

# TECHNUM

SMART & SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE

## PIEK 2

Dialogo stedelijke distributie

Eindrapport



**Opdrachtgever:** MOW Vlaamse Overheid

**Datum:** 08 mei 2015



Titel	PIEK 2 - Eindrapport stedelijke dialoog
Opdrachtgever	Vlaamse Overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken Afdeling Haven- en Waterbeleid
Contactpersoon opdrachtgever	Tijl Dendal
Opdrachtnemer	Technum (Tractebel Engineering n.v.) Coveliersstraat 15 - 2600 Antwerpen T +32 3 270 92 92 - info@technum-tractebel.be
Contactpersoon opdrachtnemer	Jan Dumez
Datum	08/05/2015
Versienummer	5
Projectnummer	P.006113



# KWALITEIT



## DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
05	08/05/2015	FINAAL
04	04/05/2015	Finale draftversie
03	16/04/2015	Draft aan Stuurgroep en Klankbordgroep
02	03/04/2015	Verfijning op basis van opmerkingen Tijn Dendal
01	24/03/2015	Eerste draft in hoofdlijnen

## DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Cathérine Cassan, Pieter Dresselaers, Birgit Fremault	Datum 08/05/2015
Document screener(s)	Birgit Fremault	Datum 08/05/2015

## BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P 006113 - Eindrapport stedelijke dialoog - FINAAL.docx
Laatst opgeslagen	10/03/2016



# INHOUD

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>1. Intensieve stakeholdersplatformen</b>	<b>4</b>
1.1 Doelstelling	4
1.2 Opzet	4
1.3 Werkmethode	7
1.4 Algemene evaluatie	9
<b>2. Thematische sessies</b>	<b>11</b>
2.1 Doelstelling	11
2.2 Opzet	11
2.3 Algemene evaluatie	12
<b>3. Belangrijkste bevindingen per thema</b>	<b>14</b>
3.1 Dataverzameling	14
3.2 Efficiëntere organisatie 'klassieke' logistieke stromen	17
3.3 Oplossingen last mile	25
3.4 Specifieke logistieke stromen	35
<b>4. Beleidsaanbevelingen naar de Vlaamse overheid</b>	<b>43</b>
4.1 Beleidskader	43
4.2 Dataverzameling	45
4.3 Richtlijnen en vademeca	47
4.4 Communicatie en overleg	48
4.5 Interne werking	48
<b>5. Beleidsaanbevelingen naar lokale overheden</b>	<b>50</b>
5.1 Beleidskader	50
5.2 Inrichting	51
5.3 Handhaving	52
5.4 Dataverzameling en evaluatie	53
5.5 Communicatie en overleg	54
5.6 Interne werking	54





# VOORWOORD

Volgens het Vlaams Instituut voor de Logistiek (2008) omvat stedelijke distributie “alle goederenvervoer met oorsprong of bestemming in de stad, zowel van of naar de ondernemers en publieke instellingen in de stad als naar de bewoners en consumenten. Naast transport zijn ook andere logistieke activiteiten belangrijk, zoals laden, lossen, consolideren en toegevoegde waarde activiteiten”.

Stedelijke distributie kent verschillende uitdagingen, zeker in een dichtbevolkt gebied als Vlaanderen. De behoeften met betrekking tot leefbaarheid van de inwoners (luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, toegankelijkheid, beperken van geluidshinder enz.) dienen hand in hand te gaan met de economische leefbaarheid in de kern (vlotte beleving op elk moment van de dag). Steden en gemeenten hebben dan ook meer en meer aandacht voor de uitdagingen van de stedelijke distributie, en willen deze aanpakken door de verschillende actoren hierbij te betrekken.

PIEK 2 wil de dialoog bevorderen over stedelijke distributie in de brede zin. Op deze manier wil de Vlaamse Overheid een actieve, inspirerende rol spelen in de kennisopbouw en kennisdeling rond stedelijke distributie.

Door het organiseren van intensieve stakeholdersplatformen en thematische sessies worden steden en gemeenten geïnformeerd, bewust gemaakt van de uitdagingen van stedelijke distributie en geïnspireerd om een duurzaam stedelijk beleid te voeren.

Voorliggend rapport is het eindrapport deel “stedelijke dialoog” opgemaakt in het kader van het PIEK 2 project dat door TECHNUM werd uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Haven- en Waterbeleid. In dit rapport worden de resultaten van de intensieve stakeholdersplatformen en thematische sessies weergegeven:

- De doelstelling, opzet en werkmethode van de intensieve stakeholdersplatformen worden toegelicht alsook geëvalueerd;
- Voor de thematische sessies wordt ook de doelstelling, het opzet en praktische organisatie omschreven en verder worden de sessies in het algemeen geëvalueerd;
- De belangrijkste informatie en bevindingen tijdens dit projectdeel worden vervolgens thematisch gegroepeerd;
- In de twee laatste hoofdstukken worden de belangrijkste aanbevelingen om een duurzaam en efficiënt beleid uit te werken rond stedelijke distributie op lokaal en Vlaams niveau en lokaal, samengebracht.

Veel leesgenot,

Het projectteam

# 1. INTENSIEVE STAKEHOLDERSPLATFORMEN

In 5 Vlaamse steden en 1 gemeente werd er een netwerk opgezet waarmee nagedacht wordt over stedelijke distributie: Antwerpen, De Panne, Hasselt, Kortrijk, Mechelen en Sint-Truiden. Vanuit een gezamenlijke interesse werden kennis en ervaringen uitgewisseld en nieuwe inzichten, oplossingen of werkwijzen ontwikkeld. De doelstellingen, opzet en werkmethode van de intensieve stakeholdersplatformen worden in dit hoofdstuk toegelicht alsook geëvalueerd.

