

# Strategisch plan voor het GOEDERENVERVOER in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Versie door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 11 juli 2013



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

# VOORNAAMSTE GEBRUIKTE AFKORTINGEN

<b>ATO</b>	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling
<b>Atrium</b>	Gewestelijk agentschap dat de stadsinvesteringen en de ontwikkeling van de handelswijken coördineert
<b>BAO</b>	Brussels Agentschap voor de Onderneming
<b>BBP</b>	Bijzonder Bestemmingsplan
<b>BECI</b>	Kamer van Koophandel & Verbond van Ondernemingen te Brussel
<b>BIM</b>	Brussels Instituut voor Milieubeheer (Leefmilieu Brussel) - Overheidsdienst voor milieu en energie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
<b>BROH</b>	Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
<b>CBB-H</b>	Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad
<b>CERTU</b>	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Ministère français de l'Urbanisme)
<b>Comeos</b>	Vertegenwoordiger van de Belgische handel en diensten
<b>DGewOP</b>	Duurzame Gewestelijke Ontwikkelingsplan
<b>DSV</b>	Directie Stadsvernieuwing van het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
<b>ECFG</b>	Europees Centrum voor Fruit en Groenten
<b>EFRO</b>	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
<b>FEBETRA</b>	Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners
<b>GAN</b>	Gewestelijk Agentschap voor Netheid (Net Brussel)
<b>GBP</b>	Gewestelijk Bestemmingsplan
<b>GHAV</b>	Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer
<b>GGB</b>	Gebied van gewestelijk belang in het Gewestelijk Bestemmingsplan
<b>GMC</b>	Gewestelijke Mobiliteitscommissie
<b>GOMB</b>	Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
<b>ICT</b>	Informatie- en communicatietechnologie
<b>IRIS TL</b>	Beroepsreferentiecentrum Transport en Logistiek
<b>LaMiLo</b>	Last Mile Logistics
<b>MABRU</b>	Vroegmarkt van Brussel
<b>MIP</b>	Meerjareninvesteringsplan (NMBS)
<b>MIVB</b>	Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel
<b>MOBIRIS</b>	Mobiliteitscentrum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
<b>NLT</b>	Naburige laadterreinen
<b>NMBS</b>	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
<b>NO2</b>	Stikstofdioxide
<b>OCW</b>	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
<b>PM10</b>	Fijn stof kleiner dan 10 micrometers
<b>PPS</b>	Publiek-private samenwerking
<b>SDC</b>	Stedelijk distributiecentrum
<b>SER</b>	Europese Sociaal Economische Raad
<b>SLR</b>	Stedelijke logistieke ruimten
<b>SLZ</b>	Stedelijke logistieke zones
<b>Sugar</b>	Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by regional and Local Policies
<b>SWOT</b>	Strengths – Weaknesses – Opportunities - Threats (SZKB in het Nederlands)
<b>SZKB</b>	Sterktes – Zwaktes – Kansen – Bedreigingen (in het Engels SWOT)
<b>TIC</b>	Technologies de l'information et de la communication (ICT in het Nederlands)
<b>TIR</b>	Transport international routier
<b>UCM</b>	Union des classes moyennes
<b>ULB</b>	Université Libre de Bruxelles
<b>UNIZO</b>	Unie van Zelfstandige Ondernemers
<b>UPTR</b>	Unie van professionele Transporteurs & Logistieke ondernemers
<b>VSGB</b>	Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
<b>VTE</b>	Voltijds equivalent
<b>VUB</b>	Vrije Universiteit Brussel
<b>WP</b>	Workpackages

# Strategisch plan voor het GOEDERENVERVOER in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Versie door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 11 juli 2013



**BRUSSEL MOBILITEIT**

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

# INHOUDSOPGAVE

<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
<b>1. BELANG</b>	<b>6</b>
<b>1. SWOT-analyse</b>	<b>7</b>
Sterktes	7
Zwaktes	7
Kansen	7
Bedreigingen	7
<b>2. Efficiëntie van de bevoorradingswijzen</b>	<b>10</b>
<b>2. VISIE EN ALGEMENE DOELSTELLINGEN</b>	<b>14</b>
<b>3. STEDELIJKE DISTRIBUTIESTRUCTUUR EN STEDELIJKE LOGISTIEKE RUIMTEN</b>	<b>18</b>
<b>4. ACTIEPLANNEN</b>	<b>24</b>
<b>1. Fysieke structuur van de stedelijke distributie</b>	<b>26</b>
1. [1] Analyse van de goederenstromen met het oog op een distributiescenario	32
1. [2] Uitwerken van de business case van de structuur van stedelijke distributie	33
1. [3] Identificeren en reserveren van terreinen voor stedelijke distributie	34
1. [4] Fysieke ontwikkeling van de structuur van het stedelijke distributienet	35
1. [5] Proefproject betreffende stedelijke distributie in het TIR-centrum	36
1. [6] Het TIR-centrum omvormen tot een stedelijk distributiecentrum	37
1. [7] Gepalletiseerd transport of transport met driewielers vanaf het water naar de binnenstad	38
1. [8] Vervoer van bouw materiaal bij voorkeur via het water	39
1. [9] Facilitator van vernieuwende privé-activiteiten	40
1. [10] LaMiLo-project Last Miles Logistics	41
<b>2. Planning van ruimte en vastgoedsector</b>	<b>42</b>
2. [11] Vergelijking van de logistieke vastgoedinventaris en evaluatie van de behoeften	44
2. [12] De actoren en partners voor de planning vormen op het vlak van en bewust maken voor stedelijke distributie en de logistieke behoeften	45
2. [13] Integratie van de stedelijke distributie en de logistieke behoeften in de planologische en reglementaire instrumenten	46
2. [14] Integratie van stedelijke distributie en de logistieke behoeften in het beleid inzake de ontwikkeling van het Kanaalgebied, onder meer in het Masterplan voor het Kanaalgebied	47
2. [15] Ontwikkelen van de proefprojecten die betrekking hebben op bedrijfszones met logistieke mogelijkheden	48
2. [16] De site van Schaarbeek-Vorming ontwikkelen als logistieke pool ten dienste van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest et zijn hinterland	49
2. [17] Reserveren van terreinen voor stedelijke distributie en logistiek	50



<b>3. Operationele maatregelen voor efficiëntere stedelijke leveringen</b>	<b>52</b>
3. [18] Verbeteren van de leveringen langs de wegen	55
3. [19] Goederenroutes uitstippelen	56
3. [20] Tarifiering van het wegvervoer	58
3. [21] Parkeerplaats voor vrachtwagens	59
3. [22] Minder hinder op de weg door bouwplaatsen	60
3. [23] Naburige Laadterreinen (NLT)	61
3. [24] Leveringen op tijdstippen buiten de spitsuren	62
3. [25] De actoren en partners voor leveringen opleiden in en bewust maken voor stedelijke distributie en de logistieke behoeften	63
3. [26] Beperken van de verontreinigende emissie van het goederenvervoer	64
<b>4. Informatie, onderzoek en innovatie</b>	<b>66</b>
4. [27] Jaarplan voor onderzoek en innovatie binnen goederentransport en projectoproep	68
4. [28] Monitoren van goederenstromen en organiseren van tellingen	69
4. [29] Onderzoek naar de haalbaarheid van vernieuwende transportmodi: gebruik van het stadsspoor	70
4. [30] Deelnemen aan Europese projecten waarbij best practices worden uitgewisseld	71
<b>5. Coördinerende rol van het Gewest</b>	<b>72</b>
5. [31] Coördineren en evalueren van het goederenvervoerbeleid	74
5. [32] De betrokkenen bewust maken voor de gevolgen van de logistieke keuzes inzake transport en voor alternatieve vervoerswijzen	75
5. [33] Verbeteren van het vervoer van goederen die door Brusselse bedrijven uitgevoerd worden	76
5. [34] Proefprojecten voor rationelere leveringen op het niveau van de wijken	77
5. [35] Bedrijfsleveringsplannen	78
5. [36] Rationaliseren van de voor het goederenvervoer afgelegde afstanden	79

# INLEIDING

---

Stedelijke distributie omvat de logistieke activiteiten en het transport van goederen om bedrijven, instellingen en andere consumenten in een stedelijk milieu te bevoorraden. Het betreft alle leveringen naar en van steden, zoals leveringen aan supermarkten, kleinhandels, bedrijven, kantoren, instellingen, bouwplaatsen, afvaltransporten, horeca, ziekenhuizen, enz. en ook het vervoer van de goederen die geproduceerd worden door de Brusselse bedrijven.

Zoals zoveel regio's en steden in Europa worstelt ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met de organisatie van het goederenvervoer. Hoewel het goederenvervoer slechts een relatief klein aandeel in het totale wegverkeer vertegenwoordigt (vrachtwagens zijn goed voor 6% van het in- en uitgaande verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tellingen juni 2012), veroorzaakt het, samen met andere verkeersvormen in de stedelijke regio, problemen op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de stad.

Om de goederenstromen te optimaliseren en efficiënter te laten verlopen, werkte het Gewest conform het in 2010 goedgekeurde Gewestelijk Mobiliteitsplan Iris 2 een algemene beleidsstrategie op het gebied van goederenvervoer uit die:

- de bevoorrading waarborgt;
- de hinder beperkt;
- integratie met de ontwikkeling van de logistieke activiteiten in het Gewest nastreeft;
- rekening houdt met de zorg van het Gewest betreffende duurzame ontwikkeling.

Voor de uitwerking van dit plan vertrouwde Mobiel Brussel een opdracht toe aan Buck Consultants International en Espaces Mobilités. Het ging om een studieopdracht en de invoering van een overlegprocedure.

Het besluit om overheid en privésector van meet af aan samen op zoek te laten gaan naar oplossingen voor een betere stedelijke distributie was onwrikbaar. In dit kader werden eerst en vooral interviews georganiseerd met vertegenwoordigers van de integrators (DHL en TNT), van de stedelijke distributie (Press Shop), van het transport van bouwmaterialen (Groep Gobert), van de supermarkten (Carrefour), van het afvaltransport (Net Brussel) en van de industrie (European Music distribution). Deze interviews verschaften een betere kijk op zowel het transportgedrag als op de uitdagingen. Het was helemaal niet de bedoeling om tijdens die interviews alle noden haarfijn te analyseren, maar niettemin hielpen ze richting te geven aan de participatieve workshops.

In het kader van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie vonden er in 2011 vier participatieve workshops plaats. Voor de gelegenheid werd ook een brede groep van private en publieke stakeholders voor de workshops uitgenodigd. Gemiddeld meldde een veertigtal deelnemers uit verschillende sectoren present (verladere, handelaars, logistieke dienstverleners, overheidsinstellingen, werkgeversorganisaties en beroepsverenigingen, organisaties die het opnemen voor de bewoners en voor het milieu en universiteiten). Uitgaande van de getuigenissen van de stakeholders van de distributieketen werden de deelnemers verzocht om schriftelijk hun mening te kennen te geven over de voorstellen, die aansluitend werd besproken. De eerste drie workshops stonden in het teken van mutualisatie van de goederenstromen, mutualiserende infrastructuur en "last mile delivery". Tijdens de vierde workshop werden de resultaten van de eerste drie onder de loep genomen en werden de deelnemers verzocht om prioriteiten aan de voorstellen toe te kennen.

Samen met een plaatsbeschrijving en een diagnose van de situatie legde deze oefening de basis voor het opstellen van de geïntegreerde visie en de actieplannen voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De opstelling van het plan werd verrijkt door de deelname van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan het Europese SUGAR-project. Voluit staat SUGAR voor Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies. Dit programma werd ontwikkeld in het kader van het INTERREG IVC programma van de Europese Unie. SUGAR beoogde de uitwisseling, bespreking en overdracht van kennis, ervaring en goede praktijken op het vlak van stedelijke distributie. Het bijzondere aan het SUGAR-project was dat het bruggen kon slaan tussen enerzijds "goedepraktijksites", met andere woorden steden die al met succes experimenteerden met een goederenvervoerbeleid, zoals Parijs en Londen, en anderzijds "transfersites", steden die een en ander wilden leren over en vooruitgang boeken met goederenvervoerbeleid zoals Brussel. Afgezien van specifieke maatregelen zoals de leveringsplannen van bedrijven of het groeperen van bouwmaterialen, waarmee Londen experimenteerde, werden ook een aantal sleutelfactoren voor succes aangetoond; actoren die hun krachten bundelen, vertrekken van de bestaande situatie of nog, de economische rendabiliteit van de acties centraal stellen, zijn daar enkele voorbeelden van.

Begin 2013 werd het ontwerpplan in eerste lezing goedgekeurd door de Regering en werd het voor advies voorgelegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Economische en Sociale Raad, de Raad voor het Leefmilieu, aan de verschillende betrokken gewestelijke en paragewestelijke administraties (Haven, Leefmilieu Brussel, GOMB, BAO, Atrium, MIVB), aan de gemeenten en aan de actoren die deelnamen aan het initieel overleg (BECI, Comeos, Febetra, OCW, CCB-H). Op vraag van deze verschillende instellingen werd een tiental informatievergaderingen georganiseerd. Meer dan dertig adviezen werden ontvangen.

De stakeholders erkenden unaniem het nut van een plan met betrekking tot deze belangrijke uitdaging en globaal gezien hebben ze het ontwerpplan van het Gewest sterk gesteund. Ze benadrukten allemaal hun waardering voor de samenwerking en het constructief overleg bij de opstelling van het plan en wensen dat dit op structurele wijze verder gezet wordt. De vragen voor specifiek overleg werden opgenomen en de betrokken fiches werden aangepast. Er werd ook rekening gehouden met de vraag naar overleg op grotere schaal met de twee andere gewesten en met de afstemming op de andere strategische plannen van het Gewest zoals het GPDO, het GBP, het Iris 2- of het Kanaalplan. In het plan werden andere accenten gelegd zoals de evaluatie van de impact of de ontwikkeling van het gebruik van de fiets in de logistieke sector.



# 1. BELANG





# 1. SWOT-analyse

Een analyse van de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen (aangeduid met het Engelse acroniem SWOT) veronderstelt een duidelijk inzicht in zowel de interne (het bevoorradingsprofiel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) als de externe (invloeden van buitenaf) factoren. Die analyse steunt op de conclusies die tijdens de overlegprocedure werden geformuleerd. De SWOT-analyse maakte het mogelijk om het werkelijk belang te belichten en denkpluim voor oplossingen naar voor te schuiven die de structuur van de stedelijke distributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten versterken en optimaliseren.

## STERKTES

De positie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als hoofdstad van België en Europa te midden van relatief grote consumentenmarkten is een belangrijke troef die grote goederenstromen aantrekt. Daarenboven is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goed ontsloten door een uitgebreid weg-, spoor- en binnenvaartnet dat het Gewest met andere sleutelregio's in het noordwesten van Europa verbindt. De haven van Brussel, een katalysator voor in- en uitgaande bulk- en containerstromen, vormt een belangrijke spil in dit netwerk, vooral dan voor de aanvoer van bouw materiaal over het water bestemd voor de betoncentrales en groothandelaars die in het havengebied zijn gevestigd en van daaruit de bouwplaatsen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedienen. De nabijheid van de luchthaven vormt een andere troef die toelaat snel exprezendingen vanuit het Gewest te versturen.

De aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als (inter)nationaal beslissingscentrum overhaalde ook andere beslissingscentra om zich er te vestigen. Dat en de grote en erg gediversifieerde bevolkingsconcentratie maakt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een belangrijke afzetmarkt voor verschillende types van handelaars. Verspreid over de 19 gemeenten ontstonden zo ook verschillende concentraties van handelaars en winkeliers.

## ZWAKTES

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mag dan wel over een uitgebreide transportinfrastructuur beschikken, het is tegelijk ook het meest gecongestioneerde gebied van Europa. Hoewel het goederenvervoer slechts een klein aandeel (6% op basis van de tellingen die Mobiel Brussel in 2012 uitvoerde) in het totale wegverkeer vertegenwoordigt, creëert het samen met andere vormen van wegverkeer in de stedelijke regio, problemen voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de veiligheid van het gewest. Ondanks het kleine aandeel wezen studies uit dat het stedelijk goederenverkeer verantwoordelijk is voor 30% van de stedelijke broeikasgasemissie veroorzaakt door transport (Bron: CERTU).

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt vooralsnog niet over voldoende en juiste kwantitatieve gegevens aangaande het bevoorradingsprofiel van de bestaande handelaars, bedrijven en consumenten om de huidige situatie van het goederenvervoer in perspectief te plaatsen. Zo zijn er geen gegevens beschikbaar over bijvoorbeeld het volume, de aard, de verpakking, de herkomst, de bestemming, de leverfrequentie, transportmodi...

Gezien het beperkte aandeel in het totale weggebruik behaalde het gewestelijk goederenvervoer binnen mobiliteitsbeheer nooit de status van beleidsprioriteit. Als gevolg daarvan beschikt het Gewest ook vandaag nog niet over een geïntegreerde visie, noch over een ondersteuningsbeleid dat er specifiek op gericht is het stedelijk goederenverkeer te optimaliseren en het een duurzaam karakter te verlenen. De goederenstromen eindigen niet aan de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De beperkte logistieke kennis van sommige stakeholders, de ingewikkelde institutionele context en de in beperkte mate intergewestelijke samenwerking zorgen er echter voor dat beslissingsprocedures lang kunnen aanslepen en dat de implementatie en de handhaving van beleidsmaatregelen die een impact hebben op het goederenvervoer worden bemoeilijkt.

Door de knelpunten rond laad- en losplaatsen zijn vervoerders soms genoodzaakt om fout te parkeren wat leidt tot frustratie bij de andere weggebruikers en oplopende boetes. Verder is er ook een gebrek aan betaalbare en geschikte logistieke ruimte in het binnenstedelijk gebied. Dat heeft dan weer tot gevolg dat er veel vervoersbewegingen nodig zijn en dat de beleving gefragmenteerd en incidenteel verloopt. Het ontbreken van een reglementering op het gebied van de toegang van vrachtwagens tot de stad bevordert evenmin een efficiënt gegroepde beleving.

Het Zeekanaal Brussel-Schelde dat later overgaat in het kanaal naar Charleroi doorkruist het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van Noord naar Zuid. Vooralsnog wordt er weinig gebruik gemaakt van de aanwezige intermodale infrastructuur voor de aan- en afvoer van stedelijke goederenstromen. Dit heeft o.a. te maken met de beperkte aandacht en de bereidheid van stadsvervoerders en andere stakeholders om te komen tot innovatieve oplossingen en meer samenwerking.

## KANSEN

In haar laatste Witboek (2011) duidt de Europese Commissie de stedelijke distributie aan als een belangrijke component van stedelijke mobiliteit. Zij wil de interface tussen vervoer over grote afstand en de laatste trajectkilometers efficiënter organiseren. Doel is het individuele gedeelte van de leveringen, dat het meest "inefficiënt" deel van het traject is, zo sterk mogelijk inkorten. In haar Witboek streeft de Commissie ernaar het gebruik van voertuigen met klassieke verbrandingsmotor tegen 2030 met de helft terug te dringen. Vanaf 2030 zou het stedelijk transport geleidelijk aan moeten evolueren om in 2050 te belanden bij een volkomen CO<sub>2</sub>-neutrale situatie. De verwezenlijking van het nieuwe vervoersbeleid veronderstelt dat Europa meer middelen voor stedelijke distributie moet vrijmaken.

Consumenten en bedrijven zijn zich steeds sterker bewust van de gevolgen van hun acties op het milieu en hun leefomgeving. Termen als "Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen" staan hoog in het vaandel van bedrijven en bedrijfsverenigingen. Deze evolutie biedt kansen om de goederenstromen te mutualiseren, maar ook om het transport een duurzamer karakter te verlenen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van binnenvaart of spoorvervoer.

Versillende Europese steden voeren een actief beleid om hun stedelijke bevoorrading te optimaliseren. De middelen die zij hiervoor beschikbaar hebben en de acties die ze ondernemen, lopen soms sterk uiteen. De eigenheid van elke stedelijke regio noopt immers tot op maat gemaakte oplossingen. Toch kunnen er lessen getrokken worden uit het faciliterend beleid, het gebruik van infrastructuur en de soms zeer innovatieve initiatieven die elders worden genomen. Verder bieden ook de vooruitgang op het vlak van nieuwe (schone) technologie en de ontwikkeling van steeds complexere ICT-applicaties mogelijkheden om goederenstromen beter te monitoren en te kanaliseren.

Ruimte is in regel schaars; dat geldt eens te meer voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar men grond- en vastgoedprijzen hanteert die tot de hoogste binnen België behoren. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt momenteel nog wel over een aantal sites waar er nog mogelijkheden zijn voor nieuwe logistieke ontwikkelingen (vb. Carcoke-site en Schaarbeek-Vorming).

## BEDREIGINGEN

De ontwikkelingskosten van concepten voor stedelijke distributie kunnen soms hoog oplopen. Bovendien houden dergelijke concepten vaak ook een extra overslag in waardoor ook de kosten in de keten verhogen. Daardoor kunnen de meeste projecten rond stedelijke distributie momenteel op privaatieve basis niet worden gerentabiliseerd. Zonder overheidstussenkomst dreigen de betrokken markspelers niet bereid te zijn om hun gedrag bij te sturen.

Verwacht wordt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2020 170.000 tot 200.000 inwoners meer zal tellen dan in 2007 (bron: BISA). Dat betekent dat het Gewest 40% van de totale aangroei van de Belgische bevolking op zijn conto zal kunnen schrijven. Deze bevolkingsaangroei zal ook bijkomende goederenstromen genereren; de Europese Commissie raamt die toename op 80% tegen 2050. Zonder maatregelen zullen deze trends het woon-, leef- en werkklimaat ongetwijfeld negatief beïnvloeden en meer vervuiling en congestie veroorzaken.

Onderstaande tabel vat de SWOT-analyse samen.

Tabel 1: SWOT-analyse

## STERKTES

- Grote consumentenmarkt
- Aanwezigheid van grote handelswijken
- Aanwezigheid van beslissingscentra
- Uitgebreide (multimodale) transportinfrastructuur
- Aanwezigheid van intermodale draaischijven (Haven van Brussel en nabijheid van Brussels Airport)
- Grote volumestromen van bouwmaterialen
- Privé-initiatieven voor leveringen per fiets in Brussel
- Aanwezigheid van universiteiten

## KANSEN

- Europese steun voor de stedelijke distributie en slagvaardig beleid op gewestniveau (Iris 2-plan, parkeerplan, tarifiering van het wegvervoer...)
- Consumenten en bedrijven worden milieubewuster
- De stijgende energieprijzen werken een betere groepering van de goederen in de hand
- Innovatie binnen de stedelijke distributie, nuttige ervaringen van andere Europese steden en ontwikkeling van nieuwe technologieën (ICT, drijfkracht...)
- Projecten die ruimte bieden voor logistieke ontwikkelingen (Schaarbeek-Vorming, Abatan, Biestebroeck) in het Gewest (Canal Logistics) en binnen de metropool beschikbaar vastgoed voor logistiek
- Belang van een valorisatie van de stedelijke distributiemetiers
- Participatie van Mobiel Brussel en de Haven van Brussel aan Europese projecten (benchlearning)

## ZWAKTES

- Structurele congestie van het wegennet, terwijl spoor en binnenscheepvaart een relatief beperkt aandeel vertegenwoordigen
- Geen nauwkeurige gewestelijke gegevens over de aan- en afvoer van stedelijke goederenstromen
- Overwicht van het occasionele goederenvervoer en gebrek aan dynamiek bij de vervoerders en verladers om op zoek te gaan naar vernieuwende oplossingen en partnerschappen te smeden.
- Complexe institutionele context, beperkte intergewestelijke samenwerking en veel verschillende machtsniveaus
- Beperkte logistieke kennis van de stakeholders
- Gebrek aan eerbied voor de laad-/loszones, terwijl ligging en behoeften vaak onderling slecht op elkaar zijn afgestemd
- Tekort aan gepaste en betaalbare logistieke ruimten voor lokale distributie in de binnenstad
- De recente logistieke projecten in Brussel (Canal Logistics, bpost) zijn onvoldoende gericht op stedelijke distributie en/of op het gebruik van de waterwegen

## BEDREIGINGEN

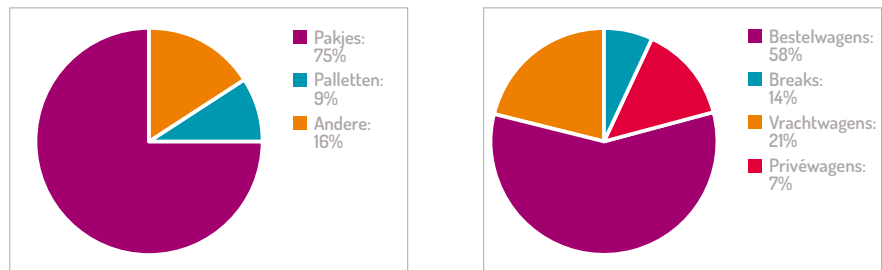
- Brusselse logistieke sector die naar de zone van de metropool trekt
- De bevolkingstoename zal de druk op de beschikbare bedrijven- en logistieke terreinen nog doen toenemen waardoor grotere goederenstromen ontstaan
- Een beleid van tarifiering van het wegvervoer voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton dreigt het aantal kleine voertuigen nog verder op te drijven
- "Nimby"-fenomeen, wat de oprichting van logistieke projecten bemoeilijkt

## 2. Efficiëntie van de bevoorradingswijzen

Versillende studies die in meerdere steden werden verricht, onder meer in Frankrijk in het kader van het programma "Marchandises en Ville", hebben uitgevezen dat er een reeks constanten bestaan in verband met het vervoer van goederen in de stad. Deze constanten druisen soms in tegen de gangbare ideeën over leveringen. In Brussel zijn er weinig diepgaande studies over goederen in de stad. Toch lijken de Franse resultaten bevestigd te worden door een enquête die uitgevoerd werd op het Jourdanplein in Etterbeek in 2007 en een enquête in de wijk Maria-Christina in Laken in 2008.

Deze enquêtes in verschillende steden hebben aangetoond dat pakjes zoals kartonnen, dozen, kisten, enz. de meest gebruikte verpakkingwijzen zijn (+/- 75%) bij leveringen in de stad. We kunnen ervan uitgaan dat dit ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het geval is. Uit deze studies blijkt ook dat slechts een heel beperkt deel (10%) van de leveringen uit pallets bestaat.

Afbeelding 1: Aard van de verpakkingen en soorten voertuigen in het stadscentrum van Luik



Bron: EGIS-OCW, 2005

Daarnaast worden de meeste leveringen in de stad uitgevoerd door bestelwagens en kleine voertuigen, met een nuttig laadvermogen van minder dan 3.500 kg. Het gebruik van pakjes en bestelwagens kan grotendeels verklaard worden door de soms beperkte toegankelijkheid in de stad (steegjes en smalle straten, hoge stoepranden...) en door het gebrek aan opslagcapaciteit van de bedrijven.



De vervoerswijzen, de organisatie en de frequentie van de leveringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hangen sterk af van het type intervenant.

Tabel 2: Soorten organisatie van vervoer

Type/Organisatie	Vervoerswijzen	Organisatie van de leveringen	Frequentie van de leveringen
KOERIERDIENST	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestelwagens (meestal)</li> <li>Fietskoeriers (occasioneel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vervoer voor eigen rekening</li> <li>Vaste lever- en afhaalrondes</li> <li>Hub in de rand van Brussel</li> <li>Gegroepeerd vervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meerdere trajecten per dag</li> <li>Variabele uren</li> </ul>
BEVOORRADING VAN "KLEINE" FILIALEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vrachtwagen (7,5 - 20 ton)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vervoer voor eigen rekening</li> <li>Vaste rondes</li> <li>Opslagruimtes/lokalen in de rand</li> <li>Gegroepeerd vervoer per leverpunt (steekwagens/karretjes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagelijkse trajecten in de stad</li> <li>Minstens 1 levering per week en per filiaal</li> </ul>
TRANSPORTEUR VAN BOUWMATERIALEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vrachtwagen (7,5 - 20 ton)</li> <li>Vrachtwagen (meer dan 18 ton)</li> <li>Binnenvaart voor het vervoer van bulkgoederen (zand en grind)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vervoer voor eigen rekening</li> <li>Hub in de rand</li> <li>Gegroepeerd vervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagelijkse leveringen in de stad</li> </ul>
SECTOR VAN DE GROOTDISTRIBUTIE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vrachtwagen (7,5 - 20 ton)</li> <li>Vrachtwagen (meer dan 18 ton)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toelevering en eigen vervoer</li> <li>Vaste rondes</li> <li>Verschillende opslagplaatsen in het land</li> <li>Steekwagens/karretjes en pallets</li> <li>Gegroepeerd vervoer per leverpunt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meerdere keren per dag (in functie van de grootte van de te bevoorraden supermarkt)</li> <li>Vaste uren en strikte levertijden</li> </ul>
AFVALVERVOER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vrachtwagen (7,5 - 20 ton)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vervoer voor eigen rekening</li> <li>Verdeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 3 zones</li> <li>Vaste rondes</li> <li>Vaste losplaats (verbrandingsovens)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minstens 2 keer per week en per zone</li> <li>Elke dag meer dan 300 vrachtwagens</li> </ul>
INDUSTRIE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inontvangstneming van goederen: vrachtwagen (meer dan 18 ton)</li> <li>Levering van goederen: vrachtwagen (7,5 - 20 ton)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uitbesteed vervoer</li> <li>Geen vaste rondes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagelijkse ontvangst van containers (grote volumes)</li> <li>Dagelijkse koerierzendingen (kleine volumes)</li> </ul>

Bron: Buck Consultants International op basis van interviews

Globaal gezien is het gegroepeerd goederenvervoer naar het stadscentrum toe de meest efficiënte bevoorradingswijze. Er worden in dit geval meer leveringsadressen bediend door een enkel voertuig. Het gebruik van volledig volgeladen voertuigen voor de bevoorrading van supermarkten en grote winkelketens (bevoorrading van de filialen) is ook zeer efficiënt. Dit geldt echter niet voor de talrijke vervoerders die naar de stad komen voor één of meerdere gedeeltelijke leveringen. Tot deze categorie behoren de leverrondes, het occasioneel vervoer en het vervoer voor eigen rekening van de winkels.

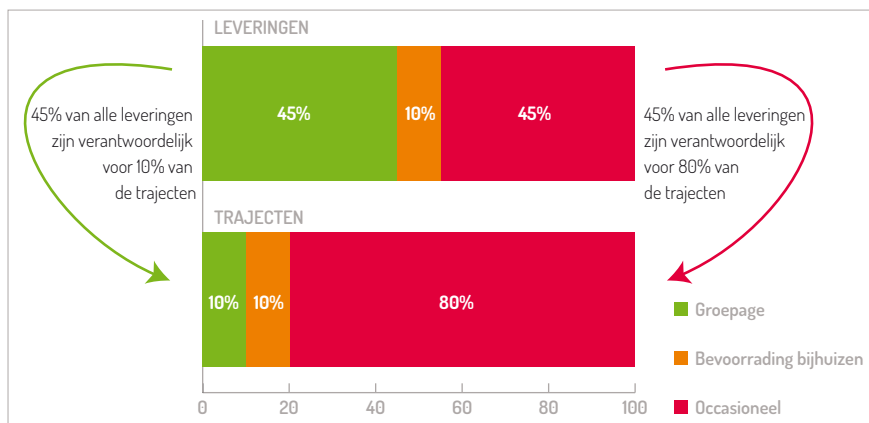
Talrijke studies over de bevoorrading in Europese steden vestigen de aandacht op een bepaald verband tussen de diverse efficiënte en minder efficiënte bevoorradingswijzen.

De analyses tonen aan dat 45% van alle leveringen in stedelijk gebied bestaat uit leverrondes, vervoer voor eigen rekening en occasioneel vervoer. Het beperkt aantal leveringsadressen in de stad maakt dat deze groep niet minder dan 80% van de voertuigtrajecten vertegenwoordigt. Het efficiënt gegroepeerd vervoer vertegenwoordigt ongeveer 15% van de bevoorradingstrajecten.

De studies daarentegen tonen aan dat het occasionele vervoer dat weinig voorkomt 45% van de leveringen uitmaakt, maar wel 80% van de trajecten vertegenwoordigt.

Een laatste tip is de directe bevoorrading van filialen: 10% van de leveringen genereert 10% van stromen.

Afbeelding 2: Aantal leveringen en voertuigen



Bron: Buck Consultants International (2011)

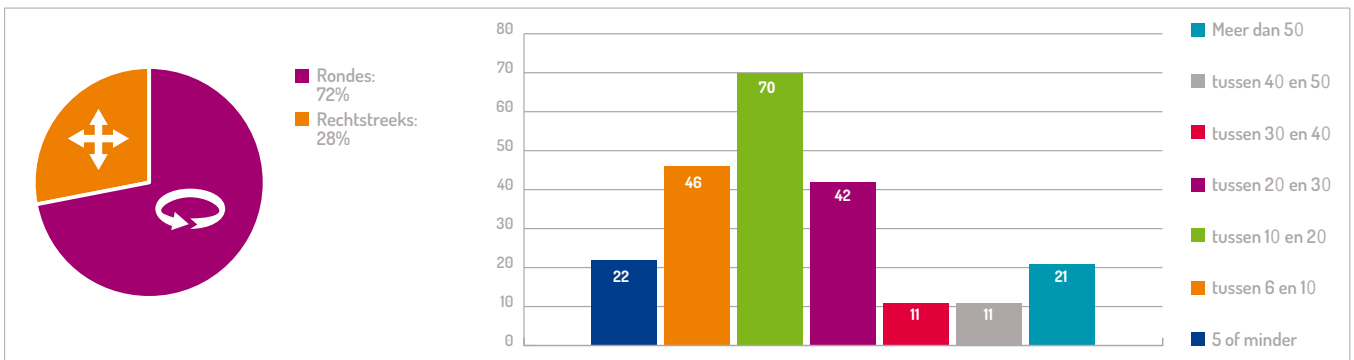


Het occasioneel vervoer brengt de aanwezigheid van een groot aantal kleine voertuigen met zich mee. Om het goederenvervoer op een optimale manier te organiseren zullen er vooral voor deze groep structurele oplossingen gevonden moeten worden.

Hoewel het totale aantal leveringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet gekend is, bestaan er aanwijzingen over de manier waarop de vervoerders de stedelijke zone bedienen en de gemiddelde duur van elke levering. Zo vinden de meeste leveringen (ongeveer 70%) plaats in het kader van vaste leverbundes. Elke dag leveren chauffeurs en koeriers aan 10 tot 20 etablissementen in de stad.

Afbeelding 3: Organisatie en aantal leveringen in het stadscentrum van Luik

Aantal bevoorradete winkels in de ronde



Bron: EGIS-OCW, 2005

De zogenaamde just-in-time-leveringen zijn het gevolg van het streven naar een minimale stock. Als deze leveringen deel uitmaken van een efficiënte logistieke organisatie, veroorzaken ze geen toename van het aantal verplaatsingen. Toch moet men erkennen dat de just-in-time-leveringen en de ontwikkeling van e-commerce om aan de vraag van de klant te voldoen, zeer korte leveringstermijnen met zich meebrengen en extra verplaatsingen kunnen genereren.



## 2. VISIE EN ALGEMENE DOELSTELLINGEN





Goederentransport is vitaal voor de toelevering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Afgaand op de verwachte bevolkingsaangroei en de groei van de internationale handel zullen de goederenstromen vanuit en naar Brussel alleen maar toenemen. Hoewel deze groei heel zeker de economie en de tewerkstelling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de hand zal werken, brengt ze niettemin ook negatieve gevolgen met zich mee voor de bereikbaarheid, het woon-, werk- en leefklimaat en het milieu.

Het Franse stadsonderzoekscentrum CERTU, wijst erop dat terwijl de uitstoot van broeikasgassen door reizigersvervoer stagneert, en in sommige steden zelfs daalt, diezelfde uitstoot door het vervoer, en meer bepaald door het goederenvervoer verder toeneemt. Goederenvervoer is verantwoordelijk voor zowat 30% van de stedelijke broeikasgasemissie veroorzaakt door transport. Dat toont duidelijk aan dat het goederenvervoer een wezenlijke plaats binnen het stedelijk mobiliteitsbeleid moet toegewezen krijgen.

De huidige situatie van het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is op termijn niet houdbaar. Om zowel de bevoorrading van het Gewest als een betere levenskwaliteit (milieu, gezondheid, veiligheid, mobiliteit) te kunnen garanderen, zullen er op diverse fronten maatregelen moeten worden getroffen. Maar die verbetering van de verkeersstromen is even belangrijk voor de economische actoren van de stedelijke distributie die vandaag af te rekenen krijgen met een pak moeilijkheden en extra kosten als gevolg van de congestie of moeilijkheden bij de leveringen.

Daarom wenst het Brussels Hoofdstedelijk Gewest samen met de bedrijfswereld de kwaliteit van het goederentransport te verbeteren. Om het transportbeheer efficiënter te laten verlopen en de betrouwbaarheid van de leveringen te verhogen, zullen alle betrokken partijen billijke inspanningen moeten leveren. Gelijklopend is het essentieel dat het energieverbruik wordt verminderd, dat de impact op het milieu daalt en dat er een betere levenskwaliteit in het vooruitzicht wordt gesteld. Een beter goederenvervoer in de stad komt zowel de bewoners als de vervoerders en economische betrokkenen ten goede.

De verscheidenheid aan actoren, transportmodi en goederen doet besluiten dat er niet één zaligmakende oplossing is om de problematiek van het goederenvervoer aan te pakken. Dat vergt verschillende interventies, op verschillende niveaus. Vaak moet er in combinaties van verschillende acties worden gedacht die in het belang zijn van alle actoren ("win-win").

Voornaamste doel is tegen 2020 te komen tot een **slimmere en schonere bevoorrading** van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; om te komen tot een "win-win" situatie voor alle stakeholders zullen meerdere oplossingen moeten worden doorgevoerd. Toch kunnen er op korte termijn, dus tegen 2014, een reeks maatregelen worden genomen om een deel van de overlast veroorzaakt door de stedelijke distributie te beperken en de eerste stappen te zetten in de richting van een efficiënter en milieuvriendelijker goederentransport. Samenwerkingsverbanden vormen een van de pijlers om de stedelijke bevoorrading te verbeteren.

**Een slimmere en schonere bevoorrading samengevat in drie punten:**

- 1. het beperken en optimaliseren van de bewegingen van voertuigen die goederen in en naar de stad vervoeren.**
- 2. een modal shift van de weg naar het water en het spoor en de resterende trajecten (laatste kilometer) afgelegd door voertuigen die milieuvriendelijker zijn.**
- 3. het leven van de vervoerders vereenvoudigen.**

Een slimmere bevoorrading bestaat vaak in het bundelen van de goederenstromen naar de stad. Meerdere mogelijkheden dienen zich daarvoor aan. Alles begint bij de plaatselijke winkelier / handelaar / "inkoopverantwoordelijke" van een onderneming die minder vaak bestellingen kan plaatsen en de orders op een beperkt aantal dagen kan laten leveren. De leverancier kan door een verstandige vervoerderskeuze de leveringen in de stad bundelen. Leveranciers of vervoerders met meerdere leveringsadressen in de binnenstad vormen een garantie voor een optimalere bevoorrading.

Tot slot kan het Gewest samenwerken met logistieke bedrijven en gunstigere omstandigheden voor gegroepeerde leveringen scheppen. Zo kunnen er nieuwe centra voor stedelijke distributie worden aangelegd of voordelen worden toegekend aan vervoerders die hun goederen bestemd voor de binnenstad bundelen.

Dit moet leiden tot een daling van het aantal voertuigbewegingen, tot minder hinder en uiteindelijk tot een eenvormig stelsel voor stedelijke distributie binnen het volledige Gewest. Het doel is het aantal leveringen te verminderen ondanks de verwachte sterke bevolkingstoename tegen 2020. Geraamd wordt dat er dagelijks enkel voor leveringsdoeleinden 100.000 tot 120.000 verplaatsingen gebeuren. Opdat de betrokkenen zich zouden kunnen aanpassen, moet de overgang in verschillende fasen verlopen. Daarnaast zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten investeren in de ontwikkeling en de implementatie van nieuwe en op maat uitgewerkte concepten voor stedelijke distributie. Overheid en privé-sector moeten er zich bewust van worden dat alleen een gemeenschappelijke benadering voor het hele Gewest doeltreffend kan zijn.

Daarnaast zullen de acties de just-in-time-voorschriften waarborgen die bepalend zijn voor sommige activiteiten.

We merken hierbij op dat de toepassing van de acties en de maatregelen aangepast worden aan de specifieke eigenschappen van de handelszaken door rekening te houden met hun omvang, hun aard en de wijk waarin ze gevestigd zijn. De uitvoering van de maatregelen en de acties van het Plan worden in functie daarvan aangepast.

Zo moet de hoofdstad van Europa kunnen uitgroeien tot een toonbeeld van efficiënte en innovatieve stedelijke distributie. Concreet moet dit op termijn leiden tot een meetbare vermindering van de uitstoot en van het aantal voertuigbewegingen.

De langetermijndoelstelling (2050) rond de vermindering van de uitstoot kwam er op basis van de luchtkwaliteitsdoelstelling van de Europese Commissie. Die stelt dat het goederenvervoer in Europese steden tegen 2050 CO<sub>2</sub>-neutraal moet zijn. Het spreekt voor zich dat het vooropgestelde doel van neutrale broeikasgasemissies doortastende acties vergt die het vervoersdomein overstijgen; zo wordt specifiek gedacht aan de decarbonisatie van de elektriciteitsproductie.

Tabel 3: *Becijferde doelstellingen van stedelijke distributie binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*

Jaar	Daling van de uitstoot	Daling van de voertuigbewegingen
2020	-20%	-10%
2030	-50%	-20%
2050	-100%	-30%

Bron: Buck Consultants International

De daling van het aantal voertuigbewegingen gaat uit van het bundelen van de goederenstromen. Daarbij werd zowel de verwachte bevolkingsgroei als de daarmee verbonden verwachte toename van de goederenstromen in aanmerking genomen. Ook werd rekening gehouden met de snelheid waarmee een veranderingsproces resultaten boekt. In de opstartfase duurt het langer eer er positieve resultaten worden geboekt, omdat de vereiste lessen nog niet konden worden getrokken. Door de kinderziektes weg te werken en de acties op grotere schaal door te voeren, kunnen er na verloop van tijd meer en betere resultaten worden verkregen. Op langere termijn treedt er opnieuw een vertraging op omdat verdere optimalisatie steeds moeilijker wordt.

<sup>1</sup> Witboek: *Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem*. Europese Commissie 28.03.2011  
Downloadbaar via het volgende adres: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:FR:PDF>

Afgezien van minder voertuigbewegingen door het bundelen van de goederen en terug te grijpen naar schonere transportmodi wil het Gewest ook de vraag naar goederenvervoer verminderen door de lokale bevoorrading te promoten.

De maatregelen van dit strategisch plan zijn in vijf strategische pijlers ondergebracht.

- **Fysieke structuur van de stedelijke distributie**

Er moet een kader worden gecreëerd om de goederenstromen zoveel mogelijk te bundelen en op een schonere manier van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te vervoeren. Hiervoor moet een op maat van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest organisatorisch en infrastructureel distributiekader worden uitgewerkt. Sommige goederentypes zullen een gecentraliseerde mutualisatie (hub) vergen, andere dan weer een gedecentraliseerde structuur met een aantal locaties rond het Gewest.

- **Planning van ruimte en vastgoed**

Voor de ontwikkeling van nieuwe structuren op het gebied van stedelijke distributie kan men niet om een gepast aanbod aan ruimte en logistiek vastgoed heen. Het beperkte karakter van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dreigt echter de ontwikkeling van efficiënte structuren voor een stedelijke distributie af te remmen. Het optimaliseren van het goederenvervoer wordt dus verregaand bepaald door de keuzen die tijdens het ontwerpen en plannen worden gemaakt. Het goederenvervoer moet hierin een volwaardige plaats innemen en zowel de aandacht van de overheid als van projectontwikkelaars krijgen.

- **Operationele maatregelen voor efficiëntere stedelijke leveringen**

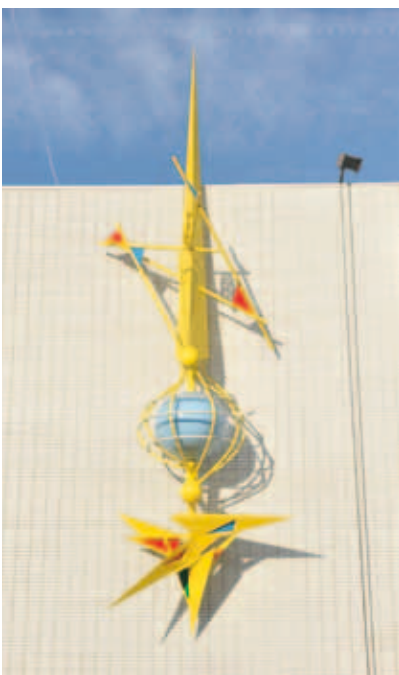
Om de leveringen in de stad efficiënter te doen verlopen en om de hinder in het Gewest te beperken zullen de bestaande knelpunten moeten worden weggewerkt en moeten de randvoorwaarden voor een efficiëntere stedelijke bevoorrading worden verbeterd. Het gaat hierbij zowel om maatregelen op het vlak van structuur als van regelgeving.

- **Een efficiëntere en milieuvriendelijkere bevoorrading dankzij permanent onderzoek en innovatie**

Als hoofdstad van Europa moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het vlak van stedelijke distributie een voortrekkersrol opnemen. Brusselse bedrijven moeten worden aangemoedigd om mee te stappen in innovatieve win-winprojecten. Nieuwe concepten voor stedelijke distributie moeten vertaald kunnen worden naar de Brusselse context en hier op hun operationele en economische haalbaarheid worden getest. Onderzoek en innovatie is daarom een permanent aandachtspunt dat integraal deel uitmaakt van het goederenvervoerbeleid.

- **De rol van het Gewest als facilitator**

Om te komen tot een efficiëntere en duurzame bevoorrading zijn er naast logistieke maatregelen ook flankerende maatregelen nodig die een invloed hebben op het gedrag en de organisatie van partijen die betrokken zijn bij het Brussels goederenvervoer. Hierbij ligt voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een belangrijke rol weggelegd. In de eerste plaats moet een goed kader worden gecreëerd waarbinnen de goederenvervoerstrategie kan worden uitgewerkt. Daarbij moeten verschillende domeinen en betrokken partijen op elkaar worden afgestemd. Daarnaast heeft de overheid ook een belangrijke functie om het publieke bewustzijn rond stedelijke distributie aan te wakkeren.



### 3. STEDELIJKE DISTRIBUTIESTRUCTUUR EN STEDELIJKE LOGISTIEKE RUIMTEN

---



De bevoorradings efficiëntie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal verbeteren naarmate de goederenstromen in toenemende mate worden gebundeld. Daardoor zal ook het aantal voertuigbewegingen voor de bevoorrading afnemen. Een efficiëntere bevoorrading van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door bundeling van de goederenstromen zal zich eveneens vertalen in een betere luchtkwaliteit, een verhoogde toegankelijkheid, (eventueel) lagere bevoorradingskosten voor de bedrijven en de veiligheid op de weg verhogen.

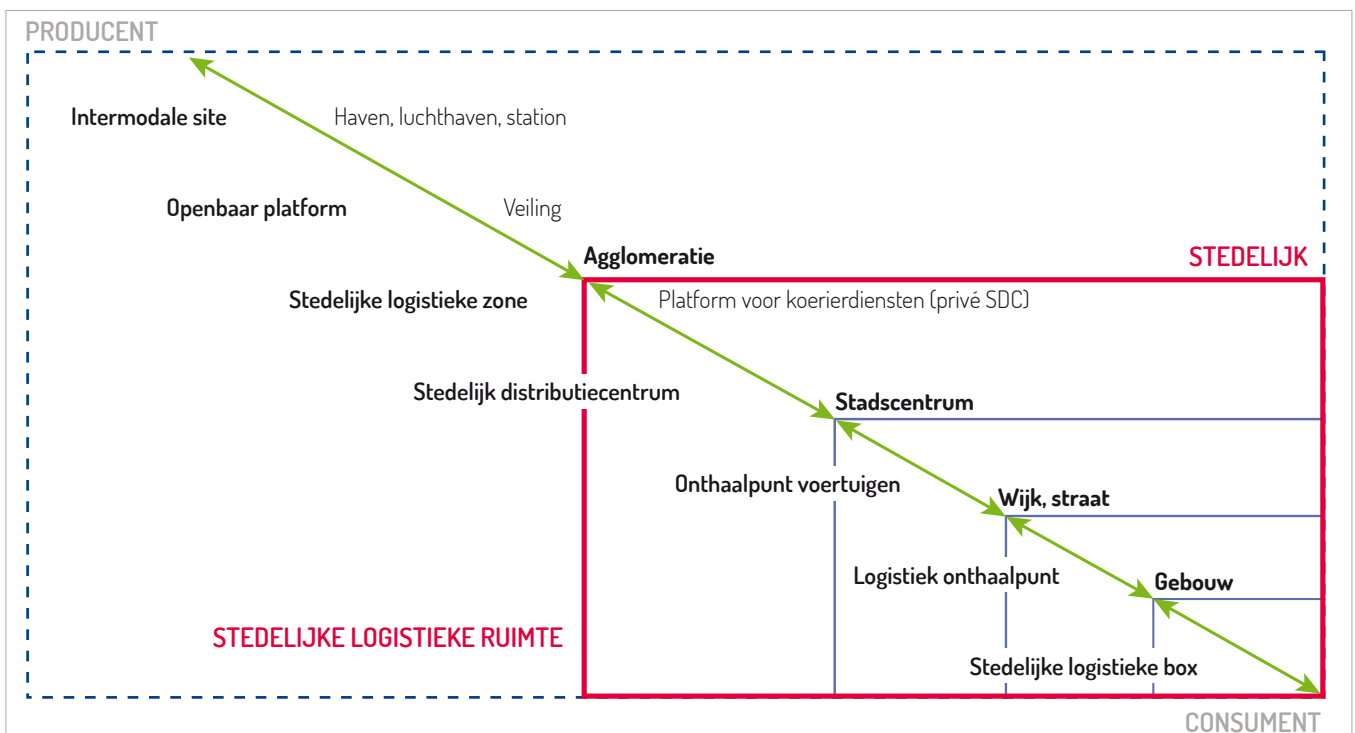
Voor we dieper ingaan op de eigenlijke actieplannen, is het nuttig even stil te staan bij de diverse stedelijke logistieke ruimten (SLR) en bij de definitie van het Stedelijk distributiecentrum (SDC). De term Stedelijk distributiecentrum heeft naargelang zijn plaats in tijd en ruimte verschillende betekenissen. De definities zijn vaak vaag en dubbelzinnig en blijkbaar circuleren er heel wat benamingen.

Het Europese programma BESTUFS (Bestufs Good practice Guide on Urban freight, 2007) is van oordeel dat een SCC het best wordt beschreven als een logistieke voorziening die relatief dicht is gelegen bij het geografische gebied dat zij bedient (een stadscentrum, een hele stad of een specifieke locatie zoals een winkelcentrum), waaraan veel vervoerders hun vracht toevertrouwen en van waaruit de leveringen gebundeld worden uitgevoerd. Hier kunnen ook diverse logistieke diensten met bijkomende toegevoegde waarde worden aangeboden.

Deze vlag dekt dus heel uiteenlopende ladingen; het concept werkt multi-klientenactiviteiten in de hand, overslagmogelijkheden en het overladen van goederen van grote voertuigen in kleinere. Doel is het aantal leveringsvoertuigen binnen het stedelijk gebied evenals de door hen afgelegde afstand globaal te verminderen.

Daniel Boudouin deelde de stedelijke logistieke ruimten in (Documentation française, 2006). De grote lijnen van zijn oefening worden hieronder geschetst. Om de stedelijke goederenstromen te optimaliseren werden er verschillende initiatieven genomen onder de noemer van Stedelijke Logistieke Ruimte. Of het nu vaste of mobiele, gesloten dan wel open ruimten betreft, hun doel is onveranderlijk de stedelijke goederenstromen te consolideren. Globaal genomen kunnen we 5 types stedelijke logistieke ruimten onderscheiden:

Afbeelding 4: Types stedelijke logistieke ruimten (SLR)

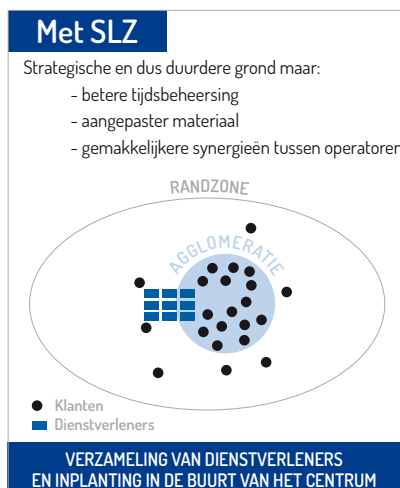
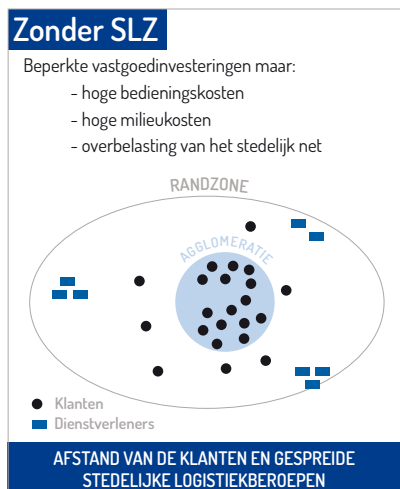


Bron: Ville, Rail & Transports, 9 maart 2011

## STEDELIJKE LOGISTIEKE ZONES (SLZ)

Deze zones zijn bestemd voor de activiteiten verbonden met de levering van goederen die rechtstreeks verband houden met de werking van de stad en voor opslag gedurende een korte tijd.

Afbeelding 5: Stedelijke logistieke zones



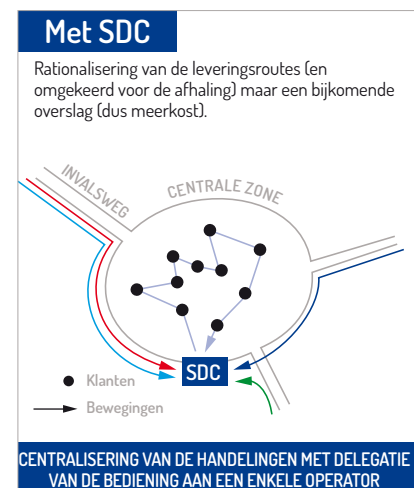
Bron: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

## STEDELIJKE DISTRIBUTIECENTRA

Volgens Boudouin zijn stedelijke distributiecentra consolidatiezones van goederen bestemd voor of afkomstig uit het stadscentrum. BESTUFS verruimt het begrip van het bediende gebied: dat kan zowel het stadscentrum als de hele stad, een deel daarvan of een specifieke locatie er zelfs een specifiek handelscentrum zijn. Stedelijke distributiecentra zijn veelal publieke initiatieven. Veel Europese steden maken al gebruik van stedelijke distributiecentra (SDC).

Vervoerders, verladers en leveranciers leveren aan de SDC. Daar worden de goederen dan gebundeld en met schone voertuigen tot in het centrum gebracht. SDC kunnen ook een oplossing bieden voor de bij handelaars vaak beperkte opslagruimte. Het TIR-centrum fungeert al gedeeltelijk als een SDC, vooral voor de sector van de alcoholhoudende drank. Bovendien fungeert een deel van de boxen (al dan niet onder douane) als opslagruimte voor de handelaars in het stadscentrum.

Afbeelding 6: Stedelijke distributiecentra (SDC)



Bron: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

Eerdere studies en proefprojecten belichtten al de factoren voor het succes of het falen van de SDC. De voornaamste succesfactoren zijn:

- De rendabiliteit werd duidelijk onderzocht met kosten-/batenmethodes, die ook de externe kostprijs in aanmerking nemen om de baten van het systeem aan te tonen;
- Er is voldoende steun van de lokale overheid nodig om gunstige omstandigheden voor de oprichting van een SDC te scheppen, maar die steun mag niet nodig zijn om de permanente exploitatie ervan te verzekeren.
- Er moeten mogelijkheden bestaan om de extra kosten van overslag en last-miletransport elders in de keten terug te verdienen;
- De aanwezigheid van logistieke diensten met een toegevoegde waarde kan de extra kost van de overslag (geheel of gedeeltelijk) compenseren, financiële inkomsten genereren en tewerkstelling creëren;
- Het Sugar-programma beveelt ook aan om te vertrekken van bestaande structuren en om partnerschappen aan te gaan met logistieke specialisten.
- De belangrijke goederenstromen (bijvoorbeeld naar kantoorwijken, ziekenhuizen, universiteiten) moeten duidelijk worden geïdentificeerd; de consolidering van die stromen kan gelijktijdig leiden tot een daling van het aantal afgelegde kilometers en besparingen voor de bestemmelingen opleveren.
- Er zouden partnerschappen moeten worden gesloten met de bestemmelingen van de leveringen (winkels, bedrijven) zodat ze het initiatief voldoende zouden steunen waardoor er een voldoende groot kritiek volume voor het SDC wordt gecreëerd.
- De snelle verwezenlijking van kleinschalige proefprojecten en de evaluatie van hun impact, alvorens de maatregel te veralgemenen.
- De regeling van de toegang tot bepaalde grondgebieden werkt het consolideren of het gebruik van schone voertuigen in de hand.

Factoren die vaak als verantwoordelijk voor het mislukken van SDC worden aangehaald:

- Het gebruik van een SDC verhoogt de kosten binnen de keten. Tot op heden zijn ondernemers niet echt bereid op te draaien voor deze extra kost. Daarom moeten de kosten voor de overslag en het last-miletransport maximaal worden beperkt. De mogelijkheid van een positieve business case op lange termijn, zonder overheidssteun, blijft onduidelijk;
- Het gebruik van een SDC creëert onduidelijkheid over de overdracht van de verantwoordelijkheden. Dit moet juridisch worden geregeld;
- De concurrentieverhoudingen met de bestaande plaatselijke vervoerders kunnen verstoord raken.

Anderzijds moeten we vaststellen dat niet alle goederenstromen zich voor distributie via SDC lenen. Relatief gezien verloopt de bevoorrading door binnenstadsspecialisten (vb. expreskoeriers, integrators) en ketenvervoerders (vb. winkelketens en supermarkten) al gebundeld en met volle voertuigen. SDC lenen zich voor gelegheidsvervoerders en leveranciers. Dergelijke types distributiestructuren worden gekenmerkt door een beperkt aantal afleveradressen in het stadscentrum zodat het vervoer over de laatste kilometer veelal niet efficiënt verloopt. Aangezien het aantal afleveradressen in het Gewest beperkt is, vertegenwoordigt deze groep de meerderheid van de voertuigbewegingen gegenereerd door goederenvervoer. Door hun goederen af te leveren bij een SDC, hoeven incidentele vervoerders zelf niet meer in het centrum te rijden, waardoor het aantal voertuigkilometers gereduceerd wordt.

## LEVERZONES

Een leverzone is een parkeerstrook die voertuigen kunnen gebruiken tijdens bepaalde uren van de dag om goederen te leveren. Een leverzone impliceert dat een gedeelte van de beleveringafstand hetzij te voet, hetzij met een aangepast vervoermiddel wordt afgelegd.

Afbeelding 7: Leverzones voor voertuigen

**Zonder LEVERZONES**

In problematische zones dragen bestelwagens bij tot de verslechtering van de bereikbaarheid. Bij gebrek aan beschikbare ruimte stellen ze zich op de straat, zo dicht mogelijk bij de klant.



**STOREND PARKEREN TIJDENS HET LADEN EN LOSSEN.**

**Zonder LEVERZONES**

Voorbehouden en beveiligde plaatsen ter beschikking van de transporteurs. Deze laatste bezorgen de zendingen te voet van het naburige laadterrein (eventueel met ter beschikking gestelde hulpmiddelen gesteld of personeelsleden).



**BESTEMMING VAN EEN RUIMTE WAARME EEN ZONE IN EEN STRAAL VAN 100 M BEDIEND KAN WORDEN**

Bron: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

## PUNTEN VOOR TUSSENOPSLAG

Een punt voor tussenopslag is een ruimte waar de vervoerder de goederen kan achterlaten. Hij hoeft zich dus niet meer naar de eindklant te gaan. Die komt de goederen zelf op het gewenste moment ophalen (of belast een derde daarmee).

Afbeelding 8: Punten voor tussenopslag

**Zonder PTO**

De bevoorrading en afhandeling wordt geconfronteerd met een beperkte ruimte (smalle straten, veel personenverkeer...) tijdens de gebruikelijke transporturen.



**DE BESTELWAGENS HEBBEN PROBLEMEN OM DE VERBINDING MET HUN KLANTEN TE VERZEKEREN (TIJDSTIP, PLAATS).**

**Met PTO**

De verzendingen worden (indien mogelijk buiten de spits) afgehandeld op een basis in de buurt van de klanten. Deze laatste zorgen zelf voor de verbinding met de site (of vertrouwen dit toe aan een dienstverlener).



**HET EIND- (OF BEGIN-)PARCOURS VAN EN NAAR DE BASIS IS TEN LASTE VAN DE KLANT.**

Bron: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

## STEDELIJKE LOGISTIEKE BOXEN

Stedelijke logistieke boxen kunnen vast of mobiel zijn. Ook in grootte kunnen ze variëren. Ze staan op strategische en voor de klanten vlot bereikbare punten opgesteld. Een goed voorbeeld daarvan zijn de boxen van bpost; de klant kan een pakje laten toekomen in de pakketautomaten die zich op vlot bereikbare plaatsen, zoals het station, bevinden.

Afbeelding 9: Stedelijke logistieke boxen

**Zonder SLB**

De beperkingen in ruimte en tijd wegen zwaar op de productiviteit van de bediening. De vervoerder is niet volledig meester van de exploitatie.



**FYSIEKE RELATIE NOODZAKELIJK TUSSEN DE VERVOERDER EN DE KLANT (of zijn vertegenwoordiger)**

**Zonder SLB**

Het bestaan van logistieke boxen maakt het mogelijk vervoerder en klant los te koppelen. Dit leidt tot een grotere vrijheid in het tijdsbeheer.



**ZENDINGEN WORDEN GELEVERD IN EEN BOX ZONDER AANWEZIGHEID VAN DE KLANT.**

Bron: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006



Tabel 4: Overzicht en kenmerken van de Stedelijke Logistieke Ruimte

Soort SLR	Belangrijkste doelstellingen	Wijziging van de logistieke keten	Politiek voluntarisme	Betrokkenheid van privéoperatoren
<b>SLZ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het aantal bestelwagen op de invalswegen verminderen</li> <li>De productiviteit van de stedelijke bevoorradings-activiteiten verhogen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geen wijziging in de praktijk, niet bij de transporteur, noch bij de klant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanpassing van de stedenbouwkundige plannen</li> <li>Grondbeheer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betreft alle specialisten stedelijke logistiek</li> </ul>
<b>SDC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De conflicten tussen de gebruikers van de openbare weg beperken</li> <li>Het stedelijk milieu verbeteren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Breuk in de relatie transport/klant</li> <li>De administratieve circuits van de verzendingen moeten worden hersteld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoge werkingskosten</li> <li>Sterk politiek engagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificatie van de operatoren en de stromen aangepast aan dit werkingstype</li> </ul>
<b>Leverzones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het parkeren van bestelwaggen vergemakkelijken en de hinder beperken</li> <li>De naderingstijd verminderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geen wijziging voor de bestemming</li> <li>De transporteur vergroot de wandelafstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beperkte investering en redelijke operationele kosten</li> <li>Gemakkelijk te verplaatsen uitrusting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betrokkenheid van de expreskoeriers bij het opzetten van het project</li> </ul>
<b>PTO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De bereikbaarheid van moeilijk toegankelijke zones vereenvoudigen</li> <li>Klanten die weinig tijd hebben tevreden stellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verplaatst het punt van de eindlevering</li> <li>Vergt aangepaste informatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Veel overleg met de betrokken partijen vereist</li> <li>Ter beschikking stellen van opslagruimte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilisatie van de actoren</li> </ul>
<b>SLB</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Levering zonder aanwezigheid van de klant</li> <li>Werkt leveringen buiten de spitsuren in de hand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verplaatst het punt van de eindlevering</li> <li>Vergt aangepaste informatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weinig betrokkenheid van de overheid</li> <li>Overleg met beheerders van openbare ruimten (stations, metrostations, parkings...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uitrusting geplaatst door gespecialiseerde bedrijven</li> </ul>

Bron: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

## 4. ACTIEPLANNEN



Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil zo snel mogelijk vooruitgang boeken om de bevoorrading schoner en intelligenter te doen verlopen. Dit geldt ook voor het vervoer van goederen die het Gewest verlaten. Concreet komt dit neer op minder voertuigbewegingen en op minder uitstoot. Dit is alleen haalbaar als er actief wordt ingezet op het realiseren van verschillende ontwikkelingsstrategieën die bovendien resulteren in een win-winsituatie voor de betrokken partijen.

De prioriteiten werden vastgelegd tijdens de interactieve workshops (zie *Inleiding*). De betrokken partijen kregen de gelegenheid om hun visie op en praktische ervaring met het te voeren stedelijke distributiebeleid toe te lichten. Daarnaast gingen de deelnemers op zoek naar maatregelen voor bepaalde themagebonden vragen. De antwoorden op die vragen hielpen concreet prioriteiten te stellen of om andere prioriteiten te formuleren.

Heel wat voorgestelde prioriteiten werden meermaals, soms onder een iets andere vorm aangehaald, wat gewoon hun belang aantoont. Het betreft met andere woorden sterke punten waarrond later beleidsacties moeten worden uitgewerkt.

Om de strategische doelstellingen en de overeenstemmende prioriteiten duidelijk weer te geven, hebben we ze hieronder samengevoegd en toegelicht volgens de vijf grote lijnen van de visie op de organisatie van het toekomstige goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- **Fysieke structuur van de stedelijke distributie.**
- **Planning van ruimte en vastgoedsector.**
- **Operationele maatregelen voor efficiëntere stedelijke leveringen.**
- **Informatie, onderzoek en innovatie.**
- **Coördinerende rol van het Gewest.**

Hieronder lichten we de doelstellingen en prioriteiten van ieder domein toe: ieder domein omvat ook een reeks acties. Per domein schetsen we eerst de context en vervolgens de doelstellingen samen met de maatregelen om die doelen te verwezenlijken. De timing, de budgettaire en menselijke middelen; de verantwoordelijkheden van de partners (piloten en actoren die erbij moeten worden betrokken) worden aangeduid, evenals de benchmarks om de doeltreffendheid van de acties na te gaan.

Bij de uitwerking van de actieplannen werden verschillende elementen als uitgangspunt gehanteerd:

- Het aantal acties werd beperkt om zich voldoende te kunnen concentreren op de uitwerking ervan en om te vermijden dat er door een te ruime invalshoek aan efficiëntie wordt ingeboet.
- Het actieplan moet tweejaarlijks worden geactualiseerd en aan de evolutie van de volatiele markt van de stedelijke leveringen worden aangepast. Actualiseren betekent dat er nieuwe acties kunnen worden toegevoegd of dat de draagwijdte van de bestaande acties kan worden aangepast. Het voorgestelde actieplan vormt met andere woorden het vertrekpunt voor een herhalingsproces.
- In de mate van het mogelijke worden de acties samen met de bedrijven uitgevoerd om de nodige steun te krijgen en om andere acties sneller te kunnen doorvoeren. Die samenwerking kan zowel operationeel (persoonlijke motivatie, bijvoorbeeld) of financieel van aard zijn (PPP-structuren bijvoorbeeld).
- Voor de uitvoering van de acties is ook de medewerking van de gemeenten nodig, die betrokken zullen worden bij de acties die hen aanbelangen.
- De acties worden opgebouwd rond duurzaamheid, levensvatbaarheid, loyale concurrentie en keuzevrijheid.
- Het actieplan is een dynamisch plan. Uiteraard kunnen de acties niet allemaal onmiddellijk in detail worden uitgewerkt, omdat de resultaten van bijvoorbeeld aanvullend onderzoek nog moeten worden afgewacht. Ook de marktevolutie kan een aanleiding vormen om acties aan te passen of stop te zetten.
- Om het actieplan alle slaagkansen te geven moet de uitwerking ervan jaarlijks worden opgevolgd. Hierin moet de vermindering van het aantal voertuigbewegingen en van de uitstoot duidelijk naar voren komen.

De begrotingselementen in het actieplan hebben een indicatieve waarde en raken in dit stadium niet aan de gewestelijke begroting. Bij de uitvoering van de acties zal voor elke actie de precieze middelen en hun vastlegging bepaald moeten worden.

## 1. Fysieke structuur van de stedelijke distributie

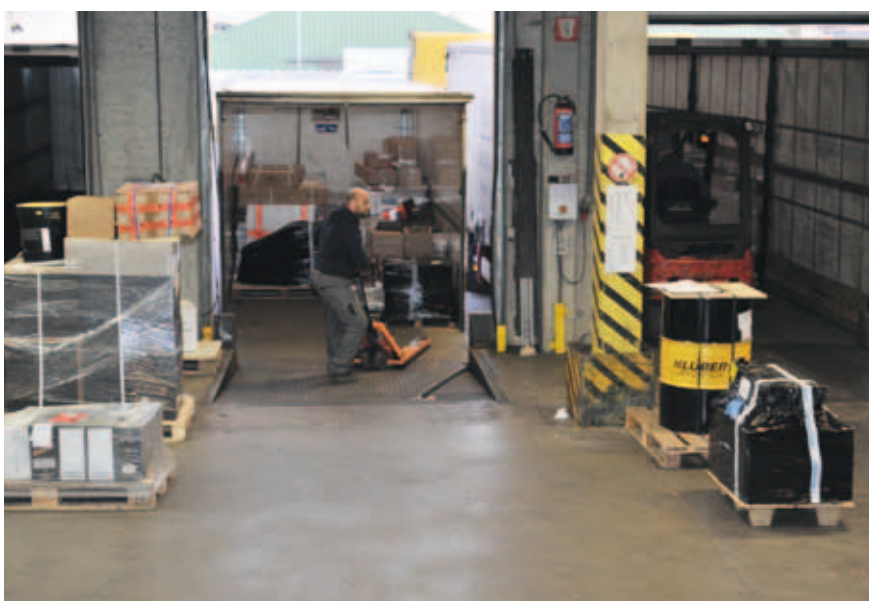
Alleen wanneer het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daadwerkelijk steun biedt, maakt de mutualisatie van de goederenstromen kans op slagen. Een van de belangrijke uitgangspunten in dit kader is de integratie van de bestaande structuren binnen een geïntegreerd netwerk voor stedelijke distributie en de ontwikkeling van nieuwe structuren. Het bepalen van dé optimale netwerkstructuur voor stedelijke distributie is maatwerk waarbij verschillende combinaties denkbaar zijn:

- Een gecentraliseerde structuur waarbij één groot SDC instaat voor de bediening van het hele Gewest.
- Een hiërarchische structuur met één centraal SDC en meerdere satellieten (micro-hubs) verspreid over het Gewest.
- Een distributieve structuur waarbij SDCs zich richten op de beleving van een bepaalde geografische zone van het Gewest of zich toeleggen op de verdeling van specifieke productcategorieën (vb. bouwmaterialen).

In de eerste plaats moet gekeken worden naar de functie die de Haven van Brussel in dit verhaal kan spelen. De aanwezigheid van een bestaande structuur zoals de Haven is immers een belangrijke troef voor het goederenvervoer in het Gewest en biedt nog heel wat mogelijkheden om de goederenstromen te mutualiseren. Bij de ontwikkeling van een goed opgezette structuur moet de Haven dan ook een bevoorrechte partner worden. De haven beschikt immers over de nodige ruimte, kennis van zaken en infrastructuur om uit te groeien tot een volwaardige bevoorradingshaven van het BHG.

Historisch gezien groepeerde de Haven hoofdzakelijk secundaire (industrie) en "zware" tertiaire activiteiten (groothandel, transport...). Hoewel de Haven voor de bevoorrading van de hoofdstad al een belangrijke rol speelt (bouw materiaal<sup>2</sup>, energieproducten<sup>3</sup>, voedingswaren<sup>4</sup>, courante gebruiksgoederen<sup>5</sup>), bestaat het goederenvervoer via de waterweg nog voornamelijk uit bulkgoederen. In 2001 is de Haven begonnen met de diversifiëring van haar goederenvervoer door de aanleg van een containerterminal in de voorhaven, die sinds 2010 uitgebreid is dankzij de totstandbrenging van een regelmatige transportlijn via de waterweg van op pallets gestapelde bouwmaterialen. Door dit te doen, vervult de Haven de opdrachten die haar door het Gewest werden toegewezen betreffende de promotie van de waterweg en het creëren van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Een andere en aanvullende focus is de inschakeling van de Haven binnen een structuur voor stedelijke distributie. Om de banden tussen haven en stedelijke zone nog meer aan te halen zal de haven een belangrijke partner moeten worden binnen alle beleidsdomeinen die raken aan het goederenvervoer in het Gewest. Dat veronderstelt wel dat de Haven nieuwe infrastructuren en een uitgebreid dienstenpakket zal moeten ontwikkelen specifiek gericht op het bevoorraden van handelaars en bedrijven.

Tot slot zal het BHG ook een faciliterende rol moeten spelen in de uitbouw van structuren die in de eerste plaats de prestaties van (individuele) bedrijven bevorderen. We denken daarbij aan nieuwe levermethodes die expreskoeriers ontwikkelen om op een efficiëntere manier het binnenstedelijk gebied te bevoorraden. Omdat dergelijke initiatieven vaak ook een duurzaamheidscomponent inhouden, is het aangewezen om deze zoveel als mogelijk te ondersteunen en te bestendigen.



<sup>2</sup> Betoncentrales, importeurs van zand.

<sup>3</sup> Bevoorraden van tankstations en transporteren van verwarmingsmazout.

<sup>4</sup> Cf. Mabru-ECFG en de maalderij Ceres die ook levert aan Brusselse bakkerijen, zowel aan artisanale als aan industriële bakkerijen.

<sup>5</sup> Importeurs van meubels, kleding, schoenen... aan het TIR-centrum.

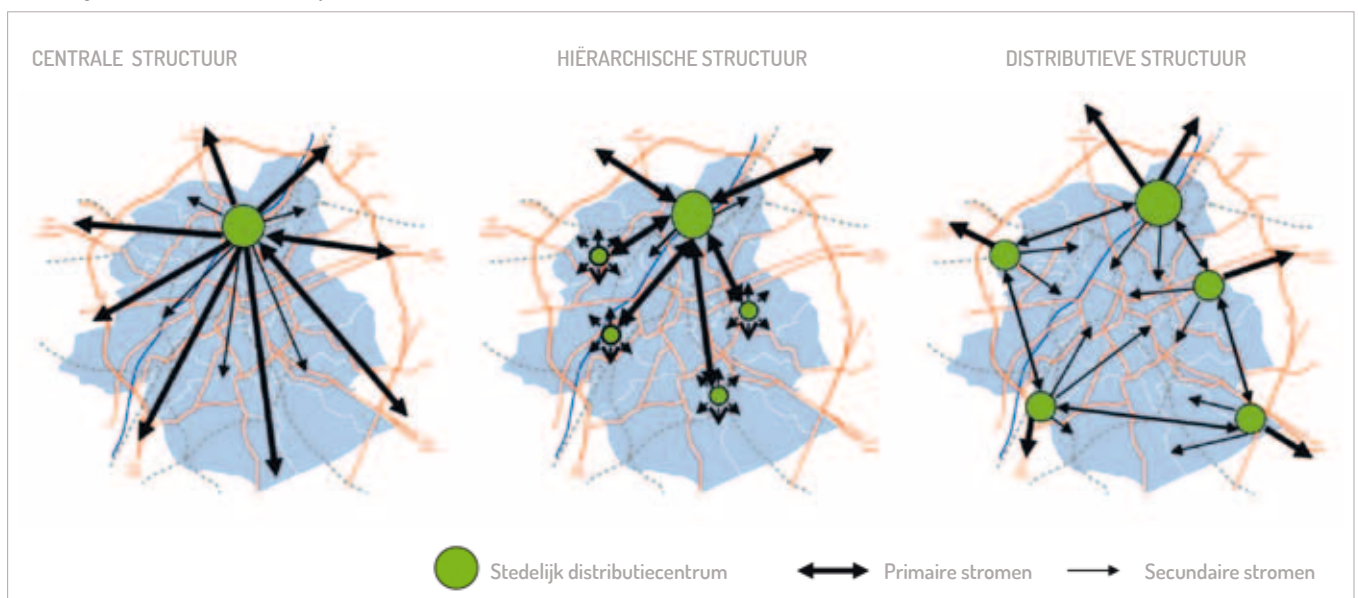
De prioriteiten in dit domein zijn de volgende:

- Bepaal de optimale netwerkstructuur voor stedelijke distributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Schakel de Haven van Brussel in als belangrijke partner voor stedelijke distributie
- Faciliteer privé-initiatieven die een positieve impact hebben op de bevoorrading van het Gewest

De morfologie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doet vermoeden dat er voor de stedelijke distributie misschien meerdere overslagpunten of SDC nodig zijn. Het precieze aantal, de grootte en de optimale locaties (vb. aan de belangrijkste invalswegen) moeten nog verder worden onderzocht. Concreet betekent dit dat zowel de aard, de verpakking, het volume, de oorsprong/bestemming, de leverfrequenties en de gebruikte transportmodi evenals de omstandigheden aangaande de bereikbaarheid van de potentiële locaties van de goederenstromen moeten worden onderzocht. Onderstaande schema's tonen de mogelijke distributiestructuren die echter niet de optimale keuze zijn. De plaatsing van de platformen op de schema's is puur indicatief en vormt in geen geval een voorspelling van hun werkelijke plaatsing die zal afhangen van de bovenvermelde parameters. Daarenboven zal rekening gehouden worden met de resultaten van de lopende studie Kanaalplan.

De site van Schaarbeek-Vorming lijkt echter nu al een essentiële schakel van de structuur omwille van haar trimodale toegankelijkheid, haar grondreserves en de regeringsbeslissingen met betrekking tot de bestemming van de site. Daarnaast is er ook een rol weggelegd voor het TIR-centrum, aangezien het een bestaande uiterst belangrijke infrastructuur van de Brusselse stedelijke logistiek is. Hoogstwaarschijnlijk zal er ook een distributiecentrum komen in het deel ten zuiden van het kanaal.

Afbeelding 10: Structuur van het stedelijk distributienet



Bron: Buck Consultants, 2011

Een distributieve structuur lijkt het meest aangewezen voor de Brusselse context; die laat immers toe de diverse investeringen te faseren en het systeem in overeenstemming met de behoeften te doen evolueren.

Tabel 5: Voor- en nadelen van de verschillende structuren van het stedelijk distributienet

	CENTRALE STRUCTUUR	HIËRARCHISCHE STRUCTUUR	DISTRIBUTIEVE STRUCTUUR
Exploitatiekosten	++	-	+ / 0
Last mile	+	++	++
Handling	0	--	0
Evolutief karakter	--	0	+++
Leefmilieu	+	+	++
Investeringen	++	+ / 0	+

Bron: Buck Consultants, 2011

Bij het bepalen van de optimale netwerkstructuur moet er ook rekening worden gehouden met de wensen van de handelaars, bedrijven en logistieke dienstverleners. Zij zijn het immers die op de mogelijke overslagplaatsen voor de ladingen moeten zorgen.

Waar zeker aandacht aan besteed moet worden, is het gebruik van het Kanaal als waardevolle bevoorradingsas. Gezien het Kanaal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doorkruist, lijkt een last-mile binnenvaartoplossing op het eerste zicht een evidente keuze. Bovendien bestaan er al innovatieve binnenvaartconcepten, zoals autonome laad- en loskranen aan boord, die aangepaste infrastructuur aan de kade overbodig maken. Het gebruik van het Kanaal kan de toegangswegen tot de binnenstad ontlasten. Bijkomend kunnen ook kleine en beveiligde overslagpunten langs het Kanaal worden voorzien.

De goederenstroomanalyse en de uitwerking van de business case zullen waardevolle informatie opleveren voor de Haven om in de stedelijke distributie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te worden ingeschakeld. Die informatie moet toelaten de functies, de oppervlakte en de verwachte kosten van het project te bepalen en bestaande functies en diensten eventueel te heroriënteren. Te denken valt aan de ontwikkeling van een platform voor stedelijke logistiek op Schaarbeek-Vorming, de oprissing en uitbreiding van het TIR-centrum alsook aan de waarschijnlijke ontwikkeling van een logistieke ruimte ten zuiden van het kanaal, enz. Daarnaast zal de input ook nuttig zijn in het kader van de opmaak van het masterplan voor het kanaalgebied.

Eén van de invalshoeken voor de Haven om haar plaats binnen het netwerk voor stedelijke distributie te bepalen is de ontwikkeling van piloten rond de afhandeling van specifieke goederenstromen. In de eerste plaats denken we hier aan het transport van bouwmaterialen, wat niet wegneemt dat ook andere sectoren onderzocht moeten worden.

<b>STRATEGISCHE DOELSTELLING(EN)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundelen van het incidenteel vrachtvervoer</li> <li>• Verminderen van het aantal voertuigbewegingen in het stedelijk gebied</li> <li>• De rol van de haven en andere logistieke infrastructuren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest upgraden</li> </ul>
<b>AANPAK (PRIORITEITEN)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bepaal de optimale netwerkstructuur voor stedelijke distributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</li> <li>• Schakel de Haven van Brussel in als belangrijke partner voor stedelijke distributie</li> <li>• Faciliteer privé-initiatieven die een positieve impact hebben op de bevoorrading van het Gewest</li> </ul>

## Inspiratiebronnen

### UTRECHT

Voor het laden en lossen van de goederen is de "bierboot" van Utrecht voorzien van een hefkraan. De Bierboot wordt voornamelijk gebruikt voor de bevoorrading van de horecazaken langs de kanalen, maar wordt nu en dan ook ingezet voor het transport van zware bouwmaterialen. De Bierboot vaart twee keer per dag uit.

Afbeelding 11: Bierboot van Utrecht

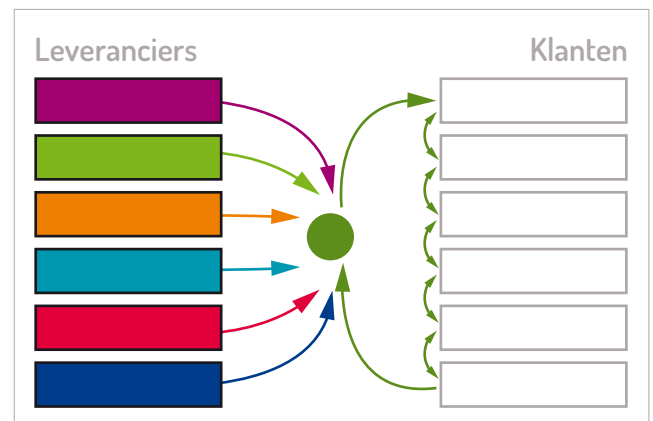
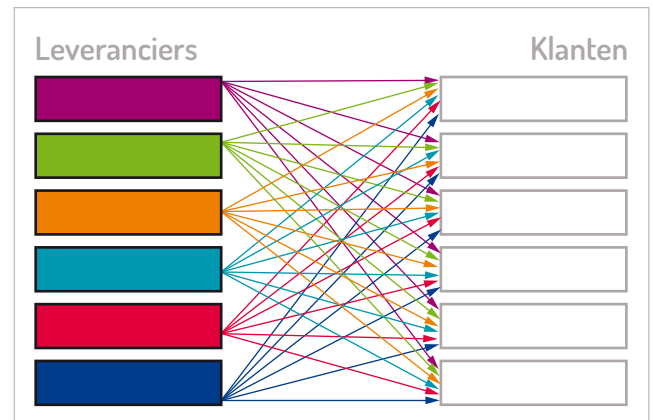


Bron: Buck Consultants International (2011)

### LONDEN

In Europa werden al verschillende succesvolle projecten rond bouwlogistiek uitgevoerd. Bij de meeste van deze projecten werd een **bouwconsolidatiecentrum** opgericht dat de leveringen aan de stedelijke bouwplaatsen bundelde. Zo wees een business case in Londen uit dat de leveringskosten door het bundelen van leveringen met 20% konden worden gedrukt.

Afbeelding 12: Consolidatiecentrum voor bouw materiaal in Londen



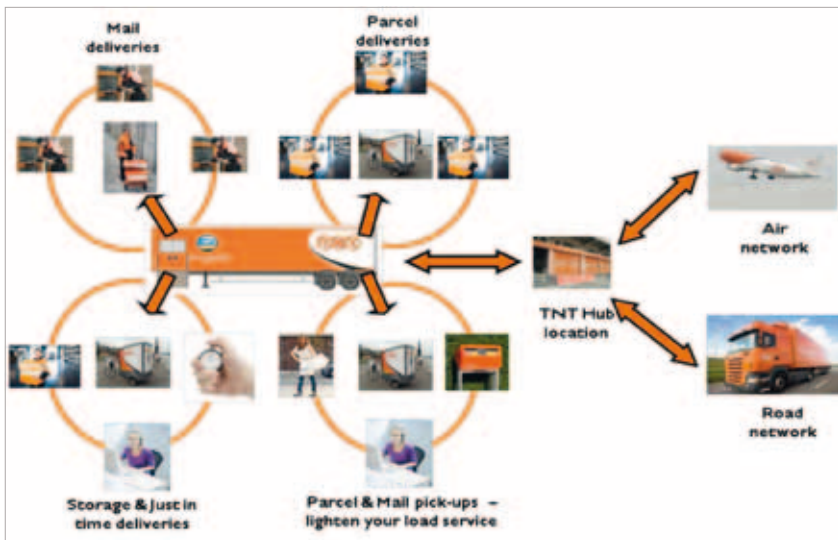
Bron: Transport for London

➔ Verleen privé-initiatieven die een positieve impact hebben op de bevoorrading

## TNT - HUB MOBILE

Een goed voorbeeld is het mobiele depot dat door TNT werd ontwikkeld. Het concept bestaat erin om vanuit een geparkeerde vrachtwagen in de binnenstad de last mile levering en de ophaling met cargofietsen te organiseren.

Afbeelding13: Het mobiele depot als kosteneffectieve emissievrije oplossing voor stedelijke distributie



Bron:TNT Express

Afbeelding14: Voorbeelden van stedelijke logistieke boxen



Bron: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006



## BRUSSEL

In 2011 lanceerde bpost het **bpack**-concept. Deze pakketautomaten zijn 24 uur per dag en 7 dagen per week toegankelijk. Tijdens een testfase die gedurende een jaar loopt worden vijf automaten in Brusselse metrostations geïnstalleerd.

Afbeelding15: Voorbeelden van pakketautomaten



Bron: bpost – DHL

## 1.[1] ANALYSE VAN DE GOEDERENSTROMEN MET HET OOG OP EEN DISTRIBUTIESCENARIO

### Context

Uit de SWOT-analyse bleek dat het ontbreken van gegevens een belangrijke zwakte vormt voor het Gewest; die ontbrekende informatie belet namelijk om de huidige situatie van het goederenvervoer in perspectief te plaatsen en oplossingen naar voor te schuiven.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt vooralsnog niet over voldoende en juiste kwantitatieve gegevens aangaande het bevoorradingsprofiel van de bestaande handelaars, bedrijven en consumenten. De ontbrekende gegevens betreffen bijvoorbeeld het volume, de aard, de verpakking, de herkomst, de bestemming, de leverfrequentie, de transportmodi... en de productie van goederen door de Brusselse bedrijven.

De goederenstromen mogen niet worden beperkt tot de bevoorrading van de retail, maar moeten wel degelijk alle door het goederenvervoer gegenereerde activiteiten omvatten en moeten een sectoraal beeld geven (differentiëring van de zones en van de activiteiten).



### Maatregelen

- **Het voeren van onderzoek naar de goederenstromen in Brussel.**
- **Onderzoek bij de bedrijven:** de snelste manier om dergelijke informatie te vergaren is het organiseren van een schriftelijke enquête waarbij minstens de helft van de bedrijven en handelaars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt aangeschreven. Eerdere studies leerden ons dat een responsgraad van 10 tot 20% voldoende is om de vergaarde gegevens te extrapoleren tot op het niveau van de belangrijkste concentraties van handelaars en bedrijven. De enquête moet een idee geven van het bundelingpotentieel van Brusselse handelaars en bedrijven en van de locaties waar op het eerste zicht de grootste consolidatieslagen kunnen gerealiseerd worden. Het is met het oog op een volledige deelname door de bedrijven echter belangrijk dat de beveiliging en de anonimiteit van deze gegevens worden gewaarborgd.
- **Belangrijkeheidsanalyse:** gezien de complexiteit van de stedelijke distributie (verschillende goederentypes, verpakking, bestelmomenten...) moet nadien gedetailleerd ingezoomd worden op de belangrijkste goederenstroomconcentraties. Er is met andere woorden op het niveau van de belangrijkste goederenstroomconcentraties (wijkniveau) een belangrijkheidsanalyse nodig om het reële zwaartepunt in de distributiestromen te onderzoeken. Een goed opgestelde vragenlijst moet een gecombineerde goederenstroom- en graviteitsanalyse toelaten.
- **Distributiescenario's:** De goederenstroomanalyse toont de hoofdlijnen van de goederenstromen binnen de verschillende gebieden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op basis van de analysesresultaten, moeten vervolgens ontwikkelingsscenario's uitgewerkt worden rond beloftevolle netwerkstructuren. Anderzijds moet door een valorisatie van de bestaande infrastructuur en de rol van de Haven de optimale structuur worden bepaald. Tot slot moeten ook privé-initiatieven met een positieve impact op de doelstellingen in de hand worden gewerkt.
- **Multimodale analyse van de toegankelijkheid van de potentiële sites.**

#### TIMING

| 2012-2014

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| BHG: 190.000€. Participatie Europa (LaMiLo): 60.000€ (vastleggingen 2012)  
| 0,25 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

| Piloot: Mobiel Brussel  
| Actoren: Gewestelijke Mobiliteitscommissie, Haven van Brussel, Economische en Sociale Raad

#### BENCHMARKS

| Europees LaMiLo project 2013-2015 — zie actie [10]  
| Studie "Prospective Research" ULB-VUB  
| Studie "Palets" van de Haven van Brussel

### Context

Het succes van de bundeling van goederen op regionaal niveau hangt af van de mate waarin rekening werd gehouden met de eerder in dit document besproken succesfactoren en mislukkingen. Het in aanmerking nemen van alle factoren, de analyse van de leefbaarheid van het project en de mate waarin de actoren zich achter het project scharen, zijn bij het uitwerken van een stedelijke distributiestructuur cruciaal.

#### TIMING

| 2013-2014

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| BHG: 165.000€. Participatie Europa (LaMiLo): 85.000€  
| 0,25 voltijds equivalenten (2013), 1 voltijds equivalent (2014)

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel

| **Publieke actoren:** Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), gespecialiseerde afdeling goederenvervoer, BROH, GOMB, Haven van Brussel, Vlaams en Waals Gewest...

| **Privéactoren:** BECI, UCM, UNIZO, Comeos, Brusselse Havengemeenschap, verladers, FEBETRA, winkeliers, logistieke dienstverleners, vastgoedontwikkelaars, financiële instellingen, juridische dienstverleners, UPTR, Vereniging van de havengebruikers van Brussel en Vilvoorde...

#### BENCHMARKS

| Politiek akkoord tegen 2013 over de structuur, Kanaal Plan  
| Europees LaMiLo-project — zie actie [10]

### Maatregelen

- Opname van het meest optimale ontwikkelingsscenario in een business case.
- Het voeren van overleg met de stakeholders van de overheid en de privésector.

De business case bepaalt:

- **de rol van alle actoren** (handelaars, bedrijven, overheid, exploitanten, logistieke dienstverleners) moet worden geëvalueerd volgens de ruimte, de kostprijs van de ontwikkeling en exploitatie, de besparingen, de maatschappelijke gevolgen, de milieu-impact, de logistieke processen, enz.
- **de mogelijke locaties**, beschikbaarheid van terreinen, kostprijs, toegankelijkheid
- **de kostprijs van de ontwikkeling** uitgaande van de ruimte-inventaris en van de vereiste plaatsen. Om de totale kostprijs van de ontwikkeling te beperken, moet nagegaan worden in welke mate de bestaande structuren benut kunnen worden. Daarbij dienen de mogelijkheden binnen het havengebied te worden onderzocht en het logistieke vastgoed aanbod in de rand rond Brussel in aanmerking te worden genomen.
- **de optimale exploitatiestructuur**. Er moet worden bepaald welke actoren het netwerk zullen uitbaten en hoe dit het best wordt georganiseerd. Ook hier zijn immers meerdere opties mogelijk, bijvoorbeeld:
  - Uitbating (concessie) door een of meerdere dienstverleners geselecteerd via een openbare aanbesteding
  - 100% publieke uitbating
  - Mengvorm publiekprivate uitbating

De periodiek te evalueren resultaatsverbintenissen moeten een optimale kwaliteit van de dienstverlening garanderen. Daarnaast moet er ook duidelijkheid zijn over het gebruik van CO<sub>2</sub>-neutrale voertuigen voor het last-mile transport.
- **de financieringsmogelijkheden** voor het ontwikkelen van de meest optimale netwerkstructuur **en de gevolgen van de kosten voor de gebruikers**. Er moet met andere woorden worden gezocht naar oplossingen om de extra kosten van overslag en nansport elders in de keten terug te verdienen, bijvoorbeeld door het toekennen van een overheidstoelage.
- **de verbonden logistieke diensten**. De business case moet naast de ontvangst van goederen en de organisatie van het last-mile transport ook rekening houden met de ontwikkeling van een meer uitgebreid logistiek dienstenpakket. Zo kan er sprake zijn van opslagruimte voor handelaars en voor toegevoegde waarde activiteiten. Er kunnen ook beveiligde vrachtwagenparkings (omheining en camerabewaking) inclusief voorzieningen voor chauffeurs zoals catering, sanitair en plaatsen voor het afstellen van de spiegels worden ontwikkeld. Er dienen ook publieke laad-/loskaden worden beoogd. Distributie in de stad met de fiets zal eveneens deel uitmaken van de business case en daarbij wordt gemikt op de ontwikkeling van specifieke elementen: opslagplaats voor het opslaan en/of delen van materieel die gedeeltelijk door de overheid beheerd zou kunnen worden en gecentraliseerde dispatching.
- **de aanverwante regelgevende aspecten**.

Bij de uitwerking van de business case zal het Gewest erop toezien dat bij de oprichting van de SDC elke potentiële globale meerkost voor de eindgebruiker vermeden wordt.

## 1.3] IDENTIFICEREN EN RESERVEREN VAN TERREINEN VOOR STEDELIJKE DISTRIBUTIE

### Context

De enquête bij de ondernemingen en de graviteitsanalyse (actie [1]) zullen de grote concentraties van goederenstromen in Brussel aantonen; het business plan (actie [2]) zal de optimale consolidatiestructuur voor Brussel aanduiden.

### Doelstellingen

- De ontwikkeling van de distributiestructuur toelaten.
- Een strategie ontwikkelen met betrekking tot terreinen voorbehouden voor distributie in Brussel.

### Maatregelen

Logistieke terreinen moeten niet alleen principieel worden gereserveerd in de documenten van de planning van het BHG (actie [13]), maar er moet ook op zoek worden gegaan naar de terreinen die de business case aanduidde voor de verschillende types logistieke ruimtes; die terreinen moeten vervolgens na validatie worden gereserveerd:

- Multimodale terreinen die beantwoorden aan de criteria betreffende duurzame toegankelijkheid (Schaarbeek-Vorming, een terrein dat vanuit het zuiden toegang biedt tot het kanaal).
- Uitgestrekte terreinen (min. 3 ha) waarop SDC een plaats kunnen krijgen (proefproject voor een stedelijk distributieplatform dat geïntegreerd is in het economische project van het volledige TIR-centrum, zijn uitbreiding en de Turn & Taxis-zone, Schaarbeek-Vorming, en mogelijkere wijs Klein-Eiland, NAVO, enz.).
- Kleine platformen langs het kanaal voor de distributie via het kanaal.
- Kleine ruimten in de nabijheid van handelskernen voor de vestiging van stedelijke NLT (Naburige Laadterreinen).
- Terreinen die in de eerste plaats bestemd zijn als "logistieke zones" zodat de zones voor stedelijke nijverheid en havenactiviteiten kunnen worden toegewezen aan producerende activiteiten.
- Overleg met de provincies Vlaams- en Waals-Brabant, en het Vlaamse en het Waalse Gewest.
- Enz.



#### TIMING

| 2014

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,2 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOTEN

| Piloten: Mobiel Brussel en het BROH

| Partners: GOMB, Atrium, BROH, ATO, Haven van Brussel, Brusselse Havengemeenschap, **Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed**, de provincies Vlaams- en Waals-Brabant, het Vlaamse en het Waalse Gewest, Vereniging van de havengebruikers van Brussel en Vilvoorde

#### BENCHMARKS

| Beheersovereenkomst BHG-Haven 2013-2018

| Kanaalplan

## 1.[4] FYSIEKE ONTWIKKELING VAN DE STRUCTUUR VAN HET STEDELIJKE DISTRIBUTIENET

### Context

De business case en de studie van de potentiële locaties (acties [2] en [3]) zullen de beste distributiestructuur voor Brussel, de werkwijze en de financiering ervan hebben bepaald.

### Doelstelling

Concretiseren van de strategie voor het consolideren van de stromen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

### Maatregelen

- Aankopen van terreinen/gebouwen via een openbare instelling of via een Publiek-Privaat Partnerschap.
- Afleveren van vergunningen.
- Aanleg van de infrastructuur (opslagplaatsen, platforms, kaden, enz.).
- Beheer van de structuur of het invoeren van concessies voor openbare diensten.



#### TIMING

| 2015-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 1 voltijds equivalent

Ter informatie: De kostprijs voor de ontwikkeling van een logistiek gebouw, inclusief de prijs van de grond, bedraagt 10 tot 15 miljoen €

#### ACTOREN - PILOTEN

| **Piloten:** Brussel Mobiliteit en de betrokken openbare instellingen (afhankelijk van het terrein en/of de verwervingsmodaliteiten)

| **Partners:** Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed, Haven van Brussel, BROH, ATO, GOMB, stedenbouwkundige diensten, logistieke dienstverleners, investeerders, vastgoedontwikkelaars, Brusselse Havengemeenschap, gemeenten, enz.

#### BENCHMARKS

| 2012 voorbereiding beheersovereenkomst BHG-Haven 2013-2018

| Kanaalplan

## 1.15] PROEFPROJECT BETREFFENDE STEDELIJKE DISTRIBUTIE IN HET TIR-CENTRUM

### Context

In het kader van het Europese project LaMiLo (zie actie [10]) wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voortmaken met het uitwerken van een optimale distributiestructuur op maat van een stad en, vooral, de uitvoerbaarheid van dit concept aantonen aan de hand van een proefproject betreffende het groeperen van goederen op een van de geïdentificeerde sites. Het project loopt af in 2015, wat inhoudt dat er snel een beschikbare ruimte gevonden dient te worden om het project te kunnen lanceren.

Het publieke statuut van de opslagplaatsen van het TIR-centrum (eigendom van de Haven van Brussel), de vermoedelijke integratie ervan in de toekomstige distributiestructuur als belangrijke bestaande infrastructuur en de gelijktijdige ontwikkeling van een uitbreidingsproject verbonden aan een economisch project op deze site, maken van deze site de plek bij uitstek om het LaMiLo-proefproject te huisvesten.

### Doelstellingen

Ontwikkeling van een proefproject aangaande een platform van stedelijke distributie geïntegreerd in het economische project dat zowel het TIR-centrum, de uitbreiding ervan en de zone Turn & Taxis omvat: groepagediensten, omschakeling op schone voertuigen (fietsen, elektrische voertuigen), gepalleteerd transport via het water, publieke loskade waarbij gewaakt wordt over een kwaliteitsvolle stedelijke integratie.

### Maatregelen

- Businesscase van het platform en identificatie van de sleutelfactoren voor succes (concessieovereenkomsten).
- Verwezenlijking van het platform en van een publieke laadkade.
- Concessie voor de uitbating door een specialist betreffende logistiek (aankoop van voertuigen, beheer).
- Implementatie van het proefproject en evaluatie.
- Studie van een aansluiting op de toekomstige tram voor logistiek gebruik.

### Eisen en voornaamste succesfactoren

Groepage kan in de hand worden gewerkt door een reeks maatregelen; voorbeelden daarvan zijn: de binnenstad uitroepen tot verboden terrein voor grote vrachtwagens (met aanhangwagens), tarifiering van het wegvervoer, bepaalde trajecten verbieden voor vrachtwagens of het invoeren van lage-emissiezones en een goede bereikbaarheid van het TIR-centrum voor vrachtwagens komende uit noordelijke richting.

#### TIMING

| 2013-2014

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| Budget LaMiLo 250.000€ en cofinanciering: BHG 125.000€, Europa 125.000€  
 | Terbeschikkingstelling door de Haven van vastgoed  
 | 0,25 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

| Piloot: Mobiel Brussel  
 | Partners: Haven van Brussel, Atrium, logistieke dienstverleners, de betrokken gemeenten

#### BENCHMARKS

| 2013-2018:  
 | Beheersovereenkomst tussen de Haven van Brussel en het Gewest  
 | Europees Lamilo-project — zie actie [10]



## 1.[6] HET TIR-CENTRUM OMVORMEN TOT EEN STEDELIJK DISTRIBUTIECENTRUM

### Context

Het TIR-centrum (Transport International Routier) valt onder het beheer van de Haven van Brussel. Het reikt concessies uit voor loskaden, logistieke opslagplaatsen en kantoren.

Op 8 juli 2010 besloot de Gewestelijke Regering het terrein van 8,6 hectare naast het TIR-centrum te behouden als haven- en vervoersgebied; dat moet de haven toelaten om hier, rekening houdend met de stedelijke omgeving, een economisch project te ontwikkelen. In december van datzelfde jaar tekende de haven een partnerschapsovereenkomst met de GOMB.

De actie betreft zowel het bestaande TIR-centrum als de uitbreiding ervan.

### Doelstellingen

- De stedelijke logistieke en distributieactiviteiten ontwikkelen.
- De huidige activiteiten uitbreiden met groepagediensten.
- De overstap naar schone voertuigen bevorderen.
- Onderzoek van het transport van gepalletiseerde goederen via het water naar het TIR-centrum.
- Verbeteren van de stedelijke integratie en onderzoek naar de haalbaarheid van een project voor leveringen per tram (actie [28]).

### Maatregelen

- Herziening van de huurovereenkomsten van de bedrijven in het TIR-centrum op de vervaldatum: opname van clausules ter bevordering van de Brusselse stedelijke distributie.
- Ondersteuning van groePAGE-initiatieven.
- Ondersteuning van initiatieven voor schone leveringen (fiets, elektrische voertuigen).

### Eisen en voornaamste succesfactoren

GroePAGE kan in de hand worden gewerkt door een reeks maatregelen; voorbeelden daarvan zijn: de binnenstad uitroepen tot verboden terrein voor grote vrachtwagens (met aanhangwagens), tarifiering van het wegvervoer, bepaalde trajecten verbieden voor vrachtwagens of het invoeren van lage-emissiezones.



#### TIMING

| 2013-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| Menselijke middelen in de Haven van Brussel

#### ACTOREN - PILOOT

| Pilot: Haven van Brussel

| Partners: Mobil Brussel, logistieke dienstverleners, de betrokken gemeenten

#### BENCHMARKS

| 2013-2018: Beheersovereenkomst tussen de Haven van Brussel en het Gewest

## 1.[7] GEPALLETISEERD TRANSPORT EN/OF TRANSPORT MET DRIEWIELERS VANAF HET WATER NAAR DE BINNENSTAD

### Context

Om nieuwe trafiek met hoge toegevoegde waarde te creëren bepaalde het Beheerscontract van de Haven van Brussel 2008-2012 dat de Haven onderzoek zou verrichten naar en een proefproject zou opstarten rond gepalleteerd vervoer.

In oktober 2010 legde de Haven, in samenwerking met de vennootschap M-Pro, concessiehouder van de Haven, een regelmatige lijn in voor het gepalleteerd vervoer van bouwmaterialen. Ook vandaag zorgt M-Pro verder voor het gepalleteerd vervoer

Deze techniek van palletvervoer dat stedenbouwkundig heel wat aantrekkelijker is dan containertransport, zou heel wat ruimte kunnen doen vrijkomen en nieuwe activiteiten kunnen doen ontstaan; daarbij denken we zeker, maar niet alleen, aan de sector van bouwmaterialen.

### Doelstelling

Het gebruik van het kanaal kan de toegangswegen tot de binnenstad ontlasten.

### Maatregelen

- Studie van het potentieel van het gepalleteerd goederenvervoer of van het goederenvervoer per driewielige fiets.
- Identificeren van de potentiële sites (aantal, locatie) en marktstudie.
- Ontwikkelen van beveiligde kleine overslagpunten langs het kanaal: de goederen die de verladings hier afzetten worden later opgehaald en rechtstreeks of eventueel via een in het havengebied gevestigd SDC naar hun eindbestemming gebracht.
- Ondersteuning van de invoering van de dienst.



#### TIMING

| 2012-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| Studie van het potentieel cofinanciering Mobiel Brussel-Haven 60.000€  
| Menselijke middelen in de Haven van Brussel

#### ACTOREN - PILOOT

| Piloot: Haven van Brussel  
| Partners: Mobiel Brussel, Atrium, logistieke dienstverleners, de betrokken gemeenten

#### BENCHMARKS

| 2013: Studie naar de economische haalbaarheid van het vervoer via het water van gepalleteerde courante consumptiegoederen in het Brussels Gewest - Haven van Brussel  
| Europees project Connecting Citizen Ports, aangestuurd door de Haven van Brussel



## 1.[8] VERVOER VAN BOUWMATERIAAL BIJ VOORKEUR VIA HET WATER

### Context

Transport van bouwmaterialen vormt nu al een groot deel van de goederenstroom naar het binnenstedelijk gebied. In het Gewest zijn op dit moment heel wat grote bouwprojecten lopende en gepland. De markt voorspelt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op korte termijn 80% van al de Belgische bouwmaterialenstromen zal aantrekken.

De Haven van Brussel heeft momenteel al een aantal projecten lopen die het transport van bouw materiaal en van consumptiegoederen betreffen, meer bepaald voor het bevoorraden van de Up-Site bouwplaats langs het kanaal en voor het afvoeren van het afval van de bouwplaats via het water (150.000 ton).

### Doelstelling

Een efficiëntere bouwlogistiek moet problemen tijdens bouwprojecten voorkomen en hinder voor de logistieke werking en het verkeer in het Gewest beperken.

### Maatregelen

- Samen met de Haven en de Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad (CBB-H) nagaan welke geplande grote bouwprojecten als proefproject kunnen gelden voor de gebundelde levering van bouw materiaal vanuit het havengebied, en wat de kostprijs ervan is.
- Samen met de Haven op zoek gaan naar mogelijke incentives en indien nodig naar een reglementair kader om de ondernemingen in de buurt van de waterweg te leiden tot het gebruik van het water voor de aanvoer van bouw materieel en de afvoer van bouwafval.
- Onderzoek en ontwikkeling van een proefproject voor het bundelen van bouw materiaal en bouwafval in het Vergotedok.
- Ontwikkeling van regelmatige lijndienst voor gepalleteerd transport in het Vergotedok.
- Een project voor het gepalleteerd transport van bouw materiaal aan de terminal Zuid in Anderlecht.

### Eisen en voornaamste succesfactoren

Merk op dat de focus op de bouwlogistiek slechts een eerste stap is. Ook andere sectoren en specialisaties moeten geleidelijk aan in aanmerking worden genomen.



#### TIMING

- 2014
- 2015
- 2013-2020
- > 2014
- > 2014

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

- Bouw 250.000€ (Europese steun via het Civitas programma mogelijk)
- 0,05 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

- Mobiel Brussel, BROH waaronder Directie Stadsvernieuwing, Leefmilieu Brussel, Haven van Brussel, de gemeenten, de Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad (CBBH-), de logistieke dienstverleners, de Commissie voor de Bouwplaatsen, het Vlaams Gewest

#### BENCHMARKS

- 2013-2018: Beheersovereenkomst tussen de Haven van Brussel en het Gewest
- Project Distribouw (Vlaams Gewest)

## 1.19] FACILITATOR VAN VERNIEUWENDE PRIVÉACTIVITEITEN

### Context

Steeds meer leveranciers en vervoerders gaan op zoek naar oplossingen om de stadslogistiek op een rendabele wijze te verbeteren. Voor de problematische laatste kilometer worden tegenwoordig fietsen of **elektrische bakfietsen** ingezet, of worden er zelfs **mobiele depots\*** ingericht; de goederen worden daar met kleine elektrische voertuigen of met bakfietsen opgehaald en ter bestemming gebracht. Vervoerders overwegen ook de ontwikkeling van **packstations\*** en van **stedelijke logistiekboxen**. Dit is een soort locker waar de vervoerder de goederen kan achterlaten en waar de bestemming deze met een unieke ID-code kan ophalen. De ontwikkeling van dergelijke concepten wordt vaak gehinderd door beperkende regelgevingen of noodzakelijke vergunningsprocedures.

*\* zie voorbeelden aan het begin van het hoofdstuk.*

### Doelstellingen

- Het Gewest moet zich ten aanzien van bedrijven en vervoerders die bereid zijn nieuwe duurzame bevoorradings- en exportmethodes te ontwikkelen en uit te testen, opstellen als actieve partner (facilitator).

### Maatregelen

- Vergemakkelijken van proefprojecten betreffende de stedelijke distributie:
  - begeleiding bij het administratieve proces;
  - uitreiken van vergunningen;
  - zoeken naar lokalen.
- De projectpromotoren helpen de weg te vinden naar de subsidies.
- Projecten opstarten via de deelname als demonstratiestad aan Europese projecten.



#### TIMING

| 2012-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,25 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel

| **Partners:** Haven van Brussel, GOMB, Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, VSGB, TNT, bpost, Ecopostale, Brusselse Havengemeenschap, enz.

#### BENCHMARKS

| 2009-2010: Ontwikkeling van koerierdiensten per fiets

| 2010: Ecopostale gebruikt voortaan elektrische bakfietsen voor het leveren van de pakjes

| 2011-2012: Bpost ontwikkelt packstations. Het Gewest adviseert om de packstations onder te brengen op plekken die vlot toegankelijk zijn voor de verschillende transportmodi (stations, metrostations, supermarkten...) en voor zover dit mogelijk is buiten de openbare ruimte

## 1.[10] LAMILO-PROJECT LAMILO LAST MILES LOGISTICS

### Context

Het project LAMILO (Last Mile Logistics Zero Carbon Urban Freight Delivery) kadert binnen het Interreg IVB-programma.

Dit project brengt privéactoren, de overheid en academici uit het Noordwesten van Europa samen rond een gemeenschappelijke ambitie, namelijk de leveringen in onze straten efficiënter en milieuvriendelijker te laten verlopen; zo plannen, testen en implementeren ze strategieën en proefprojecten voor de last-mile logistiek.

### Doelstellingen

De doelstellingen van het project zijn:

- Het gedrag van verladers en vervoerders veranderen door te bewijzen dat "Co<sub>2</sub>-vrije" stedelijke distributie efficiënter kan zijn.
- Een neutraal samenwerkings- en ervaringsuitwisselingplatform verschaffen om een gecoördineerde benadering van de stedelijke distributie te ontwikkelen.
- Samen met publieke en privépartners "businessmodellen" ontwikkelen door de tekortkomingen van de markt te bespreken, door de milieuvoordelen te kwantificeren en door het identificeren van de vernieuwingen die leiden tot een autofinanciering aan het einde van het LaMiLo-programma.
- Leveringen groeperen in distributiecentra om ze op gecoördineerde en "koolstofvrije" manier te verdelen onder een uniek LaMiLo-label.
- Realiseren van demonstratieve proefprojecten die de LaMiLo-principes toepassen.

### Maatregelen

- **Actief deelnemen aan het LaMiLo-project in transversale workpackages:**
  - **WP1 - Communication, Management & Evaluation:** Partnership, Financial Management, Procurement and Audits, Dissemination and Lobbying.
  - **WP2 - Base line:** Barriers, Existing Best Practice and Tools, Consumer "Behaviour", Business "Behaviour".
  - **WP3 - Business Model:** Strategies, Business Planning, Technical and Financial Viability, Community and Business Stakeholder Engagement, Planning and Regulatory Mechanisms, Policy, guiding each of the demonstrators in WP5.
  - **WP4 - Design:** Zero Carbon Urban Delivery, Urban and Peri-urban Consolidation Centres, Supply Chain and Home Delivery Mechanisms; ICT based Customer Interface.
- **Brussel moet haar rol als "demonstrateur" van de in WP5 Demonstrators voorgestelde oplossingen ter harte nemen:** transnationale samenwerking bij de voorbereiding van en investeren in de respectievelijke Partnerlocaties via gemeenschappelijke peer reviews en uitwisselingen van deskundigen.
- De betrokkenheid van Brussel bestaat in het definiëren van de optimale distributiestructuur voor het BHG en in het implementeren van het proefproject waarbij de goederen in een van de aangeduide sites van deze distributiestructuur worden geconsolideerd.



#### TIMING

| 2013-2015

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,5 voltijds equivalenten (2013-2014)

| 792.000€ waarvan 50% gefinancierd door het Interreg IVB programma

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel

| **Partners:** Haven van Brussel, 14 internationale projectpartners, Brusselse privéactoren (TNT, bpost, Ecopostale, Turn & Taxis, enz.)

## 2. Planning van ruimte en vastgoedsector

Het domein "Ruimte en Vastgoedsector" hangt nauw samen met de ontwikkeling van een goed opgezette netwerkstructuur voor stedelijke distributie. De uitbouw van dit netwerk is immers afhankelijk van de aanwezigheid van een voldoende groot en aangepast ruimte- en vastgoedaanbod. Maar wat de beschikbare vrije ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, moet de logistieke sector het opnemen tegen andere sectoren waardoor de kostprijs alleen maar toeneemt.

Ook het actuele aanbod van logistieke ruimte sluit niet direct aan bij de huidige noden van logistieke bedrijven die zich richten op stedelijke bevoorrading. Het bestaande aanbod bestaat over het algemeen uit verouderde laagbouw, terwijl er meer behoefte bestaat aan moderne, hogere en moduleerbare gebouwen.

<p><b>STRATEGISCHE DOELSTELLING(EN)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ervoor zorgen dat er voldoende ruimte beschikbaar is voor de ontwikkeling van een optimale netwerkstructuur voor stedelijke distributie</li> </ul>
<p><b>AANPAK (PRIORITEITEN)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inventariseren van het logistieke vastgoed</li> <li>• De integratie van de stedelijke bevoorrading in de diverse processen van ruimtelijke ordening</li> </ul>



## Inspiratiebronnen

### PARIJS

**MONOPRIX:** Sinds 2007 worden 72 winkels van de Monoprix-keten in en rond Parijs bevoorrad via het spoor en met voertuigen die op LPG werken. Zo vindt jaarlijks 120 000 ton aan drank, textiel, schoonheidsproducten, producten voor de woonomgeving en voor de vrijetijdsbesteding zijn weg naar de verkooppunten. Een treinshuttle gebruikt vijf dagen per week de sporen van de lijn D van het GEN (as Parijs-Melun) vanuit de magazijnen van Combs-la-Ville (77) en Lieusaint (77), naar het station van Bercy (Parijs XII). Van daaruit worden de goederen naar de winkels vervoerd met "stille" vrachtwagens die op LPG rijden.



### MARSEILLE

**SOGARIS:** In het hartje van Marseille, op de spoorwegsite van Arenc, ontwikkelde Sogaris in samenwerking met de SNCF een platform van 9 hectare voor stedelijke logistieke activiteiten. Aan de rand van de haven, op een terrein dat met het spoorweginet verbonden is, sluit het logistiek platform aan op het autowegennet (A7, A50, A55). Het platform ligt vlakbij het centrum van Marseille en bij de handelswijk Euroméditerranée.

Getuige hiervan is de recente lancering van de last mile diesel-elektrische locomotief TRAXX van Bombardier die mikt op de markt van meer fijnmazige distributie van goederen.



## 2.[11] VERGELIJKING VAN DE LOGISTIEKE VASTGOEDINVENTARIS EN EVALUATIE VAN DE BEHOEFTE

### Context

In februari 2012 publiceerden het BROH en de GOMB het eerste "Overzicht van de productieactiviteiten". Deze publicatie biedt een overzicht van sites bestaande uit minstens een gebouw met een oppervlakte gelijk aan of groter dan 1000 m<sup>2</sup> en hun benutting. De grootste logistieke ruimten komen hierin voor.

De enquête bij de ondernemingen en de graviteitsanalyse (actie [1]) zullen de grote goederenstroomconcentraties in Brussel aangeven.

### Doelstelling

Beschikken over een overzicht van het logistieke vastgoed.

### Maatregelen

- Het overzicht van de productieve activiteiten aanvullen en daarin ook de kleine opslagplaatsen en de logistieke en havenruimten opnemen (inclusief TIR en onbebouwde stukken grond). De analyse van de logistiek verder verfijnen door nader onderzoek van de bezetting van de ruimte, hun werkingssysteem, hun bereikbaarheid via de diverse transportmodi en de prijs van het logistieke vastgoed.
- Het up-to-date houden van deze gegevensbank.
- Deze inventaris toetsen aan de noden die de enquête en de graviteitsanalyse aan het licht brachten; daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat de vestigingsvereisten van bedrijven, winkeliers en stadsvervoerders erg verschillen.



#### TIMING

| 2013 + weerkerend

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| BHG: 37.500€, Participatie Europa (LaMiLo): 37.500€

| 0,25 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

| Piloot: BROH

| Partners: Mobiel Brussel, BROH, GOMB, Haven van Brussel, promotoren, eigenaars, Brusselse Havengemeenschap

#### BENCHMARKS

| Bestaande BROH-studie: *Overzicht van de productieactiviteiten*

## 2.[12] DE ACTOREN & PARTNERS VOOR PLANNING VORMEN OVER EN BEWUST MAKEN VAN DE STEDELIJKE DISTRIBUTIE EN DE LOGISTIEKE BEHOEFTE

### Context

Beslissingen die verband houden met de ruimtelijke ordening of mobiliteit kunnen zwaar doorwegen op de werking van het goederentransport. Maar de economische operatoren gaan wel eens voorbij aan wat er precies op het spel staat en aan de nieuwe, minder vervuilende oplossingen.

### Doelstellingen

Uitwisselen van kennis over het belang en de verplichtingen van het goederenvervoer in de stad en het zoeken naar concrete oplossingen.

### Maatregelen

- Het organiseren van een tweedaagse terugkerende opleiding rond de behoeften van de logistieke sector (stedenbouw, ruimtelijke ordening en mobiliteit).
- Acties toegespitst op de minder goed georganiseerde sectoren.
- Publicatie en verspreiding van best practices.



#### TIMING

| 2013-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,3 voltijds equivalenten

| 10.000€

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel

| **Partners:** BROH, Leefmilieu Brussel, GOMB, ATO, Atrium, Monumenten en landschappen, Vlaams en Waals Gewest, eigenaars of beheerders van handelspanden

#### BENCHMARKS

| Weerkerende openbare vormingen Mobiliteitsadviseur (CEMA) en Pyblic

## 2.[13] INTEGRATIE VAN DE STEDELIJKE DISTRIBUTIE EN DE LOGISTIEKE BEHOEFTE IN DE PLANOLOGISCHE EN REGLEMENTAIRE INSTRUMENTEN

### Context

Het gewestelijk stedenbouwkundig reglement (art. 18) verplicht dat bepaalde nieuwe gebouwen leveringszones buiten de openbare weg voorzien. Die voorwaarden zijn vooral voor grote projecten (Neo, Docks Brussel), waarvoor er geen richtlijnen bestaan, op hun grenzen gestuit.

### Doelstellingen

- De logistiek meteen bij aanvang van de planning integreren en meer aandacht schenken aan het goederenvervoer in het bijzonder in mobiliteitsstudies en stadsontwikkelingsplannen.
- Leveren naast de openbare weg of op privédomein aanmoedigen, eerder dan langs de weg of op openbaar domein.
- Efficiënte benutting van de ruimte, duurzaamheid en visuele aantrekkelijkheid.

### Maatregelen

- De behoeften van de bedrijven die goederenstromen genereren toetsen aan de vraag naar ruimte, en de relevantie van de exploitatievoorwaarden onderzoeken (bijvoorbeeld: leveringsvoorwaarden voor buurtwinkels).
- De thematiek van het goederenvervoer binnen het geheel van de mobiliteitsstudies versterken en specifiek typeclausules opstellen voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen, effectenstudies, milieuvergunningen...
- Aanbevelingen voor de richtschema's en -plannen formuleren en informatiemaatregelen implementeren.
- Het gebruik van de waterweg voor goederenvervoer bevorderen: de haalbaarheid van overslagplaatsen ter hoogte van Equilis-JUTS en Abatan bestuderen.
- Aanpassing van de reglementen: zoeken naar middelen om de ontwikkelaars van grote projecten ertoe te verplichten op zoek te gaan naar oplossingen om de leveringen op de site te optimaliseren (zie luchthaven Heathrow, Potsdamerplatz in Berlijn), zonder daarbij hun administratieve en financiële lasten te veel te verzwaren.
- De acties die binnen deze studies worden voorgesteld, moeten overeenstemmen met de doelstellingen die in dit plan worden uiteengezet en specifieke acties op gemeentelijk niveau toelaten. Verder moeten deze studies toelaten de kennis over de leveringspraktijken te verruimen en de beschikbaarheid van de gegevens te verbeteren.



#### TIMING

| Weerkerend

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,5 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOTEN

| **Piloten:** Mobiel Brussel, BROH

| **Partners:** Overheid die vergunningen aflevert, auteurs van richtschema's, mobiliteitsadviseurs, BROH, ATO, GOMB, Leefmilieu Brussel, Haven van Brussel, promotoren...

#### BENCHMARKS

| Kanaalplan



## 2.[14] INTEGRATIE VAN STEDELIJKE DISTRIBUTIE EN DE LOGISTIEKE BEHOEFTE IN HET BELEID BETREFFENDE DE ONTWIKKELING VAN HET KANAALGEBIED, ONDER MEER IN HET MASTERPLAN VOOR HET KANAALGEBIED

### Context

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest staat vandaag voor immense stedelijke uitdagingen. Die zijn van demografische, economische, maatschappelijke, ecologische en territoriale aard en zouden moeten worden aangegrepen om het grondgebied in zijn totaliteit te herdenken met een ambitieus en samenhangend beleid van ruimtelijke ordening.

Die uitdagingen concentreren zich uitgesproken in de zone rond het kanaal; de oplossing van de problemen vergt een geïntegreerde ruimtelijke aanpak, waarbij territoriale en sociale cohesie samengaan; alleen zo kan men komen tot een duidelijke en gedeelde visie op de toekomst van deze zone.

Het GPDO definieert de rol van de kanaalzone binnen het Gewest en binnen de metropool. De benadering van het Masterplan, op een fijnere schaal en verankerd in de realiteit van het territorium en van het stedelijke en sociaaleconomische weefsel, zal de aanbevelingen van het GPDO over deze zone waarvan de transformatie een impact zal hebben op het volledige Gewest aanvullen en verder toelichten. Zo zal het Masterplan ook de nodige input leveren voor de uitwerking van het GPDO en bijdragen tot de implementatie ervan.



### Doelstellingen

- De logistiek meteen bij aanvang van de planningfase integreren en vooral bij mobiliteitsstudies meer aandacht schenken aan het goederenvervoer, zowel voor de distributie als voor de productie van de Brusselse bedrijven.
- Toezien op een efficiënte benutting van de ruimte, op de duurzaamheid van de activiteiten en op de integratie daarvan in de stad.

### Maatregelen

- De behoeften van de bedrijven die goederenstromen genereren toetsen aan de vraag naar ruimte.
- Bij het evalueren van het potentieel aan vastgoed beschikbaar voor gemengde stedelijke activiteiten ook de logistieke behoeften in aanmerking nemen.
- De ontwikkelaars ertoe verplichten op zoek te gaan naar oplossingen om de levering op de site te optimaliseren (gemutualiseerde kade op het eiland).
- Het gebruik van de waterweg voor goederenvervoer bevorderen: de haalbaarheid van overslagplaatsen ter hoogte van Equilis-JUTS en Abatan bestuderen.
- Toezien op de integratie van de logistieke activiteiten in de stad; dit is de enige garantie voor duurzaamheid in een klimaat waar de druk van de huisvesting op zwakkere functies toeneemt.

#### TIMING

| 2013-2014

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| Aanvullende studies: Berekenen in functie van de noden  
| 2013: Opvolging 0,2 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** BROH  
| **Partners:** Mوبiel Brussel, Leefmilieu Brussel, GOMB, ATO, Haven van Brussel, Brusselse Havengemeenschap, Vereniging van havengebruikers van Brussel en Vilvoorde...

## 2.[15] ONTWIKKELEN VAN DE PROEFPROJECTEN DIE BETREKKING HEBBEN OP BEDRIJFSZONES MET LOGISTIEKE MOGELIJKHEDEN

### Context

De evolutie van het materieel voor leveringen (vrachtwagens met liften bijvoorbeeld) en de veiligheidsverplichtingen rechtvaardigen het mutualiseren van de leveringsinfrastructuur van bedrijven buiten de openbare weg. Ervan uitgaande dat de productieactiviteiten, de binnen de bedrijven geïntegreerde diensten, de handelszaken en de groothandels zich bij voorkeur op de gelijkvloerse verdieping vestigen; moeten die ruimten bij gevolg aan hen worden toegewezen.

### Doelstelling

Het mutualiseren van leveringen van meerdere bedrijven die op een eiland of eenzelfde locatie aanwezig zijn.

### Maatregelen

- Ontwikkelen van een proefproject aangaande het mutualiseren van leveringen buiten de openbare weg door meerdere bedrijven (een voor meerdere bedrijven gemeenschappelijke leveringskade, opslagruimte). Dergelijke mutualisering van infrastructuur zullen zowel bevorderlijk zijn voor de uitvoer van uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geproduceerde goederen als voor de bevoorrading van de bedrijven.



#### TIMING

| 2015-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| Ten gepaste tijde te verduidelijken

#### ACTOREN - PILOOT

| Pilot: GOMB

| Partners: Mobiel Brussel, BROH, gemeenten, Brusselse Havengemeenschap, Vereniging van havengebruikers van Brussel en Vilvoorde...

#### CONTEXT

| De evolutie van het materieel voor leveringen (vrachtwagens met liften bijvoorbeeld) en de veiligheidsverplichtingen rechtvaardigen het mutualiseren van de leveringsinfrastructuur buiten de openbare weg van bedrijven

## 2.[16] DE SITE VAN SCHAARBEEK-VORMING ONTWIKKELEN ALS LOGISTIEKE POOL TEN DIENSTE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN ZIJN HINTERLAND

### Context

De site van Schaarbeek-Vorming vormt vandaag de grootste grondreserve die binnenkort beschikbaar zal zijn in Brussel. Op de site zullen naar schatting 45 ha gebruikt kunnen worden voor nieuwe doeleinden.

In het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in art. 454, §2, tweede lid van de programmatwet van 22 december 2003 die door de NMBS aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur (FSI) overgedragen worden (BS 31/12/2004)... Deze werkzaamheden moeten voorkomen in het Meerjareninvesteringsplan (MIP) 2013-2025 van de NMBS-groep.

Op 14 januari 2010 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te kennen gegeven dat ze op de site van Schaarbeek-Vorming een multimodaal en logistiek stedelijk distributiecentrum (van minimum 10 ha) wenst te ontwikkelen. Dit distributiecentrum zal deel uitmaken van een grotere logistieke en economische pool die verbonden zal zijn aan de havenactiviteit. De Brusselse regering heeft ook besloten om deze pool te integreren in het kader van het richtschema Schaarbeek-Vorming waarvan de voorbereidingen lopende zijn. Voor de aanleg van deze logistieke pool op de site heeft de Brusselse Regering aan de Haven van Brussel een voorkooprecht toegekend.

In 2012 heeft de Haven een marktstudie verricht met betrekking tot het project van de uitbreiding van de havenactiviteiten op de site van Schaarbeek-Vorming. Uit de studie bleek dat het mogelijk is om een trimodaal stedelijk distributieplatform te ontwikkelen gekoppeld aan een parkeerterrein voor langparkeren voor vrachtwagens en een agro- en voedingsmiddelencluster rond de MABRU en het ECFG. Deze ontwikkelingen zullen de volledige bruikbare oppervlakte van 45 ha van Schaarbeek-Vorming bezetten.

Mobiël Brussel heeft samen met de Haven, de GOMB, de MABRU en het ECFG een studie aangevat om de mogelijkheid tot oprichting van een HST-vrachttterminal op deze site te onderzoeken.

### Doelstelling

Gebruik maken van de trimodale toegankelijkheid van de site en de beschikbare grondreserves om een sterk element van de stedelijke distributiestructuur te ontwikkelen.

### Maatregelen

- De timing voor de vrijgave van de terreinen waarborgen: nagaan of dit opgenomen is in het MIP van de NMBS.
- Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) wijzigen om de logistieke bestemming van de site juridisch te bevestigen.
- Op de site van Schaarbeek-Vorming een trimodaal stedelijk distributieplatform ontwikkelen voor het groeperen/hergroeperen van goederen die bestemd zijn voor Brussel en zijn grootstedelijk gebied, gekoppeld aan een agro- en voedingsmiddelencluster gecentraliseerd rond de nieuwe installaties van de MABRU en van het ECFG.
- Bij de ontwikkeling van het platform voorzien in de aanleg van parkings voor langparkeren ten behoeve van vrachtwagens om het tekort aan rustzones in Brussel te compenseren en om het lokale wegennet te ontlasten, waar langdurig geparkeerde vrachtwagens het levenskader ernstige schade toebrengen.

#### TIMING

- | 2013-2015: Afwerken van de bestemmings- en stedenbouwkundige studies, opname in het GBP
- | 2015-2020: Juridische en financiële uitwerking
- | 31/12/2020: Vrijgave van de terreinen door de NMBS-groep
- | > 2020: Verwezenlijking

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

- | 2013-2015: 0,1 voltijds equivalenten
- | > 2015: Ten gepaste tijde te verduidelijken

#### ACTOREN - PILOOT

- | **Piloot:** BROH
- | **Partners:** Mobiël Brussel, Haven van Brussel, gemeenten, Brusselse Havengemeenschap, NMBS, Infrabel, Vereniging van havengebruikers van Brussel en Vilvoorde...

#### BENCHMARKS

- | 2008-2013: Ontwerp van richtschema voor de site van Schaarbeek-Vorming
- | 2012: Marktstudie over het project van de uitbreiding van de havenactiviteiten op de site van Schaarbeek-Vorming
- | 2012-2013: Haalbaarheidsstudie: aanleg van een HST-aansluiting op de site van Schaarbeek-Vorming

## 2.[17] RESERVEREN VAN TERREINEN VOOR STEDELIJKE DISTRIBUTIE EN LOGISTIEK

### Context

De bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest groeide de afgelopen vijftien jaar voortdurend aan. In januari 2011 telde het Gewest 1.119.088 inwoners. Het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse verwacht dat het Gewest tegen 2020-2025 1.230.000 inwoners zal tellen. Deze bevolkingsaan-groei brengt grotere goederenstromen met zich mee zodat er ruimte zal moeten worden voor-behouden voor de logistieke activiteiten van de stedelijke distributie.

De strategie beoogt de ontwikkeling van de stadslogistiek en het toevoegen van groepagediensten aan de huidige activiteiten, om zo de afstand die binnen de stad voor leveringen wordt afgelegd te verkleinen en de modal shift naar de waterwegen en het spoor. Opdat het spoorvervoer rendabel zou zijn, moeten er enorme hoeveelheden goederen worden vervoerd; dat is vandaag beslist niet het geval.

Verscheidene experimenten met stedelijke bevoorrading per trein hebben nochtans goede resultaten opgeleverd en de ontwikkelingen op het gebied van het spoorwegmaterieel laten een veel grotere flexibiliteit van de spoorwegactiviteiten in de toekomst vermoeden<sup>6</sup>. De oplopende energieprijzen, de verdere dichtslibbing van de wegen en striktere milieuvoor-schriften bieden echter uitzicht op nieuwe en economisch uitvoerbare manieren om het spoor te exploiteren.

De meeste van die terreinen zijn al gereserveerd voor andere doeleinden, waaronder woning- en kantoorbouw, en werden in sommige gevallen al bestudeerd in het kader van structuurplannen, lees BBP's. Het is belangrijk om plaats vrij te houden voor bedrijven die ruimtes voor gemengd gebruik nodig hebben en te vermijden dat logistieke en distributiebedrijven geweerd worden uit zones voor gemengd gebruik vanwege het NIMBY-fenomeen.

De Haven wil de "Esso"-site (2,3 ha) en andere terreinen die hier nog beschikbaar zijn (6,5 ha) **verwerven**: renovatie en installatie van kademuren.

### Doelstellingen

- Het vrijwaren en ontwikkelen van de oppervlakte van sites waar logistieke activiteiten kunnen worden ontplooid in het gewestelijk bijzonder bestemmingsplan: een voldoende potentieel van stedenbouwkundige aspecten verzekeren die logistieke activiteiten binnen de BBP toelaten (sterk gemengde gebieden, stedelijk industriegebied, gebieden voor vervoer- en havenactiviteiten, gebieden van gewestelijk belang, grondreservegebied).
- Op langere termijn moeten de terreinen langs de spoorwegen worden gevrijwaard om te anticiperen op de ontwikkeling van een distributiemodel dat in de toekomst meer een beroep gaat doen op de trein en de tram.
- Synergieën ontwikkelen in samenspraak met het Vlaamse en het Waalse Gewest.



#### TIMING

| 2013-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,2 voltijds equivalenten

| Budget ten gepaste tijde te verduidelijken

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** BROH

| **Partners:** Mobiel Brussel, Haven van Brussel, gemeenten, ATO, NMBS, Infrabel, Vlaams en Waals Gewest, provincies Vlaams- en Waals-Brabant, Vlaamse en Waalse gemeenten

#### BENCHMARKS

| Beheersovereenkomst BHG-Haven 2013-2018

<sup>6</sup> Getuige hiervan is de recente lancering van de last mile dieselelektrische locomotief TRAXX van Bombardier die mikt op de markt van meer fijnmazige distributie van goederen.

## Maatregelen

### Analyse en selectie van terreinen

- Er moeten terreinen worden gereserveerd. Volgende potentiële sites die volgens de criteria voor goederenvervoer beschikken over een goede toegankelijkheid, zullen worden geanalyseerd: de voormalige site van bpost in Anderlecht (bereikbaar via de weg - schone voertuigen), Schaarbeek-Vorming (trimodaal toegankelijk) of nog het Kanaalgebied (bi- of trimodaal): Biestebroeck, Vergote, sites voor het lossen van paletten vanaf de waterweg (Ninoofsepoort) en in het handelscentrum, de zone tussen twee poorten (Gulden Vlies) biedt mogelijkheden voor het lossen van goederen in de commerciële zones.
- Grondige analyse van de terreinen die omwille van hun nabijheid tot de spoorwegen werden geselecteerd, evenals van het belang en de mogelijkheid om bepaalde of althans een deel van die terreinen te vrijwaren voor een langetermijnbeleid dat een duurzame bevoorradings van het Gewest wil verzekeren.
- Andere braakliggende terreinen rond de spoorwegen bieden bijvoorbeeld interessante mogelijkheden en zouden kunnen worden gevaloriseerd voor stedelijke distributie.
  - **GGB Weststation:** een van de meest toegankelijke plekken van het Gewest door de sluiting van de metro en de heropening van spoorweglijn 28, dichte bebouwing met woningen voorzien, belang voor stadsdistributie (spoor en nabijheid van de Vijfhoek via de Gentseseeweg): op termijn mogelijkheden voor het ontwikkelen van plaatselijke logistieke activiteiten en om laaggeschoolden aan werk te helpen.
  - **GGB Turn & Taxis:** terrein van 8,6 ha, naast het bestaande TIR-centrum (in het GBP ingeschreven als een gebied voor havenactiviteiten en transport; bevindt zich in de onmiddellijke nabijheid van het kanaal en van spoorweglijn 28), er bestaan plannen voor een nieuwe tramlijn op de site.
  - **GGB Delta:** er wordt gewerkt aan een structuurplan. De inplanting van het CHIREC ziekenhuis, de bouw van een gemengde wijk met woningen en kantoren en de aanleg van overstapparkings worden voorzien. De verbinding van het terrein met de spoorweg en de nabijheid van de E411 en de autosnelwegring blijken in die mate aantrekkelijk dat de creatie van een stedelijke logistieke zone kan worden overwogen.
  - **Ketelwijk:** een terrein van ongeveer 14 ha naast spoorweglijn 50 in Anderlecht in de nabijheid van de Ring en het Erasmusziekenhuis. Dit perceel vormt het voorwerp van een BBP voor de inrichting van een duurzame wijk. De MIVB is ook van plan om een nieuw gedeeltelijk ondergronds metrodepot langs de spoorweglijn aan te leggen. Gezien de nabijheid van de autosnelwegring en een route voor vrachtverkeer dat vanuit het zuiden van de agglomeratie via de Industrielaan komt, zou op deze plaats een bimodaal platform (spoor-wegvervoer) kunnen worden aangelegd voor de bevoorrading van de regio. Ook de herinrichting van de Simonetlaan als gevolg van de aanleg van een ondergronds metrodepot zou een gelegenheid kunnen vormen om een parkeerruimte voor vrachtwagens te ontwikkelen in de nabijheid van de ring en van een metrostation.
  - **Station van Berchem:** Langs spoorlijn 50 blijkt in Ganshoren nog een 3 ha groot terrein beschikbaar. Dat ligt in de nabijheid van de ring, van de snelweg E40 en van talrijke bedrijven. Dit terrein staat in het GBP aangeduid als een gebied voor stedelijke industrie. De GOMB zou hier bedrijven willen vestigen. Er zou nagedacht kunnen worden over het belang om er logistieke activiteiten te ontwikkelen die gelinkt zijn aan het spoor.
  - **Anderlecht - Kanaal:** Twee terreinen langs het kanaal in Anderlecht. Het terrein in het noorden van het Kanaal biedt perspectieven voor een trimodale overslagplaats. Die terreinen liggen in de nabijheid van enkele groothandelaars in bouwmaterialen, van de slachthuizen en van bedrijven gespecialiseerd in tweedehandse voertuigen. Abatan zou dan weer de uitgestrekte parking ten zuiden van het Kanaal beter willen valoriseren en eventueel transport over het water overwegen.
- Overleg met het Vlaamse en het Waalse Gewest, of met de provincies of de gemeenten, over de opportuniteit van de ontwikkeling van activiteiten die samenhangen met de stedelijke distributie van Brussel op terreinen gelegen in de respectieve gewesten.

### 3. Operationele maatregelen voor efficiënte stedelijk leveringen

Stadsvervoerders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben iedere dag af te rekenen met operationele problemen zoals een gebrek aan laad- en losplaatsen, het omgaan met venstertijden, hinder bij bouwprojecten, enz. Dit doet de kosten oplopen, veroorzaakt stress en leidt tot een tekort aan gemotiveerd personeel.

Het doel van dit domein is om op korte tot middellange termijn de meest prangende operationele knelpunten van stedelijke distributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan te pakken en het leven van de goederenvervoerders te vereenvoudigen. Hierbij moeten de gemeenten en het Gewest zoveel mogelijk hun inspanningen in overeenstemming brengen.

<p><b>STRATEGISCHE DOELSTELLING(EN)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De operationele problemen van het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opheffen en het leven van de vervoerders vergemakkelijken</li> <li>• De schadelijke uitstoot van het goederenvervoer verminderen</li> </ul>
<p><b>AANPAK (PRIORITEITEN)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De beschikbaarheid van leveringszones garanderen en overtredingen sanctioneren</li> <li>• Waken over voldoende flexibele venstertijden</li> <li>• Het verzekeren van voldoende laad- en losplaatsen in buurten met grote winkelconcentraties en toezien op het correcte gebruik ervan</li> <li>• Komen tot een snellere doortocht van het goederenvervoer in de stad</li> <li>• De uitstoot van het goederenvervoer in stedelijk gebied verminderen</li> </ul>



## Inspiratiebronnen

In tal van Europese steden, en ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wordt nagedacht over vlottere goederenstromen (nachtdistributie, het leveren binnen venstertijden, leveringszones, routes voor het vervoer van goederen, enz.). Enkele uitzonderingen niet te na gesproken, vertonen deze voorbeelden evenveel voor- als nadelen. Toch kunnen ze erg waardevol zijn als ze intelligent worden doorgevoerd.

### AMSTERDAM

Het **Voorkeursnet Goederenvervoer** is een selectief netwerk van voorkeursroutes voor vrachtverkeer dat de verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming verzekert. Bovendien beperkt het de overlast voor de omgeving (hinder, luchtvervuiling en geluid). De voorkeursroutes vormen de meest logische routes naar de belangrijkste bestemmingen voor het vrachtverkeer in de stad. Eén van de belangrijkste bestemmingen voor het vrachtverkeer in Amsterdam is het centrale winkelgebied in Stadsdeel Centrum. Binnen het centrum kunnen vervoerders daarom ook gebruik maken van de andere bestaande vrachtroutes. Op deze routes zijn alle reguliere vrachtoertuigen toegestaan, ook zwaarder dan 7,5 ton. Buiten deze routes is dat niet het geval.

Afbeelding 16: Voorkeursnet Goederenvervoer in Amsterdam



Bron: Gemeente Amsterdam

### BORDEAUX

**Naburige laadterreinen (NLT):** De Stads Gemeenschap en het Stadhuis van Bordeaux, de federatie van transporteurs en handelaars en de Kamer voor Handel en Nijverheid zetten een experiment op om de goederenlevering in het centrum van Bordeaux vlotter te laten verlopen: het experiment betreft de inplanting en inrichting van naburige laadterreinen (NLT). Een NLT is een parkeer- en een laad- en loszone op de openbare weg, uitsluitend bestemd voor de levering van goederen aan naburige vestigingen. Deze zone wordt gereserveerd, beschermd en gecontroleerd door een zelfstandige werknemer van de transporteur, die ook bij het lossen en de eindlevering helpt. NLT worden vooral gebruikt in de nabijheid van voetgangerszones buiten de toegangsuren tot deze zones, aangezien leveringen enkel tussen 7u en 11u toegelaten zijn. In 2011 werden nieuwe NLT in gebruik genomen.

Afbeelding 17: Leverzones voor voertuigen in Bordeaux



Bron: Ville de Bordeaux

### GENT

**MINDER HINDER:** De werken aan het Gentse Sint-Pietersstation en in de omgeving ervan zullen tijdens de opeenvolgende fasen die al dan niet langere tijd duren een grote invloed hebben op verkeersstromen van en naar het station en op de doorgaande verkeersstromen in de buurt van het station. Belangrijk daarbij is dat goed wordt nagedacht over de omleidingen en over de lay-out van de kruispunten. Er moet ook werk worden gemaakt van een optimale communicatie. Daarom besloten de projectpartners (Stad Gent, Vlaams Gewest, NMBS-groep, De Lijn...) om een "minder hinder team" op te richten.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende regels die steden toepassen.

STAD	REGLEMENT	OPMERKINGEN
<b>AMSTERDAM</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algemene regel: 7u tot 20u</li> <li>• Voetgangerszone: 7u tot 11u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voertuigen &lt;65db(A): ook toegelaten tussen 20u en 23u</li> <li>• Voertuigen &lt;60db(A): geen beperking</li> </ul>
<b>LYON</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algemene regel: 7u tot 19u</li> <li>• Voetgangerszone: 6u tot 11u30 (enkel voertuigen &gt;7,5t)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verplicht gebruik van een schijf bij leveringen (max. 30 min.)</li> </ul>
<b>PARIJS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algemene regel: 7u tot 20u</li> <li>• Voetgangerszone: ieder geval wordt apart bekeken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verplicht gebruik van een schijf bij leveringen (max. 30 min.)</li> <li>• Voertuigen groter dan 43m<sup>2</sup> enkel tussen 22u en 7u toegestaan</li> <li>• Voertuigen groter dan 29m<sup>2</sup> enkel tussen 22u en 17u toegestaan</li> </ul>
<b>GENT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algemene regel: 7u tot 20u</li> <li>• Voetgangerszone: 18u tot 11u</li> </ul>	

## PIEK - PROTOCOL

Naar het voorbeeld van Europese landen, waaronder Nederland, Engeland, Duitsland, Spanje en Zweden, moet ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werk maken van een **PIEK-protocol** en van **PIEK-certificaten**. Het **PIEK-protocol** omvat de bepalingen van de geluidsnormen waaraan voldaan moet worden. De **PIEK-certificaten** kunnen daarna door de leveranciers van stille componenten en carrosseriebouwers worden uitgereikt wanneer blijkt dat aan de richtlijnen van het **PIEK-protocol** voldaan is. Een sticker op de voorruit maakt het voor de betrokken partijen duidelijk dat laden en lossen tijdens de dal- en nachturen een minimum aan geluidshinder veroorzaken. Ook is het een duidelijk bewijs voor controlerende instanties dat het voertuig aan de gestelde normen voldoet. Hoewel het Vlaamse **PIEK**-project nog loopt, blijkt uit voorlopige resultaten dat een aangepaste vaste laad- en losinfrastructuur de beste resultaten qua geluid oplevert. Bij de eventuele ontwikkeling van nieuwe filialen van winkelketens en supermarkten kan het nuttig zijn om een stille laad- en losinfrastructuur op te nemen in de bouwrichtlijnen.





## 3.[18] VERBETEREN VAN DE LEVERINGEN LANGS DE WEG

### Context

De leveringen langs de openbare weg veroorzaken tal van problemen. Die zijn niet zo zeer een gevolg van het aantal loszones of van hun kwaliteit, maar vooral van de beschikbaarheid ervan voor de vervoerders. Gezien de uiteenlopende organisatie en systemen voor het beheer van de leveringszones binnen de 19 Brusselse gemeenten moet er zowel op het vlak van de organisatie als van de werkingsuren een eenduidige lijn worden getrokken. Dat zou zowel de vervoerders ten goede komen die hun leveringen in Brussel gemakkelijker kunnen plannen maar ook de burger die eenvoudige en eenvormige regels gemakkelijker kan naleven.

Cruciaal voor een performant lossysteem op de weg blijft echter de controle van de infrastructuur. De zones worden vandaag te dikwijls ingenomen door geparkeerde voertuigen. Er bestaan grote verschillen tussen de tijdzones waarin het toegelaten is goederen te leveren. Bovendien zijn die voor de vervoerders in de stad veel te kort, waardoor het eigenlijke vervoer aan efficiency inboet. Gesprekken tussen de stakeholders toonden aan dat er geen eenduidige uurregeling voor levering binnen de 19 gemeenten bestaat. Ook binnen de Europese steden is er geen sprake van uniformiteit van leveringsuren. De meeste steden hanteren echter voor hun hele grondgebied een homogeen systeem; in voetgangerszones, die vaak voorzien zijn van een systeem van toegangscontrole, zijn leveringen doorgaans enkel tussen 7u (of 6u30) en 11u toegestaan.



### Doelstellingen

- Het verzekeren van voldoende laad- en losplaatsen in buurten met grote winkelconcentraties en in de buurt van bedrijven die daarvoor een aanvraag indienden, alsook toezien op het correcte gebruik ervan.
- Controle op het correcte gebruik van de leveringszones en sancties.
- Harmoniseren van de uurregeling voor leveringen in de 19 gemeenten.

### Maatregelen

- Publicatie van de gids voor leveringen in de stad bestemd voor de wegbeheerders (methode om de behoeften aan leveringszones te evalueren, homogene inrichting en uurregeling voor levering en een homogene controle).
- Gewestelijk parkeerplan: harmoniseren van de uurregeling voor leveringen en het aanmoedigen van het depenaliseren van de loszones (betaalplaatsen waar de geparkeerde voertuigen vanaf de eerste minuut een hoog bedrag - € 100 moeten betalen, maar waar voertuigen die leveren gratis kunnen parkeren). De controle kan dan uitgevoerd worden door stewards belast met de controle en met het ontvangen van de inkomsten van het betalend parkeren.
- Het sluiten van akkoorden en ter beschikking stellen van middelen voor regelmatige politiecontroles (mechanisme van bijaktes bij de mobiliteitsconventies of bij de overeenkomsten met de gemeenten).
- Evaluatie van de doorvoering van de aanbevelingen geformuleerd in overleg met de handelaars, de bedrijven en de bewoners van de verschillende handelskernen van het Gewest.
- Informatie over de reglementen en beschikbaarheid van leveringszones (website).
- Ervaringen pilotgemeenten met aangepaste organisatie van leveringen in de handelswijken met drukke voetgangerszone (flessenhals Louiza, Naamse Poort).

#### TIMING

- | 2013: Parkeerbeleidsplan
- | 2014: Afspraken en controlemiddelen sanctie
- | 2015: Evaluatie, informatie en website
- | 2015-2020: Ervaringen pilotgemeenten in voetgangerszone

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

- | 0,5 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

- | **Piloot:** Mobiel Brussel
- | **Partners:** VSGB, Gemeenten, Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, Atrium, vervoerders, Politie, parket, UCM, UNIZO, BECI, Comeos, Leefmilieu Brussel, MIVB

#### BENCHMARKS

- | Parkeerbeleidsplan

## 3.[19] GOEDERENROUTES UITSTIPPELEN

### Context

Nog heel wat goederenvervoerders kennen de voorkeursroutes niet om vanaf de Grote Ring de industrie- en handelszones te bereiken. De vervoerders moeten kunnen beschikken over duidelijke, geactualiseerde en betrouwbare informatie.

In 2003 belaste het Brussels Gewest het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw met het uitstippelen van routes in tien zones die belangrijke stromen zwaar vrachtverkeer afkomstig van de noordelijke en zuidelijke Ring aantrekken (3 daarvan werden diepgaand onderzocht). Het Centrum stelde een gehiërarchiseerde bewegwijzering voor stroomopwaarts van de Ring, op de Ring zelf en binnen het Gewest en wees op het belang van de leesbaarheid daarvan. De studie spoort bijgevolg aan om de bewegwijzering (pijlen) boven de signalisatie van de politie (verbodsborden) te verkiezen, die overigens controlemiddelen vergt waarover wij niet beschikken. Na overleg met het Vlaams Gewest kon er op de Ring slechts een specifieke bewegwijzering worden aangebracht voor voertuigen met het havengebied als bestemming (meer bepaald het TIR-centrum).

Het regeerakkoord voorziet om de toegang van grote vrachtwagens tot de stadscentra en residentiële wijken te reglementeren. De voorbereidende studie die voorafging aan het plan heeft de aandacht gevestigd op de talrijke moeilijkheden die gepaard gaan met de uitvoering van een dergelijk toegangsverbod: het overladen van goederen van een grote vrachtwagen naar meerdere bestelwagens die meer hinder veroorzaken dan een enkele vrachtwagen, talrijke nodige uitzonderingsregels, moeilijkheidsgraad van de uitvoering en van de controle.

Een recente studie legde zich toe op de bewegwijzering voor bedrijvenzones en afgelegen bedrijven; de aanbevelingen werden vooralsnog niet verwezenlijkt.

Op lange termijn kan er een meer dynamische routebegeleiding van het professioneel vervoer worden overwogen, alsook systemen voor verkeersmanagement en een elektronische verkeerssignalisatie. Technologisch gezien bestaan er al heel wat toepassingen die een intelligent traffic management en dito verkeerssignalisatie toelaten.

### Doelstelling

Bestuurders tot hun eindbestemming leiden via de snelste route en de route die de levenskwaliteit in de stad maximaal vrijwaart.



## Maatregelen

- De wegsignalisatie vanaf de Grote Ring (van het hinterland van het gewestelijk grondgebied bij tankstations, op de rustplaatsen langs autosnelwegen en aan de grensposten) tot aan de grootste bedrijfs- en handelskernen verbeteren, volgens de door het Gewest uitgewerkte principes.
- Begeleiden van de gemeenten die lokale toegangsbeperkingen willen invoeren. De gemeenten hebben de mogelijkheid om lokale reglementen in te voeren om het vrachtverkeer op bepaalde wegen in te perken, zoals de comfortzone in Brussel-Stad. Het initiatief om een toegangsbeperking voor vrachtwagens uit te vaardigen kan ook van de hand van het Gewest komen, maar dit zal steeds gebeuren in overleg met de betrokken gemeenten en politiezones.
- Implementatie van een performante communicatie voor vervoerders. Daarvoor bieden zich meerdere mogelijkheden aan: contactpersoon binnen de administratie, het organiseren van workshops, groen nummer voor vervoerders en verladers, databank met informatie op de website Mobiel Brussel, integratie in GPS-systemen, informatiefolders en kaarten verdeeld door de handelaars, enz.
- Zoeken naar overeenstemming met Europese projecten om een dynamisch routebegeleidingssysteem te ontwikkelen.
- Het opstellen van een inventaris van de systemen die momenteel op de markt beschikbaar zijn of al in andere steden worden gebruikt. De wijze waarop een slim traffic managementsysteem kan worden ontworpen dat het verkeer vanaf de Grote Buitenring tot in het centrum van Brussel begeleidt, kan in samenwerking met het Waalse en Vlaams Gewest worden onderzocht.
- Na 2015 de mogelijkheid onderzoeken om een dwingende, gewestelijke reglementering in te voeren om het gebruik van groeppage-infrastructureur te bevorderen en zo de hinder te beperken.

### TIMING

- | 2013: Signalisatie binnen het Gewest
- | 2013-2015: Lokale reglementeringen
- | 2015-2020: Europees project voor de ontwikkeling van een dynamisch routebegeleidingssysteem
- | 2015-2020: Reglement voor het vrachtverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

- | 1 voltijds equivalent (Directie Beheer en Onderhoud van Mobiel Brussel)

### ACTOREN - PILOTEN

- | **Piloten:** Signalisatie: Mobiel Brussel (Directie Beheer en Onderhoud)  
Lokale reglementen: Gemeenten  
Communicatie: Mobiel Brussel  
ITS en Europese projecten: Mobiris
- | **Partners:** Gemeenten, Vlaams en Waals Gewest, transportverenigingen, FEBETRA, Atrium, Haven van Brussel, MIVB, enz.

### BENCHMARKS

- | Gezien de aandacht van de Europese Commissie voor de ontwikkeling en implementatie van technologische en ICT-toepassingen in het verkeer, is het mogelijk om toegang te krijgen tot Europese fondsen
- | Project UrbanZen<sup>7</sup> van het Waals Gewest, waarbij Mobiel Brussel is betrokken

<sup>7</sup> Het project **UrbanZen** verenigt tal van privéondernemingen, publieke partners en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw. Het project baseert zich op de centralisatie van informatie afkomstig van de bestuurders zelf en van de gemeentelijke overheden. Het heeft als doel om via de GPS realtime informatie te bezorgen aan de bestuurders, waardoor deze in geval van verkeersproblemen omgeleid kunnen worden langs een alternatieve route met naleving van de beperkingen die de gemeentelijke wegbeheerders opgelegd hebben.

## 3.[20] TARIFERING VAN HET WEGVERVOER

### Context

De drie gewesten besloten de verkeersbelasting en het Eurovignet (momenteel van toepassing op zware vrachtwagens) te hervormen.

Frankrijk en Duitsland, onze directe buurlanden, voer(d)en in 2013 en 2005 een kilometerheffing in voor zware vrachtwagens. Het uitblijven van een gelijkaardig initiatief in België trekt almaar meer voertuigen uit de buurlanden aan waardoor de druk op het wegennet van de gewesten toeneemt.

De eigenheid van Brussel als stedelijk milieu vergt een aantal heel specifieke maatregelen.

### Doelstelling

Het invoeren van een meer billijke fiscaliteit, het verbeteren van de mobiliteit en van de luchtkwaliteit en hogere milieuprestaties van het transportsysteem in de drie gewesten.



### Maatregelen

- **Invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens (van meer dan 3,5 ton)** ter vervanging van het Eurovignet en in naleving van de Europese Richtlijn Eurovignet en de beginselen van niet-discriminatie en evenredigheid.
- **Een intergewestelijke studie** (in uitvoering) naar de invoering van de kilometerheffing en een groene fiscaliteit voor vrachtwagens, het vastleggen van een gemeenschappelijke en samenhangende basis en van de regels, binnen een kader waarin ieder Gewest haar eigen prioriteiten en beleidsaccenten kan handhaven zodat onder meer rekening kan worden gehouden met de geografische bijzonderheden.

De invoering van dergelijk systeem zal hoogstwaarschijnlijk hand in hand moeten gaan met een ambitieus beleid gericht op het optimaliseren van stedelijke distributie, voornamelijk door het mutualiseren van de stromen. In geval van tariefdifferentiatie zullen bepaalde wegennetten worden voorgetrokken en zal er een synergie bestaan met de studies over de routes die zich het best lenen voor vrachtwagenverkeer.

Een hoger tarief voor het Brussels Gewest kan worden gerechtvaardigd door enerzijds de hogere infrastructuurkosten. Ook een vergelijking tussen de externe marginale kosten van het wegvervoer binnen een stedelijk gebied ten opzichte van die op de autowegen wijst in die richting. Bovendien moet worden vermeden dat een kortere af te leggen afstand door het Brussels Gewest meer doorgaand verkeer veroorzaakt.

- Rekening houden met de impact van het goederenvervoer bij de berekening van het tarief.

#### TIMING

- | 2011: Aanvang van de intergewestelijke studies en van de specifieke studie voor het BHG
- | Naargelang het politiek akkoord - 2016: Invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, ter vervanging van het Eurovignet

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

- | Intergewestelijke studie door het Fairway consortium: 6% van 1,5 miljoen euro
- | Specifieke studie voor het BHG die de verschillende tariefscenario's en de sociaaleconomische impact moet analyseren
- | Investeringskosten en kosten voor de exploitatie van het systeem
- | Bijkomende menselijke hulpmiddelen:  
Studies: 2 voltijds equivalenten van het BUJ
- | Deze personen vallen onder het programma Tarifiering van het wegvervoer van de Regering en niet onder het Goederenplan.

#### ACTOREN - PILOTEN

- | Partnerschap met het Vlaamse en Waalse Gewest
- | Brusselse piloten: **Voor de voorbereiding**, Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel, en **voor de uitvoering**, de administratie fiscaliteit, samen met het toekomstig interregionaal agentschap voor tolheffing

#### BENCHMARKS

- | Politiek akkoord door de drie Gewesten ondertekend op 21/01/2011
- | Goedkeuring van de voorlopige ontwerpdocumenten door de 3 Gewesten (19 en 20 juli 2012)

## 3.[21] PARKEERPLAATS VOOR VRACHTWAGENS

### Context

Het gebrek aan parkeerplaats voor vrachtwagens in de stad vormt een probleem voor de bestuurders. Willekeurig geparkeerde vrachtwagens zijn meer en meer een doorn in het oog van de bewoners van de wijken waarin deze vrachtwagens geparkeerd staan. Een studie uit 2005<sup>8</sup> heeft deze elementen gekwantificeerd. Dit langdurig parkeren is het gevolg van meerdere factoren:

- Veel vrachtwagenbestuurders wonen in het BHG en laten hun vrachtwagen 's nachts en in het weekend langs de openbare weg geparkeerd staan;
- Vervoerders die van ver komen, komen 's nachts op hun bestemming aan en moeten wachten tot openingstijd van de bedrijven om hun goederen te kunnen leveren;
- Bestuurders die in Brussel geleverd hebben, zoeken een plek om hun vrachtwagen te parkeren tijdens hun rusttijd;
- Tijdens het weekend moeten vervoerders soms ook wachten om hun weg verder te zetten omdat in het land waar ze heen rijden vrachtwagens niet mogen rijden tijdens het weekend en op feestdagen.



### Doelstellingen

Het voorbehouden van parkeerplaatsen voor vrachtwagens heeft de volgende voordelen:

- Vrachtwagens beschikken zo over ruimtes waar ze onomstreden mogen parkeren.
- Deze plaatsen dreigen niet in beslag genomen te worden door geparkeerde auto's van, onder andere, pendelaars.
- De eventueel nieuwe voorbehouden plaatsen dragen bij tot de vermindering van het aantal parkeerplaatsen ter bestemming zoals voorzien door het Iris 2-plan.

### Maatregelen

Parkeerplaats voorbehouden voor vrachtwagens in overeenstemming met het Gewestelijk Parkeerplan:

- Elke gemeente ontvangt vrachtwagens naar rato van de lengte van de wegen op haar grondgebied die toegankelijk zijn voor "alle vrachtwagens": de modaliteiten zijn vastgelegd in het kader van het parkeerplan.
- Een eventuele lokale vermindering van dit percentage zal gestaafd moeten worden door een parkeerstudie die gericht is op vrachtwagens en gevalideerd is door het Parkeeragentschap.
- Voor het bepalen van de locatie van deze voor vrachtwagens voorbehouden parkeerplaatsen zullen de gemeenten zich baseren op de volgende criteria:
  - In stedelijke industriezone, kantoorzone en GHAV;
  - Beschikbare plaats: parkeerbreedte van 2,5 meter;
  - Weinig voetgangers- en fietsverkeer ;
  - Weinig buurtbewoners.

Een parkeerterrein voor langparkeren voor vrachtwagens aanleggen op de site van Schaarbeek-Vorming (zie actie [16]).

#### TIMING

| > 2020: parkeerterrein voor vrachtwagens op site Schaarbeek-Vorming

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| De nodige middelen staan geboekstaafd in het gewestelijk parkeerplan

#### ACTOREN - PILOOT

| Pilot: Gewestelijk Parkeeragentschap (Parking.Brussels)

| Partners: Gemeenten, Mوبiel Brussel, politie, parketten, MIVB, Haven van Brussel

#### BENCHMARKS

| 2013: Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

<sup>8</sup> Haalbaarheidsstudie – Aanleg van parkeerplaatsen voor vrachtwagens voor langparkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Aries Consultants in opdracht van het BUV, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2005

## 3.[22] MINDER HINDER OP DE WEG DOOR BOUWPLAATSEN

### Context

Een van de gevolgen van de verwachte bevolkingsaan groei is de aanwezigheid van talloze bouwplaatsen op het grondgebied van het gewest. Die bouwplaatsen zorgen rechtstreeks voor heel wat bijkomend verkeer en veroorzaken heel wat last voor vervoerders die vaak ver moeten omrijden zonder dat ze een duidelijk zicht hebben op de omleidingen. Soms komen ze daarbij terecht op wegen die nauwelijks geschikt zijn voor vrachtwagens (blokkeringen, onveilige verkeerssituaties, geluidsoverlast...).

### Doelstellingen

- De bevoorrading van de bouwplaatsen zou bij voorkeur via het water moeten verlopen.
- De voorwaarden voor het goederenvervoer moeten ook in geval van bouwplaatsen worden gegarandeerd.

### Maatregelen

- Ontwikkeling van proefprojecten voor de aanvoer van bouw materiaal langs het water.
- Studie van de verschillende soorten en middelen van incentives om deze praktijken te promoten en, indien nodig, van regelgevende middelen (stedenbouwkundige vergunning, milieuvergunning).
- De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen moet nagaan wat de impact is van de omleidingen voor de vrachtwagens en de leveringen en desgevallend specifieke maatregelen voorstellen om de routes te garanderen.
- De communicatie over de bouwplaatsen (website van Brussel Mobiliteit) moet specifiek aandacht besteden aan goederenvervoer.
- Een onafhankelijk organisme moet belast worden met de voorbereiding, de opvolging en de controle van hele grote bouwplaatsen.



#### TIMING

| 2014-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,3 voltijds equivalenten

| 2014: 50.000€

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel (Directie Programmamanagement)

| **Partners:** Partners Haven van Brussel, Politie, Leefmilieu Brussel, gemeenten, vereniging van nutsbedrijven, Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad (CBBH), MIVB

## 3.[23] NABURIGE LAADTERREINEN (NLT)

### Context

Het creëren van Naburige Laadterreinen (NLT) zoals in Bordeaux vormt een interessante piste voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De diversiteit van de Brusselse handelswijken (aard, grootte, locatie) zal een aanpassing van de concepten aan de specifieke contexten vereisen. Verschillende handelsassen in het Brussels Gewest lenen zich voor NLT, vooral met de lopende projecten voor voetgangerszones.

### Doelstellingen

- Het verkeer voor alle gebruikers in de dichte handelszones verbeteren, vooral dan in de voetgangerszones, een specifieke denkoefening doen rond de handelsassen die door het openbaar vervoer worden aangedaan.
- De leveringsomstandigheden voor verladers en winkeliers verbeteren.

### Maatregelen

- In dialoog met de winkeliers het aantal laad- en loszones bepalen dat in iedere handelswijk moet worden aangelegd en het project voor de overslag van paletten vanaf de waterweg onder leiding van de Haven van Brussel.
- Proefproject met parkeerzones pilotgemeenten (NLT): lokalisatie, infrastructuur en management.



#### TIMING

- | 2013: Dialoog met de handelaars
- | 2014-2015: Eerste proefproject
- | 2015 -2020: Andere proefprojecten

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

- | 0,1 voltijds equivalenten
- | 100.000€/proefproject

#### ACTOREN - PILOOT

- | **Piloot:** Mوبiel Brussel
- | **Partners:** Projectbeheerders, BROH, Atrium, BECI, UCM, UNIZO, Comeos, Gemeenten, Haven van Brussel

#### BENCHMARKS

- | Nagaan of de proefprojecten kunnen worden gelinkt aan een project van heraanleg van de wegen of stedenbouwkundige ontwikkeling (gebruik van de stedenbouwkundige lasten), grote bouwplaatsen zijn hinderlijk voor leveringen en kunnen dus een opportuniteit vormen

## 3.[24] LEVERINGEN OP TIJDSTIPPEN BUITEN DE SPITSUREN

### Context

Om het goederenvervoer beter te verdelen moet er worden nagedacht over het vereenvoudigen en aanmoedigen van distributie aan het begin van de nacht en tijdens de daluren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Experimenten in Vlaanderen, Nederland en in andere Europese landen tonen aan dat de voordelen van de winkelbevoorrading buiten de spitsuren 's ochtends en 's avonds aanzienlijk groter zijn dan de nadelen. Bovendien biedt het ruimere aanbod van stille technologieën perspectieven om mogelijke geluidshinder zoveel mogelijk te beperken.

In eerste instantie is dal- en nachtdistributie een mogelijke oplossing voor de bevoorradingproblematiek van grote filialen van winkelketens en supermarkten. Momenteel worden hiervoor grote en volle voertuigen ingezet die het tijdens de dag moeilijk hebben om te manoeuvreren in het drukke verkeer met de nodige hinder en overlast als gevolg.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden de levertijden van de grote winkels bepaald in het kader van hun milieuvergunning.

### Doelstelling

Het vereenvoudigen en aanmoedigen van nachtdistributie ('s avonds, 's nachts of in de vroege ochtend) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

### Maatregelen

- Snel rond de tafel gaan zitten met de Brusselse actoren over de mogelijkheden om experimenten met nachtdistributie in het BHG op te zetten (naleving van doeltreffende milieucriteria).
- Uitwerken van een accreditatieprocedure voor nachtdistributie in het BHG op basis van het PIEK-protocol, de PIEK-certificaten en de milieuvergunningen.



#### TIMING

| 2013

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 30.000€ communicatie  
| 0,2 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOTEN

| **Copilootschap:** Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel  
| **Partners:** Leefmilieu Brussel, Gemeenten, Comeos, handelaars, Vlaams en Waals Gewest, BECI, UCM, UNIZO, FEBETRA, transportbedrijven

#### BENCHMARKS

| Studie Vlaams Gewest einde 2011 afgerond



## 3.[25] DE ACTOREN EN PARTNERS VOOR LEVERINGEN VORMEN OVER EN BEWUST MAKEN VAN DE STEDELIJKE DISTRIBUTIE EN DE LOGISTIEKE BEHOEFTE

### Context

Bij het leveringsproces zijn heel wat actoren betrokken: automobilisten, winkeliers, bedrijven, gemeenten, politieagenten... Maar niet iedereen is zich bewust van wat er allemaal komt te kijken bij bevoorradings, van de impact van bepaalde praktijken op leveringen of van mogelijke besparingen.

### Doelstelling

Uitwisselen van kennis over het belang en de verplichtingen van het goederenvervoer in de stad en het zoeken naar concrete oplossingen.

### Maatregelen

- Het organiseren van themagebonden opleidingen en bewustmakingsacties (specifiek voor winkeliers, bedrijven, bezorgers, automobilisten, gemeenteambtenaren en politieagenten...).
- Ontwikkeling van communicatiedragers.



#### TIMING

| 2014-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,3 voltijds equivalenten

| 10.000€/jaar

#### ACTOREN - PILOOT

| Copilotage: Mobiel Brussel

| Partners: BROH, Leefmilieu Brussel, VSGB, Gemeenten, handelaarsverenigingen, UCM, UNIZO, BECI, Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, Atrium, vervoerders, politie, parket, Iris TL, enz.

## 3.[26] BEPERKEN VAN DE VERONTREINIGENDE EMISSIE VAN HET GOEDERENVERVOER

### Context

Met het oog op het in stand houden en verbeteren van een goede luchtkwaliteit, heeft de Europese Unie een richtlijn ingevoerd betreffende de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit, gekend als de Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit. Deze richtlijn werd aangevuld met vier richtlijnen over een aantal specifieke verontreinigende stoffen. De eerste richtlijn (1999/30/EG) behandelt enkele verontreinigende stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid en in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest uitgesproken aanwezig zijn, zoals  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ . Voor de nieuwe Europese richtlijn betreffende luchtkwaliteit (2008/50/EG) kunnen lidstaten uitstel aanvragen indien bepaalde grenswaarden betreffende  $\text{NO}_2$  en fijn stof niet worden gehaald. In de omgevingslucht werden hoge concentraties van luchtverontreinigende stoffen ( $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ ) waargenomen. Die zijn een gevolg van de hoge bevolkingsdichtheid en van het dichte verkeersnet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar ook de grensoverschrijdende luchtverontreiniging heeft hierin zijn part.

Het is niet denkbeeldig dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de op jaarbasis gemiddelde grenswaarde voor  $\text{NO}_2$  niet zal halen. Concrete maatregelen dringen zich dus op en zullen zich prioritair moeten richten op het goederenvervoer. In een recente publicatie meldt het Franse stadsonderzoekscentrum CERTU dat vrachtwagens en lichte bedrijfsvoertuigen sinds 1990 een groter aandeel in de nationale broeikasgasemissies vertegenwoordigen, en dit zowel in absolute cijfers als proportioneel gezien. Terwijl het aandeel van privévoertuigen tussen 1990 en 2007 steeg met 5%, zagen lichte bedrijfsvoertuigen en vrachtwagens die een groot deel van het goederenvervoer voor hun rekening nemen, in diezelfde periode hun aandeel met 28% stijgen. Vandaag zijn ze verantwoordelijk voor 45% van de emissie door transport.

De invoering van lage-emissiezones kan bijdragen tot een voldoende luchtkwaliteit

in stedelijk gebied. Een lage-emissiezone is een begrensd gebied (een stad of een deel van een stad) dat slechts beperkt toegankelijk wordt gesteld voor vrachtwagens die een te grote hoeveelheid fijne deeltjes en stikstofoxide uitstoten. Vermits het BHG veel goederenstromen aantrekt, levert het vervoer over de weg een belangrijke bijdrage tot de emissies van  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{NO}_2$ . Om de schadelijke emissies van het vrachtovervoer te verminderen moeten nieuwe vrachtwagens voldoen aan de Europese emissiewetgeving (2005/55/EG). Deze wetgeving wordt regelmatig verstrengd maar niets belet dat oudere vrachtwagens in dienst blijven.

Om de luchtkwaliteit op lokaal vlak te verbeteren wordt overwogen om een lage-emissiezone in te voeren. Het Brussels Gewest onderzocht de mogelijke invoering van lage-emissiezones. Uit die studie bleek dat een lage-emissiezone enkel effect heeft als ze het volledige BHG

omsluit. Zowel de voordelen voor de mobiliteit als de gevolgen voor de luchtkwaliteitsnormen zouden beperkt zijn. De volksgezondheid zou het meest te winnen hebben bij een dergelijke lage-emissiezone. Economisch gezien kunnen de kosten voor de verwezenlijking daarvan hoog oplopen; ook het vernieuwen van de vloot zou zwaar wegen op kleine marktspelers die het nu al moeilijk hebben om het hoofd binnen de logistieke sector boven water te houden. Marges in die sector zijn zoals algemeen bekend erg krap. Deze maatregelen moeten gekoppeld worden aan de stedelijke distributiestructuur die voorgesteld wordt door het plan.

### Doelstelling

Leveringen in de stad door minder vervuulende voertuigen (luchtverontreiniging en geluidshinder).



## Maatregelen

- De milieukeurmerken (lucht en geluid) onderzoeken in het licht van de laadkenmerken en de actieradius om te komen tot een instrument om de meest milieuefficiënte vervoerwijze te kiezen in functie van het vervoerstype.
- Het gebruik van elektrische voertuigen voor leveringen in de stad bevorderen. Daartoe:
  - moet nagegaan worden welke operatoren frequent leveren in de stad. Zij moeten worden aangemoedigd om hun vloot te saneren;
  - pakjesverdelers (post, integrators) moeten worden aangezet om te opteren voor oplossingen van het type Ecopostale (fietskoerier), die hun belang in het stedelijk gebied vandaag alvast niet meer hoeven te bewijzen. Voetgangerszones, toegangscontroles, striktere leveringsuren en files vormen voor de elektrische driewielige rijtuigen geen enkel probleem;
  - voor grotere leveringen (café-restaurants, Coca-Cola, bakkerijen, kantoorbenodigdheden, verhuizingen enz.) zou de bestaande vloot moeten worden vervangen door schonere voertuigen. Geneesmiddelen moeten weliswaar onder bepaalde omstandigheden worden vervoerd, maar kunnen evengoed worden getransporteerd in elektrische bestelwagens.
- Stimuli om deze overstap aan te moedigen:
  - subsidies bij de aankoop van voertuigen;
  - ruimere periodes voor leveringen inclusief nachtleveringen op voorwaarde dat schone voertuigen worden gebruikt die geen geluidshinder veroorzaken;
  - in de bestekken van de overheidsopdrachten clausules opnemen die een schone en perfecte veilige bevoorrading (vermijden van dode hoeken) van de administratie voorschrijven;
  - doorgaand goederenvervoer via het Gewest beperken;
  - de aankoop van schone voertuigen voor de ophaling van huisvuil aanmoedigen;
  - gecoördineerd met het toekomstige Afvalplan, de impact van het afvalvervoer evalueren (ophaling en uitvoer uit het Gewest) teneinde het gebruik van de waterweg en van schone voertuigen te versterken.



### TIMING

| 2015-2020

### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,25 voltijds equivalenten

| Subsidies en stimuli: Te bepalen

### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Leefmilieu Brussel

| **Partners:** Mobiel Brussel, Federale Overheidsdiensten, Net Brussel, FEBETRA, UPTR, Haven van Brussel

### BENCHMARKS

| Bovendien zou de geleidelijke invoering van een distributiestructuur voor gelegenheidsvervoer (maatregelen van hoofdstuk 1) globaal genomen gunstig zijn voor het gebruik van schone voertuigen. Door de goederen in consolideringscentra te bundelen, zouden ze voor de laatste kilometer op schone voertuigen kunnen worden overgeladen

| Binnen dit kader zou het verstandig zijn om de mogelijkheden van een cargotram te onderzoeken.

## 4. Informatie, onderzoek en innovatie

Als Europese hoofdstad wil het BHG een voortrekkersrol spelen op het vlak van stedelijke distributie en als één van de eerste steden tegemoet komen aan de Europese lange termijn doelstellingen betreffende stedelijk goederenvervoer. Gezien stedelijke distributie maatwerk is, spelen onderzoek en innovatie een belangrijke rol in het zoeken naar gepaste oplossingen om het goederenvervoer efficiënter en duurzamer te maken.

Momenteel besteedt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest echter te weinig aandacht aan het vergaren van kennis over stedelijke distributie. Nochtans is die heel zeker aanwezig. We bedoelden dan de formele kennis die aanwezig is in universiteiten en hogescholen. Daarnaast valt er ook informeel heel wat kennis te rapen in de havengemeenschap, bij logistieke dienstverleners, bedrijven, handelaars en beroepsorganisaties. De aanwezige en al verworven kennis wordt met andere woorden niet voldoende vertaald naar praktische oplossingen die tegemoet komen aan de behoeften van de Brusselse handelaars en bedrijven. Dit beperkt het innovatievermogen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten opzichte van andere grote Europese steden.

Verscheidene Europese steden investeren aanzienlijk in de ontwikkeling van innovatieve concepten om hun eigen stedelijke bevoorrading te verbeteren. Die innovaties kunnen niet zo maar worden overgebracht naar een andere context of een andere stad. Vaak wordt de omzetting bemoeilijkt door het historische weefsel van een stad en door de capaciteit van de bestaande infrastructuur. Bijgevolg moet er altijd heel wat voorbereidend studiewerk worden verricht.

Kennis rond stedelijke distributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gesegmenteerd en kenniscentra gedragen zich vaak als elkaars "concurrenten". Het is dan ook van belang om kenniscentra met elkaar samen te laten werken, om kennis te bundelen en verdere innovaties betreffende stedelijke distributie gezamenlijk uit te werken. Ondanks de band met de aanwezige (academische) kennisinstellingen gaat het hier niet alleen om een academische "geschreven" vorm van kennis en innovatie, maar evenzeer over het ontwikkelen van concrete producten, diensten en processen.

Om op maat gemaakte innovatieve oplossingen te identificeren is accurate informatie over bewegingen van goederen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest essentieel. Op deze manier kan de vooruitgang en de resultaten van het goederenvervoer worden gemonitord. Daarnaast kunnen op basis van de data ook nieuwe of corrigerende maatregelen worden geïdentificeerd. Door dit op een vaste basis te doen, kan er vanuit het beleid korter op de bal worden gespeeld. Innovatieve transportmodi, concepten en infrastructuur moeten onder de aandacht gebracht worden van stadsvervoerders. Vaak worden deze laatste afgeschrikt door de extra kosten die aan de bijkomende dienstverlening, handling of transport verbonden zijn. Door er op te wijzen dat netwerkstructuren ook economische voordelen en een innovatief en duurzaam imago kunnen genereren, moet men trachten hen te overhalen om te investeren in alternatieven voor stedelijke distributie.

<p><b>STRATEGISCHE DOELSTELLING(EN)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een voortrekkersrol spelen betreffende duurzame stedelijke distributie</li> </ul>
<p><b>AANPAK (PRIORITEITEN)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een denktank starten rond het thema van stedelijke distributie</li> <li>• Monitoren van goederenstromen en organiseren van tellingen</li> <li>• De haalbaarheid van innoverende studies nagaan</li> </ul>

## Inspiratiebronnen

### LA ROCHELLE

In mei 2011 richtte de Club van ecologische auto's samen met GART de "Club du Dernier Kilomètre de Livraison" (CDKL) op om een oplossing te vinden voor de verschillende problemen veroorzaakt door goederenleveringen in onze steden; vervuiling, files en parkeerproblemen zijn daar enkele voorbeelden van. De Club, die industriëlen, verantwoordelijken en plaatselijk gekozenen voor het uitwisselen van ideeën, debat en reflectie rond de tafel brengt, heeft tot taak het dilemma op te lossen tussen het behoud en de ontwikkeling van de stedelijke handel die voor de levenskwaliteit van de inwoners noodzakelijk is en een oplossing aan te reiken voor de economische en sociale dynamiek, en de daardoor veroorzaakte hinder. Op het programma staat de mogelijkheid om vracht te vervoeren via het algemeen openbaar net voor reizigersvervoer, maar ook de ontwikkeling van schone voertuigen voor leveringen in de stad. De Club zal zich ook buigen over de moeilijke kwestie om terreinen vrij te maken voor stedelijke logistieke ruimten.

### AMSTERDAM

De Stad Amsterdam bedacht de cargotram voor stedelijke bevoorrading. De trams waren voorzien van een laad-/lossysteem en biedt plaats aan 6 containers (2,4x1,7x2,3 m). Het laadvermogen bedroeg 2 ton. De goederen werden aan de rand van de stad in de distributiecentra overgeladen op trams en van daaruit naar 15 losplaatsen (cityhubs) vervoerd. Dan zetten ze hun reis met kleine elektrische voertuigen voort tot aan de bestemming. Door een tekort aan financiële middelen en het uitblijven van steun van de stad werd dit project gestaakt.

Afbeelding 18: CityCargo in Amsterdam



Bron: Buck Consultants

### PARIS

Het "TramFret" project opgezet door de stad Parijs, de RATP, de STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) en Apur (Atelier parisien d'urbanisme), werkt met speciale tramstellen die voor het goederenvervoer gebruik maken van het bestaande tramspoor. Zo reden er meerdere weken twee lege tramstellen buiten de spitsuren tussen de stations Pont du Garigliano en Porte d'Evry, een traject van 8 km (de stellen voor het goederenvervoer werden tussen twee reizigersstellen gehaakt). Doel is na te gaan of de traminfrastructuur kan worden gebruikt om goederen op een ecologisch verantwoorde wijze en zonder hinder voor het passagiersvervoer naar de handelszaken in het centrum te vervoeren. Dit zou de vrachtwagens uit de stad moeten weghouden.

Voornaamste troef: de dichtheid van het tramnet dat zich in de regio Ile-de-France tegen 2020 wellicht over een afstand van 100 km zal uitstrekken. Enige onzekerheid: de goederen in het handelscentrum lossen, zonder veel tijd met de overslag te verliezen. Om dergelijke moeilijkheden te vermijden zouden er aansluitingen met opslagplaatsen of handelscentra moeten worden gecreëerd, waarvan de kostprijs enkele honderdduizenden euro's bedraagt. Casino en Carrefour hebben winkels langs het tramtraject en werken in het kader van dit project samen met Apur. De tramstellen zouden rechtstreeks in hun opslagplaatsen kunnen worden gelost.

### BRUSSEL

Haalbaarheidsstudie naar de aanleg van een HST-aansluiting op de site van Schaarbeek-Vorming. Dit project is eveneens een uitdrukking van de zoektocht naar alternatieven voor de weg. Zo onderzoekt Mوبiel Brussel momenteel de haalbaarheid en de rendabiliteit van een HST en/of sneltreinverbinding in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

## 4.[27] JAARPLAN VOOR ONDERZOEK EN INNOVATIE BINNEN GOEDERENTRANSPORT EN PROJECTOPROEP

### Context

De oprichting van een denktank rond het thema stedelijke distributie kan de kennis die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanwezig is centraliseren en leiden tot een snellere implementatie van innoverende oplossingen.

Het komt erop aan om alle voorstellen van de markt en de voorstellen die werden ingezameld door buurtcomités en handelaarsverenigingen samen te leggen.

### Doelstelling

Het onderzoek naar en de innovatie van stedelijke distributie.

### Maatregelen

- **Oprichting van een denktank** rond mogelijk innoverende oplossingen (vergadert 4 maal per jaar en formuleert adviezen voor politieke instanties rond nieuwe ontwikkelingen en innovaties). Niet alleen universiteiten, hogescholen en overheidsinstellingen moeten in deze groep worden opgenomen, maar ook privébedrijven en handelaarsverenigingen. De denktank detecteert de noden van de bedrijven "bottom up" en verzamelt de input van kennisinstellingen "top down".
- **Opstellen van een beleidsplan voor onderzoek en innovatie** betreffende stedelijke distributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- **Jaarlijkse projectoproep** om innoverende concepten aangaande stedelijke distributie te ontwikkelen en het testen daarvan in het kader van proefprojecten.



#### TIMING

- | Voorbereiding in 2014
- | Weerkerend vanaf 2015

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

- | 2014: 15.000€ voorbereiding
- | 2015-2020: 500.000€/jaar
- | 0,25 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

- | **Piloot:** Mobiel Brussel
- | **Partners:** Innoviris, universiteiten, Haven van Brussel, BECI, Atrium, Comeos, Iris TL, Leefmilieu Brussel

## 4.[28] MONITOREN VAN GOEDERENSTROMEN EN ORGANISEREN VAN TELLINGEN

### Context

Continue dataverzameling is essentieel om na te gaan waar er verbeteringen kunnen worden doorgevoerd en om te weten waar nieuwe acties of tussenkomsten nodig zijn. Het Gewest moet daarom werk maken van de oprichting van een datacockpit waar de transportstromen continu worden gemonitord en in de MOBIRIS databanken worden geïntegreerd. Daarnaast moet de gegevensmonitoring ook toelaten om de gevolgen van stedelijke distributie voor het Gewest op verschillende niveaus in kaart te brengen. Meer bepaald moeten de economische en de milieueffecten van de stedelijke bevoorrading op lange termijn worden geïdentificeerd en opgevolgd. Dit impliceert dat eerst de huidige effecten van het stedelijk goederenvervoer op het milieu en de economie worden gemeten.

Het analyseren van de verkregen gegevens moet leiden tot een permanente identificatie van nieuwe politieke initiatieven of tot het bijsturen van lopende initiatieven. Bovendien wordt het ook makkelijker om stakeholders te overtuigen wanneer het belang van de verschillende acties met harde data kan worden aangetoond.



### Doelstellingen

- Beschikken over een overzicht van het goederenvervoer in Brussel.
- Het aandeel van het doorgaand goederenvervoer in het Gewest evalueren (langs de weg, over het water en langs het spoor).

### Maatregelen

- Opstellen van een meerjarenplan voor het vergaren van gegevens over goederenvervoer.
- Vergaren en analyse van de gegevens.
- In 2013 was een van de Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit volledig gewijd aan goederenvervoer.

#### TIMING

| Weerkerend

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 30.000€/jaar

| 0,25 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel (MOBIRIS)

| **Partners:** Mobiel Brussel (Strategie), Universiteiten, Haven van Brussel, Leefmilieu Brussel

## 4.[29] ONDERZOEK NAAR DE HAALBAARHEID VAN VERNIEUWENDE TRANSPORTMODI: GEBRUIK VAN HET STADSSPOOR

### Context

Experimenten in het buitenland hebben aangetoond dat het gebruik van metro en/of tram voor goederenvervoer vast en zeker het overwegen waard is. De uitbreiding van het TIR-centrum en de komst van een nieuwe tramlijn op de site naast Turn & Taxis zouden als gelegenheid kunnen worden aangegrepen. Zo werd het metrostation Sainctelette al naar voor geschoven voor de distributie van goederen die via het kanaal worden aangevoerd.

### Maatregelen

- Onderzoek naar de gebruiksmogelijkheden van 19 tramlijnen voor goederenvervoer. Die studie zou zich specifiek kunnen toespitsen op het gebruik van de tramlijnen om goederen van en naar de eventuele SDC te vervoeren.
- Onderzoek naar mogelijk gebruik van de nieuwe traminfrastructuur bij Thurn & Taxis gekoppeld aan een proefproject van het stedelijk distributieplatform in het TIR-centrum en de haalbaarheid daarvan.
- Onderzoek naar de gepastheid van een HST en/of sneltreinterminal in Schaarbeek-Vorming.

### Voornaamste succesfactoren

Bij de invoering van dergelijke innoverende concepten moet men bijzondere aandacht besteden aan de invoering van een stevige organisatie- en financieringsstructuur.

#### TIMING

| 2015-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| Studie: 100.000€

#### ACTOREN - PILOOT

| Piloot: Mobiel Brussel

| Partners: MIVB, dienstverleners, verladers, Leefmilieu Brussel, Haven van Brussel...

#### BENCHMARKS

| Studies in het kader van de beheersovereenkomst van de MIVB

| De invoering van een Europees project in het kader van het 8ste kaderprogramma of van de CIVITAS-projecten zou een goede gelegenheid zijn om Europese subsidies aan te trekken en om ervaringen over dit soort systemen met andere Europese steden en andere operatoren van openbaar vervoer (Parijs, Glasgow...) uit te wisselen, ook al is hun ontwikkeling nog vrij prospectief



## 4.[30] DEELNEMEN AAN EUROPESE PROJECTEN WAARBIJ BEST PRACTICES WORDEN UITGEWISSELD

### Context

De deelname van Mobiel Brussel aan het SUGAR-project vormde een belangrijke insteek voor Brussel om stil te staan bij de strategie betreffende goederentransport. Andere projecten zoals Civitas of nog Bestuf die alle best practices op het gebied van stadslogistiek verenigden, toonden eveneens aan dat het belangrijk is om ervaringen uit te wisselen met andere Europese steden die te maken hebben met gelijkaardige problemen en dat de publieke en privéactoren zich in een netwerk moeten verenigen om te leren werken naar een gemeenschappelijk doel.

De Europese Commissie nam overigens stadslogistiek op als actiepoint in haar laatste Witboek. Ze wil specifiek het zoeken naar innoverende oplossingen steunen via de financiering van onderzoeks- en demonstratieprojecten ter zake.

### Doelstellingen

- Op de hoogte blijven van de technologische vooruitgang en van innoverende oplossingen die elders in Europa worden toegepast.
- De Europese fondsen gebruiken om onze wetenschappelijke en technologische onderzoekscentra te ondersteunen.
- Uitgroeien tot een toonbeeld onder de steden betreffende uitvoerbaarheid van bepaalde maatregelen of verwezenlijkingen.

### Maatregelen

- Deelnemen aan een groter aantal bestaande of op stapel staande Europese projecten die de problematiek van de stedelijke distributie betreffen.
- Lopende projecten die Mobiel Brussel opvolgt:
  - StraightSol: demonstratieproject aangaande innoverende oplossingen voor stedelijke distributie. Brussel is lid van een project waarbij ook de VUB en TNT partner zijn en dat de oprichting en uitbating betreft van mobiele hubs voor de distributie van pakjes in de binnenstad;
  - Best facts: project voor het vergaren en verspreiden van best practices;
  - Trailblazer: project rond bedrijfsleveringsplannen;
  - LaMiLo: zie actie [10].
- Projecten waaraan de Haven van Brussel deelneemt:
  - Connecting Citizen Ports 21;
  - Distribouw;
  - Watertruck.
- De oprichting van partnerships (publieke en privépartners, lokale en supralokale partners) om zo sneller nieuwe proefprojecten in Brussel op te starten.



#### TIMING

| Continu

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| 0,1 voltijds equivalenten

| 5.000€/jaar

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel

| **Partners:** Polis, andere diensten van het MBHG (cellen EFRO, externe betrekkingen, enz.), Haven van Brussel

## 5. Coördinerende rol van het Gewest

Het beleid rond goederenvervoer en stedelijke distributie overlapt verschillende beleidsdomeinen en kent heel wat betrokken partijen (handelaars, bedrijven, transporteurs, vastgoed, gemeenten, bewoners...). Door een gebrek aan overzicht en coördinatie missen een aantal goed bedoelde initiatieven soms hun doel.

De grote meerderheid van de goederenstromen van en naar het BHG verloopt langs de weg. Ondanks de aanwezigheid van de Haven blijft het aandeel van de binnenvaart in de aan- en afvoer van goederenstromen beperkt. Vooral de bedrijven in en rond het havengebied maken het meest gebruik van de havendiensten. Voor andere bedrijven en handelaars in het Gewest is de Haven vooralsnog een nobele onbekende. Dit heeft voornamelijk te maken met een gebrek aan kennis over de mogelijkheden van multimodaal transport.

Naast logistieke maatregelen zijn er ook acties nodig die invloed hebben op het gedrag en de organisatie van partijen die betrokken zijn bij het Brusselse goederenvervoer. Bedrijven en handelaars hebben steeds meer aandacht voor de impact van hun bedrijfsvoering op het milieu en zijn ook meer en meer bereid om hun activiteiten milieuvriendelijker te organiseren.

De vele acties die er nodig zullen zijn om de lange termijn doelstellingen (minder emissies en voertuigbewegingen) te behalen, moeten op het juiste ogenblik worden opgestart en correct worden opgevolgd. Een gecoördineerde aanpak is nodig om het overzicht te bewaren en waar nodig bij te sturen in functie van de te behalen doelstellingen.

Op verschillende niveaus moet er awareness gecreëerd worden rond het belang van stedelijke distributie. Alle betrokken partijen moeten ervan overtuigd worden dat business as usual niet meer tot de mogelijkheden behoort. Dit houdt onder meer in dat er een kader wordt gecreëerd om een reëel engagement van de Brusselse bedrijven te krijgen rond het streven naar een efficiëntere en meer duurzame bevoorrading.

<b>STRATEGISCHE DOELSTELLING(EN)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coördinatie van het goederenvervoerbeleid en van stedelijke distributie</li> </ul>
<b>AANPAK (PRIORITEITEN)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coördinatie en management van de toepassing van het plan</li> <li>• Sensibiliseren voor logistieke keuzen</li> <li>• Ontwikkeling van proefprojecten voor buurten en bedrijven</li> </ul>

## Inspiratiebronnen

### LYON

Lyon Urban Truck & Bus (LUTB), het centrum dat zich toelegt op de concurrentiekracht, ontwikkelde CityFret, een spel dat de milieudoelstellingen van Lyon en omgeving moet promoten. Het centrum wil het grote publiek sensibiliseren voor de uitdagingen van de stedelijke logistiek van de goederen en stelt daarvoor innoverende logistieke concepten voor. Doel van het spel is pakjes te leveren in Lyon; de spelers moeten echter een aantal opdrachten uitvoeren waarbij ze verschillende strategieën moeten kiezen en zowel op ecologisch als op economisch of sociaal vlak zo goed mogelijk moeten trachten te scoren.

Afbeelding 19 Spel CityFret voor Lyon en omgeving



Bron: Lyon Urban Truck & Bus

### LONDEN DELIVERY SERVICING PLANS (DSP)

De ervaringen met **bedrijfsleveringsplannen** bewezen dat een analyse van de verschillende bestellingen en hun logistieke keten volstaat om het wekelijkse aantal leveringen aan de loskaden van het bedrijf met 20% te verminderen; ook het aantal bewegingen van bestelwagens in het verkeer kan in dezelfde orde van grootte worden beperkt.

## 5.[31] HET GOEDERENVERVOERBELEID COÖRDINEREN EN EVALUEREN

### Context

De ontwikkeling en invoering van een goederenvervoerbeleid hebben een impact op verschillende beleidsdomeinen. In de eerste plaats op mobiliteit, maar net zo goed op ruimtelijke ordening, openbare werken, economie, leefmilieu, enz.

Dit heeft tot gevolg dat het goederenvervoerbeleid vanuit verschillende perspectieven moet worden uitgewerkt.

Om tot een meer gecoördineerde aanpak te komen creëerde de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) al een gespecialiseerde sectie om het voor te bereiden van het goederenvervoerbeleid voor te bereiden. Ook na de opmaak is er zowel voor de Gewestelijke Mobiliteitscommissie als de gespecialiseerde sectie een belangrijke rol weggelegd bij de implementatie van het beleid.

### Doelstellingen

- Het beleid betreffende goederenvervoer in overleg met de actoren uit de sector coördineren.
- De uitvoering van het plan om de twee jaar evalueren.

### Maatregelen

- Het goederenvervoerbeleid omzetten in een jaarlijks werkprogramma van de cel goederenvervoer, uitvoering en halfjaarlijkse evaluatie.
- Twee maal per jaar de gespecialiseerde afdeling van de GMC consulteren; dit is het contactpunt tussen de verschillende beleidsdomeinen en tussen de beleidsinstanties en de privésector.
- De federale, interregionale en internationale initiatieven op het gebied van stedelijk goederenverkeer coördineren.

#### TIMING

| Weerkerend

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

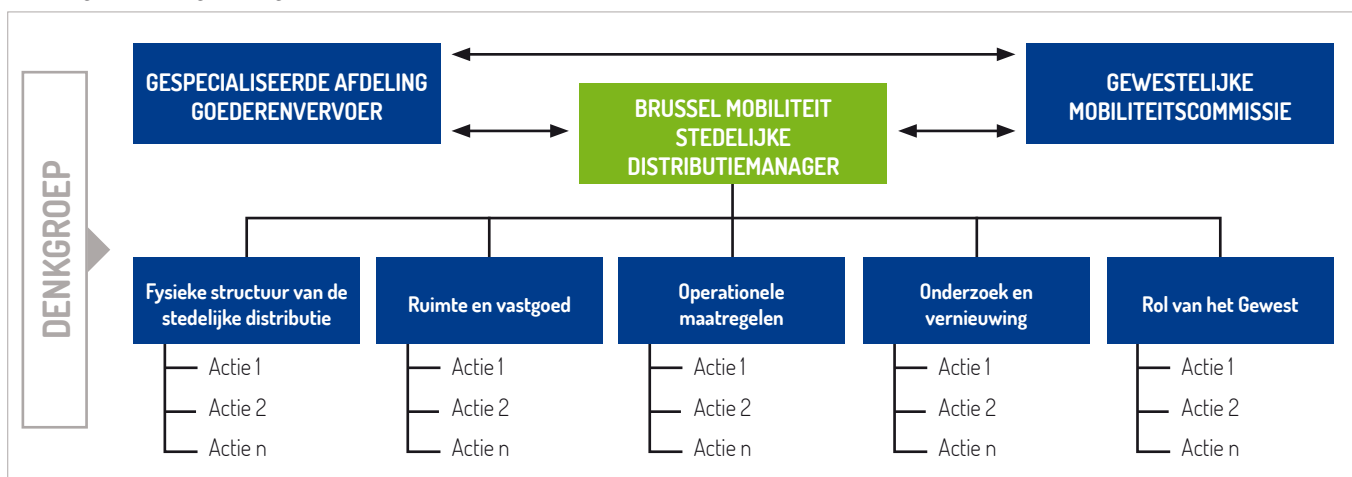
| 1 voltijds equivalent

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel

| **Partners:** Brusselse administraties, Federale Overheidsdiensten, Vlaams en Waals gewest, Gewestelijke Mobiliteitscommissie, NMBS, Economische en Sociale Raad

Afbeelding20: Uitvoering van het goederenvervoerbeleid



## 5.[32] DE BETROKKENEN BEWUST MAKEN VOOR DE GEVOLGEN VAN DE LOGISTIEKE KEUZES BETREFFENDE TRANSPORT EN VOOR ALTERNATIEVE VERVOERSWIJZEN

### Context

Wat de mobiliteitsproblematiek aangaat, besteden zowel beleidsmakers als burgers hoofdzakelijk aandacht aan het personenvervoer. Omwille van de uiteenlopende perspectieven voor en belangen van de stedelijke distributie en de logistieke keuzes van bedrijven, dringen aparte campagnes per doelgroep zich op.



### Doelstellingen

Bewust maken voor de impact, het belang en de gevolgen van goederenvervoer in Brussel.

### Maatregelen

- **Jaarlijks communicatiecampagnes organiseren** gericht op een enkele doelgroep (politieke instanties, burgers, bedrijven, winkeliers en stadsvervoerders).
- **De portaalsite van Mobiel Brussel uitbreiden** met een specifieke afdeling gewijd aan goederenvervoer.



#### TIMING

| Weerkerend

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| Campagne: 100.000€/jaar

| Portaalsite: 15.000€/jaar

| 0,25 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

| Piloot: Mobiel Brussel

| Partners: Haven van Brussel, Atrium, Comeos

## 5.[33] VERBETEREN VAN HET GOEDERENVERVOER UITGEVOERD DOOR BRUSSELSE BEDRIJVEN

### Context

Meerdere acties van het plan zijn gericht op het treffen van maatregelen om verbetering van het vervoer van goederen die geproduceerd worden door Brusselse bedrijven te verbeteren.

Het betreft meer bepaald de analyse van de goederenstromen, het vergemakkelijken van vernieuwende privé-initiatieven, de logistiek in de kanaalzone, het verbeteren van de leveringen langs de openbare weg en de ontwikkeling van proefprojecten ter verbetering van de logistiek - buiten de openbare weg - in bedrijvzones, het meerjaren onderzoeks- en innovatieprogramma, de sensibilisering van de actoren en de bedrijfsleveringsplannen.

### Doelstellingen

- Verbeteren van de omstandigheden van het vervoer van goederen die door Brusselse bedrijven uitgevoerd worden.
- Stimuleren van het groeperen van goederen die door Brusselse bedrijven geproduceerd worden en van het gebruik van minder vervuilende vervoerswijzen.

### Maatregelen

- **Overleg** met de verschillende productiesectoren om de specifieke behoeften en de prioriteiten te identificeren.
- **De missie van de expert haventransport** (dienst aan bedrijven om het water als transportmodus te promoten) uitbreiden tot het algemeen **verbeteren van de efficiency van de distributieketen (bundeling, gebruikte modi, leveringen)**.
- Typeclausules uitwerken voor bestekken waarin een beter beheer van de leveringen is opgenomen.



#### TIMING

| Weerkerend

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| Transportdeskundige 100.000€/jaar (12 bedrijfsdossiers)

| 0,25 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel

| **Partners:** Haven van Brussel, BECI, GOMB, Brusselse Havengemeenschap, Vereniging van Havengebruikers van Brussel en Vilvoorde

## 5.[34] PROEFPROJECTEN VOOR RATIONELERE LEVERINGEN OP HET NIVEAU VAN DE WIJKEN

### Context

Ook binnen de winkelbuurten moeten er proefinitiatieven komen om de economische betrokkenen aan te zetten tot rationelere leveringen en moeten er systemen worden ingevoerd die de goederen binnen een soort van coöperatieve bundelen. Dergelijke experimenten moeten worden opgezet. Die initiatieven kunnen kaderen binnen de Gemeentelijke Mobiliteitsplannen. Winkeliers, bedrijven en stadsvervoerders kunnen door het belichten van de positieve resultaten van proefprojecten rond stedelijke distributie over de streek worden gehaald. Door zowel de maatschappelijke als economische voordelen in de kijker te zetten kunnen deze actoren worden overtuigd. De horeca rond de Grote Markt of de winkeliers van het De Brouckèreplein/de Dansaertstraat vormen twee belangwekkende proefprojecten.

### Doelstelling

Bundelen van goederen bestemd voor een zelfde wijk om de stromen te verminderen.

### Maatregelen

- Oproep tot buurtproefprojecten.
- Mobiel Brussel zal technische en financiële ondersteuning bieden voor de implementatie en ook de evaluatie voor zijn rekening nemen.



#### TIMING

| 2015-2020

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

| Ten gepaste tijde te bepalen

#### ACTOREN - PILOOT

| **Piloot:** Mobiel Brussel

| **Partners:** Atrium, Comeos, handelaarsverenigingen, UCM, UNIZO, Gemeenten, Haven van Brussel

## 5.[35] BEDRIJFSLEVERINGSPLANNEN

### Context

De bedrijven zijn de eindbegunstigden van de logistieke keten. Als klant van de operators zijn zij het die de transportvraag creëren. Hoewel ze dit vaak zelf niet beseffen, spelen ze een centrale rol in dit proces. Afdelingen van een onderneming (of administratie, ziekenhuis, universiteit) plaatsen hun bestellingen nog al te vaak zonder rekening te houden met andere afdelingen, wat ten koste gaat van de efficiency van de logistiek. Sommige bedrijven produceren zelf goederen en moeten deze naar hun begunstigden vervoeren.

Brusselse bedrijven met meer dan 100 personeelsleden zijn al verplicht om voor hun werknemers en bezoekers een vervoersdiagnose en -plan op te stellen (bedrijfsvervoersplan BVP). Het gedeelte betreffende de leveringen is erg beknopt.

Om te komen tot een duurzame logistiek moeten de Brusselse bedrijven een heuse verbintenis aangaan.

### Doelstellingen

- Rationaliseren van het aantal leveringen van en naar de Brusselse ondernemingen.
- Het gebruik van minder vervuulende voertuigen, waaronder elektrische bestelwagens, fietsen en driewielers, promoten.

### Maatregelen

- Organiseren van ten minste vier proefprojecten met een verschillend profiel: openbare en privé-instellingen, gebouw waarin meerdere bedrijven gevestigd zijn, kantooractiviteiten en logistieke activiteiten.
- Het potentieel van de betreffende ondernemingen identificeren, de relevante drempels voor de invoering van een BLP en de milieu-impact identificeren.
- De bedrijfsleveringsplannen integreren in de bestaande tools (ecolabel, milieuvergunning, bedrijfsvervoersplan).
- Typeclausules voor bestekken voorstellen voor leveringen aan openbare en privéondernemingen.
- Ondernemingen die veel leveringen genereren verplichten tot het uitwerken van een bedrijfsleveringsplan - BLP (zie voorbeeld van Londen).
  - Het BLP moet een onderdeel worden van het verplichte BVP en/of van de milieuvergunningen.
  - Dit systeem zou ook moeten worden ingevoerd voor bedrijven, handelszaken of industrieën die minder dan 100 personeelsleden tellen, maar eveneens een grote stroom leveringen genereren. Het plafond zou aan de hand van enquêtes moeten worden vastgesteld.

#### TIMING

- | 2013: Lanceren van twee proefprojecten
- | 2014: Twee bijkomende proefprojecten
- | 2015: Invoeren van de verplichting (afhankelijk van de evaluatie van de proefprojecten)

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

- | 0,5 voltijds equivalenten in 2013-2014 en 0,25 voltijds equivalenten nadien
- | 50.000€/jaar

#### ACTOREN - PILOTEN

- | Copilooschap: Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel
- | 2013 - 2014: Lancering van vier proefprojecten - Piloot: Mobiel Brussel
- | Na 2014: Invoering verplichting – Piloot: Leefmilieu Brussel
- | Partners: Leefmilieu Brussel, BECI, privépartners



## 5.[36] RATIONALISEREN VAN DE VOOR HET GOEDERENVERVOER AFGELEGDE AFSTANDEN

### Context

De huidige structuur van het goederenvervoer is overwegend gericht op verplaatsingen over grote afstand, vaak zelfs intercontinentale verplaatsingen. Het Gewest mag niet passief staan tegenover de toename van dit aantal verplaatsingen.

Korte circuits, productie in de nabijheid en/of plaatselijke productie en vervoer van producten over korte afstanden moeten worden aangemoedigd.

### Doelstelling

Rationaliseren van de vraag naar goederenvervoer over lange afstanden en het bevorderen van kortere circuits.

### Maatregelen

- Het verrichten van onderzoek naar het type goederenstroom en naar de betreffende afstanden.
- Het verrichten van onderzoek naar het potentieel van plaatselijke productie, productie in de nabijheid en het vervoer van de producten.
- Opstarten van een proefproject dat plaatselijke en nabijheidsproductie stimuleert.



#### TIMING

- | 2013: Lancering van de studies
- | 2014: Doorvoeren van de proefprojecten

#### BUDGETTAIRE EN MENSELIJKE MIDDELEN

- | 0,25 voltijds equivalenten

#### ACTOREN - PILOTEN

- | **Piloten:** Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel
- | **Partners:** Leefmilieu Brussel, Atrium, Aanpalende regio's, plaatselijke en nabijheidsproducenten

# BIBLIOGRAFIE

---

BESTUFS

*Bestufs Good practice Guide on Urban freight*, 2007, [http://www.bestufs.net/gp\\_guide.html](http://www.bestufs.net/gp_guide.html)

---

BOUDOUIN Daniel

*Les espaces logistiques urbains Guide méthodologique*, PREDIT, Documentation française, 2006

---

BRUSSEL MOBILITEIT, Mobiliteitscentrum

*Telling van voertuigen bij de belangrijkste inval- en uitvalswegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, 2012, onuitgegeven

---

BRUSSEL MOBILITEIT

*Enquête over de leveringen in de Marie-Christinewijk in Laken*, 2008, onuitgegeven

---

EUROPESE COMMISSIE

*Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - Werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem*, 28.03.2011, beschikbaar via <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:FR:PDF>

---

CERTU

*Mobilités et transports, Fiche N°17: Réduction de gaz à effet de serre liés aux transports*

---

GEMEENTE ETTERBEEK

*Enquête Jourdanplein*, 2007, onuitgegeven

---

EGIS-MOBILITÉ-CRR,

*Étude des livraisons dans le centre-ville de Liège*, 2005

---

INSTITUT BRUXELLOIS DE STATISTIQUE ET D'ANALYSE

*Les cahiers de l'IBSA n°1, Projections démographiques bruxelloises 2010-2020*, Mei 2010, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

---

SUGAR

*Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies*, <http://www.sugarlogistics.eu/>

---

VILLE, RAIL ET TRANSPORTS

*Types d'espaces logistiques urbains*, 9 maart 2011, <http://www.ville-rail-transport.com>

---

---

Verantwoordelijke uitgever: Camille Thiry  
Gewestelijke Overheidsdienst Brussel - Brussel Mobiliteit  
CCN – Vooruitgangsstraat, 80/1 - 1035 Brussel  
www.brusselmobiliteit.be - ☎ 0800 94 001

© 2013

---



**BRUSSEL MOBILITEIT**

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL