rationalisatie van de leveringstrajecten (en omgekeerd voor de afhalingen). Maar met een bijkomende stap in het laden en lossen (en dus meerkosten).

## Waarom zijn er zoveel vrachtwagens in en rond Brussel?



winkelcentrum). Het ontvangt de goederen die ervoor bestemd zijn van de transporteurs en organiseert gezamenlijke leveringen. Ook diverse logistieke diensten met een toegevoegde waarde (bewaring, herpakken, etikettering) kunnen aangeboden worden. De transporteurs, bevrachters en leveranciers leveren de goederen aan het SDC, waarna de goederen naar het stadscentrum gebracht worden met eigen of kleinere voertuigen. Bij een even grote hoeveelheid goederen vermindert het SDC van CityDepot het aantal afgelegde kilometers met 21%, de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 13% en de uitstoot van andere vervuilende stoffen met 22%. Maar niet alle goederenstromen gaan via een SDC: sommige zijn reeds geoptimaliseerd en andere zijn te specifiek, zoals koeriersdiensten of verse goederen. De SDC's zijn dus een oplossing, maar zeker niet de enige.

### 2. Vang de vraag voordien beter op

Brussel Mobiliteit werkt samen met bedrijven en overheden voor de optimalisatie van hun aankoopprocessen en het beheer van de bestellingen, om hen aan te moedigen het aantal verplaatsingen als gevolg van de stedelijke economische activiteiten te verminderen. Deze bedrijfsleveringsplannen promoten eveneens het

gebruik van minder vervuilende voertuigen en van fietskoeriersdiensten voor kleine pakjes en brievenpost. Ook burgers kunnen het transport dat wordt gegenereerd door e-commerce beperken door bestellingen te groeperen, door gebruik te maken van afhaalpunten of bewaarplaatsen en door het retourneren van goederen te beperken.

### 3. Maak de fietslogistiek tot een geloofwaardige oplossing

De 'fietslogistiek', de levering van goederen of post per (bak)fiets, neemt een beslissende wending in Europa. In veel steden bestaan al kleine ondernemingen voor leveringen met de fiets, maar nu beginnen ook de grote logistieke ondernemingen zich te bekeren. Het Europese project Cycle Logistics heeft aangetoond dat minstens 25% van de leveringen in een stad technisch gezien mogelijk is met een elektrische bakfiets. De huidige voertuigen zijn nu al in staat een vracht van meer dan 250 kg te vervoeren en fietsfabrikanten ontwikkelen nieuwe modellen met meer capaciteit en meer voorzieningen (koeling, beveiliging). Nieuwe businessmodellen zijn in opmars en een steeds groter deel van de logistieke spelers is dan ook geïnteresseerd in de fiets.

### Efficiëntie van leveringen in de stad

Strategisch plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