## 1.1 Doelstelling

De stakeholdersplatformen werden opgevat als lokale groepen stakeholders die samen nadenken over stedelijke distributie en die door middel van overleg en samenwerking tot lokaal gedragen logistieke oplossingen kunnen komen.

De hoofddoelstelling van deze stakeholdersplatformen was de oprichting van een gestructureerd overleg op stedelijk of gemeentelijk niveau waar met alle betrokken partijen het thema van stedelijke distributie in al haar facetten wordt besproken. Achterliggend was het ook de bedoeling om de aanwezige kennis en ervaring in kaart te brengen, te leren van elkaar en vat te krijgen op het kader waarbinnen gewerkt moet worden. Het was de betrachting om deze platformen zo uit te bouwen dat ze na de begeleidingsperiode kunnen blijven functioneren, indien gewenst.

De ervaringen doorheen deze opdracht werden bovendien gebundeld in een leidraad "dialogoog stedelijke distributie" (afzonderlijk document), dat als hulpmiddel zal dienen voor (andere) lokale overheden om zelf een lokale dialoog op te starten.

## 1.2 Opzet

Per deelnemende stad/gemeente werden in principe vijf overlegondes georganiseerd (in 2014 en begin 2015). Tijdens deze workshops wisselden de stakeholders vanuit een gezamenlijke interesse, doelbewust kennis en ervaringen uit om nieuwe inzichten te verkrijgen en oplossingen uit te werken.

Met aangepaste werkvormen, concrete (voor)beelden en de specifieke mix van actoren die betrokken werden in het platform werd het debat aangegaan over wat duurzame stedelijke distributie betekent voor de actoren, welke gedeelde verantwoordelijkheid daaruit volgt en welke duurzame acties in de praktijk opgestart kunnen worden.

### **1.2.1 Voorbereidend overleg met betrokken gemeente**

Alvorens de workshops te organiseren was het belangrijk een beeld te krijgen van de verwachtingen van de gemeente. Per gemeente of stad werd dan ook een voorbereidend overleg gevoerd en nagegaan:

- Wat de doelstellingen voor de gemeente waren;
- Rond welke thema's in het bijzonder de gemeente wilde werken (met het oog op concrete acties; verder te detailleren in overleg met andere stakeholders tijdens introductieworkshop);
- Welke stakeholders de gemeente wilde betrekken (afhankelijk van thema's);
- Hoe de gemeente het traject (tijdsbesteding, aantal workshops, duur van workshops, tijdstip enz.) zag.

Aan de hand van deze informatie konden de workshops organisatorisch en inhoudelijk voorbereid worden.

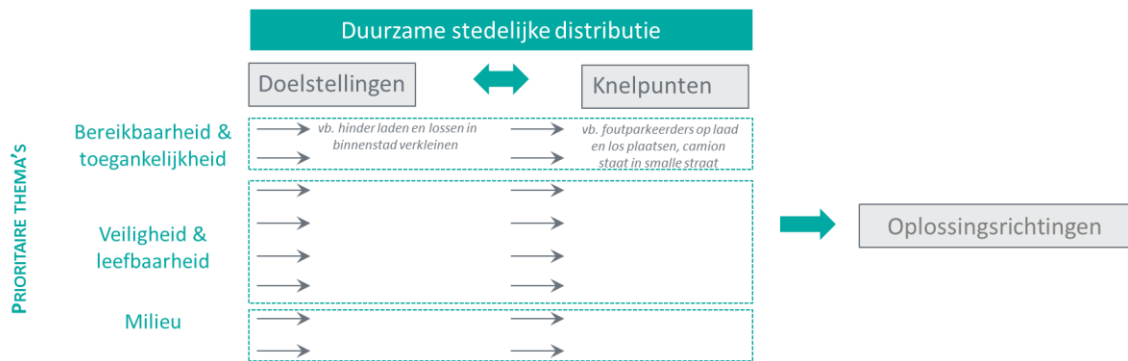
### **1.2.2 Eerste introductie workshops**

In deze workshop lichtten we het kader en de opzet van het stakeholdersplatform eerst toe. Samen met de gemeente/stad presenteerden we de problematiek en oplossingsmogelijkheden in het algemeen op basis van expertise die beschikbaar is op Europees niveau, op Vlaams niveau en bij Technum. Tevens lichtten we het doel van deze stakeholdersplatformen in het algemeen toe alsook de thema's waarrond de gemeente/stad wilde werken.

Verder wilden we de deelnemers met elkaar kennis laten maken en visies laten uitwisselen over stedelijke distributie. Belangrijk hierbij was dat er een constructief overlegklimaat ontstond waar verschillende actoren elkaar begrijpen en respecteren. Vanuit een lokale kennisbasis wilden we de mening van de stakeholders in kaart brengen over stedelijke distributie in de gemeente in het algemeen en de thema's in het bijzonder.

- We stelden de vraag wat duurzame stedelijke distributie voor elke deelnemer betekent en welke doelstellingen elke stakeholdersgroep hier aan koppelt;
- Verder wilden we een duidelijk beeld krijgen van welke knelpunten stakeholders vandaag ondervinden met betrekking tot de geïdentificeerde thema's.

Als resultaat van de workshop kregen we een overzicht van de belangrijkste doelstellingen en knelpunten, die thematisch gekoppeld waren aan elkaar (zie schema in Figuur 1). Hierbij werd ook duidelijk welke oplossingsrichtingen de voorkeur kregen van zowel de betrokken gemeente/stad als de aanwezige deelnemers.



Figuur 1: Schematische voorstelling introductie workshop

### 1.2.3 Inhoudelijke sessies

Om tot concrete oplossingen te komen, werd er gekozen om op een beperkt aantal thema's dieper in te gaan, in plaats van vele thema's algemeen te behandelen. Deze thema's werden in de eerste workshop bepaald (groeperen van doelstellingen en knelpunten per thema) in samenspraak met alle stakeholders per gemeente. Elke workshop diende tot verdere concretisering van de oplossingsrichtingen.

- De focus lag op gemeentelijk niveau, waarbij we samen met de deelnemers de sterktes en zwaktes van de gemeente op vlak van distributie wilden identificeren, specifiek met betrekking tot de geselecteerde thema's;
- Daarnaast gingen we op zoek naar de belangrijkste barrières en drivers om de doelstellingen (die tijdens de eerste workshop werden geïdentificeerd) te bereiken en knelpunten te verhelpen. Deze input liet ons toe samen oplossingsmogelijkheden concreter uit te werken, deze te rangschikken per typeoplossing en dan de belangrijkste oplossingsmogelijkheden te bepalen;
- De belangrijkste oplossingsmogelijkheden moesten vertaald worden naar acties. Naast visies op middellange en lange termijn, werd er voornamelijk gezocht naar concrete maatregelen en projecten;
- Samen met de deelnemers werden concrete acties geïdentificeerd en gekoppeld aan verantwoordelijken (de gemeente/ handelaars / overkoepelende organisatie...).

Aan het einde van elke sessie werden de (belangrijkste) resultaten besproken en werd overlegd over de noodzakelijke verdere stappen die elke stakeholder nog dient te nemen.

De uitkomst van de stakeholdersplatformen kunnen dienen als input voor een voorstel van actieplan voor de gemeente op vlak van duurzame stedelijke distributie, dat samen met de stakeholders uitgewerkt kan worden. Dit actieplan kan eventueel uitmonden in een lokaal beleidskader voor stedelijke distributie.

Ook eventuele aanbevelingen voor een regionaal beleidskader rond stedelijke distributie kunnen opgenomen worden.

### 1.2.4 Evaluatie

Na de inhoudelijke sessies werd tot slot het verloop van de stakeholdersplatformen met de verschillende deelnemende gemeenten afzonderlijk geëvalueerd. Dit gebeurde tijdens een laatste overlegmoment of telefonisch.

Elementen die daarbij aan bod kwamen, waren: motivaties, het selecteren en betrekken van de deelnemers, de themakeuze, de frequentie en de duur van de bijeenkomsten en de toegepaste methoden. De evaluaties met de steden en gemeente zijn een belangrijke input voor de leidraad.

## **1.3 Werkmethode**

Voor het begeleiden van de workshops werd voor elke sessie een methode op maat van de doelstelling bepaald. Deze methoden werden bepaald op basis van het deelnemersprofiel, de beschikbare faciliteiten en het inhoudelijke thema.

Voor elke workshop stelden we een draaiboek op waarin we zowel aandacht besteden aan de werkmethode en timing, alsook aan de verantwoordelijkheden (facilitering, inhoudelijke input, verslaggeving), benodigd materiaal als werkwijzen bij onverwachte omstandigheden. Het werken met draaiboeken was in sommige gevallen misschien te formeel voor het relatief informele karakter dat de meeste bijeenkomsten hadden.

Tevens boden we de steden ondersteuning bij het formuleren van het inhoudelijk programma in de uitnodiging zodat de deelnemers de juiste verwachtingen hadden en zich konden voorbereiden.

### **1.3.1 Stakeholders**

Om een draagvlak te creëren, is het belangrijk om een breed spectrum van betrokken stakeholders uit te nodigen voor het stakeholdersplatform. Stedelijke logistiek heeft immers raakvlakken met de beleidsdomeinen mobiliteit, stedenbouw, ruimtelijke ordening, leefmilieu en economie. Volgende groepen van stakeholders werden uitgenodigd:

- Betrokken gemeentelijke overheidsdiensten (politiediensten, dienst economie en dienst mobiliteit, soms ook een schepen);
- Bedrijven (horeca, detailhandel/Unizo, groot-distributie, logistieke dienstverleners, vervoerders, bouwbedrijven, afvalophalers, exploitanten van stedelijke consolidatieconcepten...);
- Belangenverenigingen van deze bedrijfstakken: Horeca Vlaanderen, Unizo, Febetra, Transport en Logistiek Vlaanderen....;
- Aanvullende waarnemers: Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), diensten Vlaamse overheid (bv. mobiliteitsbegeleiders, waterwegbeheerders), Steunpunt Mobilo...

De selectie van stakeholders lag niet vast. Tijdens de overlegplatformen werd nagedacht wie welke rol kon spelen en hoe dit het best ingevuld kon worden. Gaandeweg konden er dus stakeholders toegevoegd worden aan het platform, of wegvallen of er een andere rol krijgen (bv. niet meer actief deelnemen maar wel op de hoogte blijven). Zo werden in Hasselt en Kortrijk aannemers toegevoegd aan de groep genodigden wanneer het ging over bouwlogistiek.

### 1.3.2 Praktische organisatie

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de stakeholdersoverlegmomenten die per gemeente hebben plaatsgevonden tijdens dit PIEK 2 project.

Tabel 1: Overzicht stakeholdersoverlegmomenten per gemeente

<b>Stad</b>	<b>SHO 1 : oplossings- richtingen</b>	<b>SHO 2 :</b>	<b>SHO 3</b>	<b>SHO 4</b>
Antwerpen	16/05/'14	16/01/'15	13/03/'15	
De Panne	28/04/'14	30/09/'14	24/11/'14	
Hasselt	30/04/'14	09/10/'14	15/01/'15	04/03/'15
Kortrijk	12/03/'14	14/05/'14	09/02/'15	
Mechelen	18/03/'14	12/05/'14	04/09/'14	05/03/'15
St.-Truiden	24/04/'14	06/11/'14	29/01/'15	

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de thema's die besproken werden in de verschillende overlegmomenten.

Tabel 2: Overzicht behandelde thema's per stakeholdersoverleg per gemeente

<b>Stad</b>	<b>SHO 1 : oplossings- richtingen</b>	<b>SHO 2 :</b>	<b>SHO 3</b>	<b>SHO 4</b>
Antwerpen	Multimodaliteit, consolidatie, e-commerce en pakjes	Comodaliteit en mobiliteitsbeleid	Dataverzameling	
De Panne	Venstertijden, laad- en loszones, signalisatie	Laad- en loszones	Laad- en loszones	
Hasselt	Laad- en loszones, bouwlogistiek, SDC	Laad- en loszones	Bouwlogistiek: verkennend	Bouwlogistiek: pilootproject zoeken
Kortrijk	Vuilnisophaling en retourstromen, alternatieve transportmiddelen	Concept "last mile"	Dataverzameling	Bouwlogistiek
Mechelen	Langetermijnvisie voor retail, bewustmaking	Consolidatiecentra	Quick wins: leverboxen, fietskoeriers, venstertijden	Datastudie

<i>Stad</i>	<i>SHO 1 : oplossings- richtingen</i>	<i>SHO 2 :</i>	<i>SHO 3</i>	<i>SHO 4</i>
St.-Truiden	Afvalophaling buiten de spits, dataverzameling	Laad- en loszones	Venstertijden	<sup>1</sup>

## 1.4 Algemene evaluatie

De opkomst bij de stakeholdersplatformen was heel variabel. Vaak was er een aanzienlijke opkomst, maar het viel toch ook enkele keren voor dat een bijeenkomst afgelast werd omdat er te weinig deelnemers bevestigd hadden. Het was ook duidelijk dat dit overleg niet prioritair was in de agenda's van veel deelnemers. Vaak vonden vergaderingen plaats terwijl er enkele belangrijke stakeholders niet aanwezig waren. Er werd nochtans getracht om de vergaderingen plaats te laten vinden in de marges van de werkuren, bijvoorbeeld 's avonds, over de middag of vroeg 's ochtends.

De toon bij de bijeenkomsten was echter wel steeds constructief en de deelnemers waren bereid hun terreinkennis en praktijkervaring te delen. De deelnemers waren tegelijk ook aanwezig om hun belangen te behartigen en grepen vaak hun kans om een oplossing die ze als dienstverlener aanbieden, in de verf te zetten. De stakeholders waren dus zeker niet aanwezig om zich louter te laten informeren, ze verwachtten ook dat ze een actieve inbreng konden doen.

De belangrijkste vaststelling is dat er iets op het spel moet staan, er moet een 'sense of urgency' zijn. Dat kan zijn dat de stad de mogelijkheid onderzoekt om als partner mee te werken aan een stedelijk distributiecentrum of het vooruitzicht van moeilijkere beleving als gevolg van bouwwerken of nieuwe regelgeving. Op dergelijke momenten is er zowel bij de stad als bij de stakeholders een duidelijke gedrevenheid om te overleggen en mee te denken. In de steden waar een dergelijke uitdaging niet gevonden werd, was het moeilijker om de betrokkenheid te bewaren. De aanwezigheid van een politiek mandataris was van heel groot belang om de betrokkenheid te garanderen. Hierdoor wordt immers het signaal gegeven dat het beleid wel degelijk bereid is te luisteren naar de stakeholders.

Belangrijk is ook dat de stad een duidelijk doel voor ogen heeft met de bijeenkomsten. Daarin is het belangrijk dat er een duidelijke visie wordt gecommuniceerd vanuit het beleid, zowel inhoudelijk als naar de werking en de mogelijkheden van het overlegorgaan toe. De inhoudelijke invulling kan zowel het uitwerken van een concreet project zijn, als het algemeen bevragen van de sector naar welke knelpunten zij zien en welke maatregelen zij voorstellen. Uit de ervaring binnen PIEK 2 is evenwel gebleken dat voor deze laatste piste, hoewel eveneens zeer interessant voor het beleid, minder interesse is bij sector.

De vergaderfrequentie mag niet te hoog liggen, omdat dan te veel beroep wordt gedaan op de stakeholders, maar het mag ook niet te laag liggen, omdat de continuïteit van het overleg in het gedrang komt. Een goed vergaderritme is twee- à driemaandelijks.

<sup>1</sup> In Sint Truiden werd de vierde sessie over "visie op gevolgen van e-commerce" afgelast

Een vast vergaderritme zou kunnen leiden tot het aanjagen van beleidsontwikkelingen. Enerzijds verplicht de gemeente zich er in dit geval immers toe steeds een onderwerp ter bespreking voor te bereiden, anderzijds kunnen hierdoor de stakeholders ook specifieke (potentiële) knelpunten en opportuniteiten aangekaart worden die voor de gemeente nieuw zijn. Zo kan steeds snel ingespeeld worden op de evoluties. De bijeenkomsten duurden tussen anderhalf en vier uur. Een vergaderduur van 2 uur bleek ideaal om op een productieve manier te vergaderen.

In enkele steden (Mechelen, Hasselt, De Panne en Kortrijk) weten we dat het stakeholdersoverleg ook buiten PIEK 2 op een of andere vorm verdergezet wordt. Op de andere plaatsen lijkt dat momenteel niet waarschijnlijk, maar zullen de gelegde contacten wellicht geactiveerd worden wanneer dat echt nodig blijkt in het kader van specifieke projecten.

Het toepassen van workshopmethoden wordt door de steden positief geëvalueerd, maar deze moeten ten dienste blijven staan van de inhoud en de doelstelling van het overleg. De externe begeleiding in de context van PIEK 2 werd gewaardeerd, al maakte de tussenkomst van een bijkomende speler de communicatie soms complexer. Daarom is het noodzakelijk dat een stad of gemeente duidelijk de rolverdeling en taken afspreekt indien een externe dienstverlener wordt aangesteld.



## 2. THEMATISCHE SESSIES

### 2.1 Doelstelling

In dit PIEK 2 project werden 8 thematische sessies georganiseerd om een aantal aspecten van stedelijke distributie in detail te bespreken. De sessies richtten zich tot steden en gemeenten die meer willen weten over deze onderwerpen.

Het doel was het inzicht te vergroten in deze thema's, door kennis uit te wisselen op een interactieve manier. Zowel steden en gemeenten, maar ook sprekers uit de logistieke sector en de academische wereld deelden hun ervaringen. De opgedane kennis kon benut worden bij de uitbouw van een (Vlaams en lokaal) stedelijk distributiebeleid en bij een eventuele implementatie van maatregelen binnen dit thema. Ook konden de nieuwe inzichten en goede praktijkvoorbeelden de bestaande 'Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen'<sup>2</sup> aanvullen en verrijken. Deze Wegwijzer vormde niettemin een goed overzicht en een basis om mee aan de slag te gaan.

### 2.2 Opzet

In de loop van het project (2014-2015) werden 8 thematische sessies georganiseerd binnen het PIEK 2 project. Steden konden zich kandidaat stellen als gaststad en werden actief betrokken bij de organisatie van de sessie waarbij steeds gezocht werd naar een mix tussen theorie en praktijk. Elke sessie werd ingeleid door experts die over het specifieke thema onderzoek of trends kwamen toelichten. De belangrijkste knelpunten en noden werden vanuit een theoretisch kader belicht. Vervolgens nam een stad het woord om eigen praktijkervaringen te delen rond het thema en bepaalde initiatieven toe te lichten. Alvorens een discussie te voeren, werden specifieke actoren gevraagd hun visie rond het thema te presenteren om tot slot in een plenaire discussie enkele aandachtspunten voor steden en gemeenten te bespreken.

Voor de aanvang van het PIEK 2 project werden de deelnemende steden en gemeenten reeds bevraagd met betrekking tot hun interesse in het bijwonen van thematische sessies rond bepaalde onderwerpen. Op basis van deze input werden volgende thema's weerhouden.

---

<sup>2</sup> [www.flanderslogistics.be/stedelijkedistributie/wegwijzer.pdf](http://www.flanderslogistics.be/stedelijkedistributie/wegwijzer.pdf)

Tabel 3: Overzicht thematische sessies

<b>Thema</b>	<b>Datum</b>	<b>Locatie</b>	<b>Deelnemers</b>
1. Trends inzake logistiek: knelpunten en oplossingen voor stedelijke distributie	05/09/14	Leuven	14
2. Milieu (lage emissiezones / milieuvriendelijke voertuigen)	07/11/14	Gent	17
3. Stedelijke distributiecentra	21/11/14	Kortrijk	21
4. Fietskoeriers	17/12/14	Mechelen	22
5. Laad- en loszones	20/01/15	Sint-Truiden	21
6. Venstertijden	23/02/15	Brussel	18
Reacties van omwonenden op leveringen in hun buurt			
7. Dataverzameling	19/03/15	Mechelen	16
8. Integrale strategie Stakeholderplatformen - leidraad	30/03/15	Antwerpen	24

## 2.3 Algemene evaluatie

Deze sessies werden tijdens het laatste traject van PIEK 2 georganiseerd (najaar 2014 – voorjaar 2015). Gemiddeld namen er 15 tot 20 deelnemers deel aan deze sessies (zie Tabel 3: Overzicht thematische sessies). Hoewel aanvankelijk de doelgroep zich beperkte tot steden en gemeenten namen in functie van het thema ook andere actoren deel. Enerzijds op uitnodiging om als expert een toelichting te geven of als actoren een visie te presenteren, anderzijds uit eigen interesse. Technum kreeg immers enkele malen de vraag van een stakeholder om te mogen deelnemen. Per sessie waren er een 3 tot 5-tal verschillende vertegenwoordigers vanuit de steden en gemeenten aanwezig. Dit waren voornamelijk mobiliteitsambtenaren maar aan enkele sessies namen ook schepenen deel. De beperkte opkomst vanuit steden en gemeenten doet vermoeden dat stedelijke distributie niet voor elke stad of gemeente een gevoelig onderwerp is. Goederenvervoer vormt dan ook vooral een belangrijk thema in de centrumsteden. Een andere reden is vermoedelijk eerder van praktische aard, namelijk dat het niet altijd evident is voor een gemeentelijke ambtenaar om tijd vrij te maken om deel te nemen aan dergelijke sessies. Via dit eindrapport en de leidraad voor de uitwerking van een dialoog stedelijke distributie<sup>3</sup> kunnen dan ook meer steden en gemeenten bereikt worden en worden de ervaringen en kennis gedeeld met een bredere groep.

Door de mix van theorie met praktijk werden de thematische sessies inhoudelijk positief geëvalueerd. De sessie werd meestal ingeleid met een algemene presentatie door een expert. De deelnemers die het specifieke thema nog niet eigen waren, kregen op deze manier een bondig overzicht van de Vlaamse situatie. Tevens werden de belangrijkste uitdagingen voor Vlaamse steden en gemeenten in kaart gebracht. Door vervolgens een stad haar ervaringen te

<sup>3</sup> Leidraad intensieve stakeholdersplatformen lokale overheden , Technum iov MOW, mei 2015

laten delen, werd de sessie praktisch gehouden. Dit gaf de aanwezige steden en gemeenten ook de mogelijkheid om een vergelijking te maken met de eigen situatie en het eigen beleid. Op deze manier werden ze geprikkeld en kwamen er dan ook pertinente vragen. Om een duurzaam beleid te voeren, is de visie van de betrokken actoren zeer belangrijk. Door steeds een belangrijke actorgroep zoals de transporteurs, de zelfstandigen, distributeurs, koeriers, lokale politie, enz. te vragen zijn visie toe te lichten, werden belangrijke knelpunten geïdentificeerd waar steden en gemeenten rekening mee dienen te houden om een efficiënt beleid te voeren.

De belangrijkste bevindingen worden in het volgende hoofdstuk per thema weergegeven. Algemeen kunnen we besluiten dat de sessies een meerwaarde vormen om steden en gemeenten te informeren en te sensibiliseren over het belang van een duurzaam stedelijk distributiebeleid. Ook voor de Vlaamse overheid vormt dit een nuttige basis om op verder te bouwen.

## 3. BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN PER THEMA

Binnen de stakeholdersplatformen en thematische sessies werden verschillende aspecten van stedelijke distributie besproken. De belangrijkste bevindingen worden in dit hoofdstuk gebundeld weergegeven. Deze bevindingen vormen samen de basis voor een geïntegreerde visie rond stedelijke logistiek. Afhankelijk van de lokale situatie zullen bepaalde aspecten meer of minder belangrijk zijn in de verschillende Vlaamse gemeenten. Het is echter wel belangrijk het volledige beeld te bekijken alvorens hierin een keuze te maken, om te komen tot een globale aanpak.

Vanuit de huidige situatie in Vlaanderen en de belangrijkste uitdagingen reiken we per thema enkele oplossingsrichtingen aan die naar voor gekomen zijn in de verschillende thematische sessies en stakeholdersplatformen. Het effect van bepaalde aanbevelingen zijn hierbij reeds verder onderzocht dan andere vermits deze enerzijds resulteren uit academisch onderzoek of testcases en anderzijds ontstaan zijn uit overleg tijdens de sessies. Het is dan ook niet de bedoeling een pasklare 'to do' lijst aan te reiken maar een overzicht te geven van de mogelijke acties die overwogen kunnen worden.

### 3.1 Dataverzameling

#### 3.1.1 Huidige situatie in Vlaanderen

De informatie over goederenstromen die momenteel in de meeste gevallen beschikbaar is, beperkt zich tot:

- De aard van het winkelaanbod/de bedrijven in de centra;
- De globale verkeersintensiteiten met onderverdeling tussen licht en zwaar verkeer.

Hoewel deze data reeds een indicatie kunnen geven van de logistieke stromen, geven zij op zich hiervan geen gedetailleerd beeld. Globaal kunnen we dus stellen dat er in Vlaanderen vandaag geen gedetailleerd beeld bestaat van de omvang en aard van de goederenstromen ten gevolge van beleveringen aan winkels, bedrijven en particulieren, noch van de evoluties hierin. Hierdoor kunnen de effecten van beleidsmaatregelen onvoldoende ingeschat en opgevolgd worden.

#### 3.1.2 Belangrijkste uitdagingen

Het verzamelen van data is vaak zeer duur, door het hoog aantal manuren dat hiervoor ingezet moet worden. In eerste instantie moet dus zo optimaal mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande datasets. Daarnaast dient men zo kostenefficiënt mogelijk bijkomende data te verzamelen.

Enerzijds houdt dit in dat duidelijk afgelijnd dient te worden welke data nodig zijn, zodat geen overbodige inspanningen worden geleverd. Anderzijds kan het echter ook interessant zijn globale data te verzamelen. Deze kunnen immers indicaties geven over knelpunten of oplossingsrichtingen waar men in eerste instantie niet aan dacht.

Buiten de basisdata die nodig zijn voor het uitwerken van het beleid is daarnaast ook een zekere permanente evaluatie nodig om de gevolgen van het beleid te kunnen ramen. Ook hiervoor dient bekeken te worden op welke manier dit zo optimaal mogelijk kan gebeuren.

### **3.1.3 Oplossingsrichtingen**

De Vlaamse overheid is momenteel bezig met een studie rond dataverzameling, waarbij de beschikbare data worden opgelijst en wordt aangegeven welke bijkomende data de gemeenten kunnen verzamelen (bij opstart / ter evaluatie) om een volledig beeld van de logistieke stromen (last mile) in hun centrum te verkrijgen. Deze studie kan als leidraad gebruikt worden bij de verdere inspanningen op gemeentelijk niveau op dit vlak.

#### **Overzicht beschikbare data**

Voor de meeste steden geldt dat de beschikbare data bestaan uit het bestaande winkelaanbod enerzijds en verkeerskundige indicatoren zoals de huidige verkeersintensiteiten en de ongevallenstatistieken anderzijds.

Op basis van de beschikbare verkeerskundige indicatoren kunnen meestal reeds een aantal zaken afgeleid worden, zoals:

- Aandeel vrachtverkeer in de totale verkeersintensiteiten;
- Verdeling vrachtverkeer over de verschillende toegangswegen (afhankelijk van het detailniveau van de tellingen);
- Aantal verkeersongevallen waarbij vrachtverkeer betrokken was.

Het belangrijkste nadeel van deze data voor de inschatting van de vrachtstromen is dat hierbij meestal geen onderscheid gemaakt wordt tussen bestelwagens en personenauto's. Dit is een belangrijk nadeel indien men een beeld wil krijgen van de stedelijke logistiek, aangezien een groot deel van de beleveringen met bestelwagens gebeurt. Anderzijds creëren deze bestelwagens in de verkeersstroom minder hinder, door hun kleinere omvang. De globale tellingen geven dus wel reeds een goed beeld van het aantal voertuigen dat als 'hinderlijk' wordt beschouwd, de lichte en zware vrachtwagens.

Op basis van een overzicht van het bestaande handelsapparaat in een bepaalde zone kan niet direct een idee gevormd worden van de resulterende logistieke stromen. Men kan op basis hiervan echter wel terugvallen op eerder studiewerk om een eerste raming te maken van de omvang en de aard van de te verwachten stromen. Hiervoor bestaat gespecialiseerde software (oa Freturb), maar dit kan mogelijk ook gebeuren via – te ontwikkelen – vereenvoudigde rekentools.

#### **Dataverzameling bij de opstart van het project**

Bij opstart van projecten rond stedelijke logistiek is het van belang de bestaande goederenstromen in kaart te brengen. Dit kan, zoals hierboven beschreven, geschat worden op basis van de bestaande gegevens en eerder onderzoek, maar men kan hier ook specifiek bijkomende inspanningen voor doen. Deze data moeten niet op frequente basis opnieuw verzameld worden, dit kan bijvoorbeeld per 10 jaar gebeuren.

Het meest algemeen beeld kan bekomen worden door een bevraging van de spelers in de sector. Dit ligt echter erg moeilijk, aangezien de commerciële belangen een open communicatie

bemoelijken. Daarom wordt hier gefocust op alternatieve manieren om deze data te verzamelen.

Voor het in kaart brengen van de totale vrachtstromen binnen een gebied, dienen doorsnedetellingen te gebeuren op de verschillende (belangrijkste) invalswegen, waarbij wel een onderscheid gemaakt wordt tussen autoverkeer en bestelwagens. Dit kan momenteel enkel via manuele telling of telling met camera's (die achteraf bekeken worden). Dit is dus eerder arbeidsintensief. Hierbij kan eventueel bijkomend de naam van de vervoerder genoteerd worden. Aangezien hun aandeel meestal eerder beperkt is, is het moeilijk hieruit statistisch relevante data af te leiden over welke vervoerders actief zijn binnen een bepaald gebied. Daarnaast maken veel koerierdiensten ook gebruik van onderaannemers met anonieme bestelwagens, zodat deze niet in kaart gebracht kunnen worden.

Een tweede aspect dat in kaart gebracht kan worden, is de aard van de vervoerde goederen. Hierbij kan onder andere een onderscheid gemaakt worden tussen leveringen aan winkels, leveringen aan particulieren, bouwlogistiek en afvallogistiek. Hiervoor dient men in de meeste gevallen de chauffeurs te bevragen, wat een enquêtering onder politiebegeleiding noodzakelijk maakt.

Naast het aantal vrachtbewegingen wenst men meestal ook het aantal handelingen (laden, lossen of een combinatie van beiden op één locatie) in beeld te brengen. Hiervoor zijn twee werkwijzen denkbaar.

Een eerste mogelijke werkwijze is het uitvoeren van een vorm van parkeerduuronderzoek in het te onderzoeken gebied. Hierbij worden tijdens rondes van, bijvoorbeeld, 15 minuten telkens genoteerd welke voertuigen stonden te laden of te lossen, welke voertuigen hiervoor gebruik maakten van een L&L-plaats en welke voertuigen onrechtmatig gebruik maakten van een dergelijke plaats. Dit wordt best op de verschillende weekdays herhaald om een globaal beeld te verkrijgen. Belangrijk voordeel van deze werkwijze is dat hierbij het type voertuig duidelijk in kaart gebracht kan worden. Deze werkwijze is vooral geschikt voor kleinere gebieden (bv. specifieke winkelstraat), aangezien de volledige zone best binnen een kwartier bekeken kan worden.

De tweede mogelijke werkwijze bestaat erin een bevraging te organiseren bij de handelaars, waarbij gevraagd wordt naar het aantal en het tijdstip van omhalingen en leveringen. Hierbij kan ook bijkomende informatie opgevraagd worden over de aard van de geleverde goederen, zoals gewicht, omvang, specifieke eigenschappen (gekoeld, breekbaar, enz.), verpakkingswijze en dergelijke. Om een voldoende grote responsgraad te bekomen, gebeurt deze bevraging best deur-aan-deur of telefonisch. Deze werkwijze is vooral geschikt voor grotere gebieden (bv. binnenstad van de centrumsteden), aangezien voldoende zaken bevroegd moeten worden om op basis van de steekproef te kunnen veralgemenen naar andere handelszaken van hetzelfde type.

### **Dataverzameling ter evaluatie**

De doelstellingen van projecten rond stedelijke logistiek zijn eerder het terugdringen van het aantal gereden kilometers in de binnenstad en hiermee samenhangend de effecten op geluidshinder, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid en -leefbaarheid. De data die permanent geëvalueerd dient (jaarlijks of 2-jaarlijks) te worden moet hiermee dan ook samenhangen.

Een eerste stap hierin is logischerwijze het aantal vrachtbewegingen in de stad opvolgen. Hierbij is het opnieuw van belang dat bestelwagens individueel worden geteld.

Daarnaast kunnen ook lucht- en geluidsmetingen gedaan worden op strategische punten in de stad. Hierbij wordt niet enkel de afname in de verkeersstroom gemonitord, maar ook een eventuele verschuiving naar meer milieuvriendelijke voertuigen.

Ook de ongevallenstatistieken kunnen jaarlijks geëvalueerd worden, waarbij binnen de bestudeerde zone wordt gekeken naar het aantal ongevallen met vrachtvoertuigen.

### **3.1.4 Rol van de gemeenten / Vlaamse overheid**

Om deze oplossingsrichtingen te verwezenlijken is er zowel voor de Vlaamse Overheid als voor gemeenten en steden een belangrijke rol weggelegd. We sommen hierbij de maatregelen op die op Vlaams en gemeentelijk niveau genomen kunnen worden. In het volgende hoofdstuk worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

#### **Vlaamse overheid**

- Verzamelen bestaande data in formaat bruikbaar voor de gemeenten;
- Verzamelen van bijkomende data op Vlaams niveau;
- Onderhandelen met privé-actoren over het verkrijgen van data;
- Opstellen van methodieken voor de dataverzameling door de lokale overheid.

#### **Gemeenten**

- Verzamelen beschikbare data;
- Toepassen rekentools;
- Uitvoeren bijkomende tellingen;
- Uitvoeren enquêtes;
- Uitvoeren lucht- en geluidsmetingen.

## **3.2 Efficiëntere organisatie 'klassieke' logistieke stromen**

### **3.2.1 Laad- en loszones**

#### **3.2.1.1 Huidige situatie in Vlaanderen**

Om een vlotte beleving op elk moment van de dag te garanderen, worden in vele gemeenten en steden specifieke laad- en loszones voorzien. De inrichting van deze zones gebeurt vandaag in Vlaanderen voornamelijk op ad-hoc basis in functie van een specifieke vraag en/of de beschikbare ruimte. Slechts in weinig gevallen wordt er hierbij een specifieke analyse gemaakt van de reële vraag.

Wat de vormgeving van de laad- en losplaatsen (L&L plaatsen) betreft, blijken er in Vlaanderen sterke verschillen te zijn tussen gemeenten en zelfs binnen één gemeente worden verschillende varianten gebruikt wat voor verwarring zorgt bij de gebruiker.

Uit de verschillende sessies bleek verder ook dat verschillende steden en gemeenten kampen met een tekort aan laad- en losplaatsen wat een vlotte beleving in het centrum bemoeilijkt. Dit knelpunt wordt versterkt doordat er vaak ook geparkeerd wordt op deze plaatsen. Hierdoor kiezen ladende en lossende voertuigen er vaak voor om fout of dubbel te parkeren wat de

veiligheid en leefbaarheid van de stad beperkt. Aangezien de handhaving van het gebruik van deze laad- en losplaatsen in de meeste gevallen zeer arbeidsintensief is, is deze vaak geen prioriteit en daardoor onvoldoende om een correct gebruik te waarborgen.

### 3.2.1.2 Belangrijkste uitdagingen

Uit dit PIEK 2 project werden 3 belangrijke uitdagingen geïdentificeerd met betrekking tot laad- en loszones. De eerste uitdaging heeft betrekking op het optimaal afstemmen van het aantal L&L plaatsen en de vormgeving op de behoefte om laden en lossen in het centrum vlot te laten verlopen. De hinder door laden en lossen voor het overig verkeer, zo veel te minimaliseren, vormt een tweede belangrijke uitdaging. Ook het ontwikkelen van een efficiënt systeem van handhaving vormt hier een belangrijke uitdaging in een stad of gemeente.

### 3.2.1.3 Oplossingsrichtingen

Vanuit dit PIEK 2 project werden volgende oplossingsrichtingen geïdentificeerd:

- Correcte inschatting aantal L&L plaatsen;
- Uniforme vormgeving;
- Inspelen op behoefte;
- Handhaving versterken.

#### **Correcte inschatting aantal L&L plaatsen**

Het meest gedetailleerde beeld van de behoefte aan L&L plaatsen kan bekomen worden door enerzijds een enquête te organiseren bij de handelaars en anderzijds een telling van het aantal ladende of lossende voertuigen te organiseren. Bij een enquête kunnen vragen gesteld worden over het aantal leveringen dat zij ontvangen, het tijdstip en de duur van deze leveringen. Hieruit kan een nauwkeurig beleveringsprofiel gedestilleerd worden. Eenzelfde resultaat kan bekomen worden door de effectieve L&L-handelingen te tellen. Hierbij moet het aantal handelingen in een bepaalde straat/zone gedurende een langere periode geregistreerd worden, om zo een beeld te krijgen van de spreiding van de leveringen over de dag en de week en de omvang van de pieken. Uiteraard kunnen beide werkwijzen ook gecombineerd worden, waarbij enkel geteld wordt tijdens de pieken die voorspeld worden op basis van de enquête. Het is echter duidelijk dat beide werkwijzen eerder arbeidsintensief zijn en veel inspanningen vergen van de overheden.

Een alternatief hiervoor is gebruik te maken van enquêtegegevens die reeds beschikbaar zijn en deze te koppelen aan de gegevens omtrent het winkelaanbod. Deze gegevens zijn in de meeste gevallen immers beschikbaar bij de gemeenten (Locatus, KBO,...). In het Brussels Gewest werd hiervoor reeds een tool voor eigen gebruik ontwikkeld op basis van de uitgebreide studie van Certu uit 1994 uit Frankrijk. Aangezien het beleveringsprofiel van winkels slechts beperkt verschilt afhankelijk van de locatie, zijn deze cijfers ook vandaag in België nog bruikbaar. In deze tool wordt een onderscheid gemaakt in een werkwijze voor winkelgebieden en een werkwijze voor solitaire winkels. Een dergelijke tool voor Vlaanderen werd echter nog niet ontwikkeld.



Voor meer gedetailleerde analyses bestaat er ook specifieke software (oa Freturb<sup>4</sup>) die op basis van het winkelaanbod een beeld genereert van de leverduur per type voertuig, per type zaak of per zone. Op deze manier kan een gedetailleerd beeld geschetst worden van de behoeften aan laad- en losplaatsen in een zone.

Dit aspect hangt sterk samen met het luik dataverzameling (zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Het is immers belangrijk de correcte data samen te brengen om een goede analyse te kunnen maken.

### Uniforme vormgeving

De enige wettelijk vastgelegde norm naar vormgeving vandaag is het plaatsen van het verkeersbord 'E1'; parkeren verboden, stilstaan toegelaten. In de praktijk volstaat het plaatsen van dergelijke borden vaak echter niet, omdat de weggebruiker deze onvoldoende kent enerzijds en omdat ook de aangeboden plaats aan een aantal vereisten moet voldoen anderzijds.

Om de leesbaarheid te verhogen, is het wenselijk een bepaald type markering af te spreken dat in de verschillende Vlaamse gemeenten gebruikt kan/moet worden. Op deze manier krijgt een L&L plaats overal hetzelfde uiterlijk en wordt zij gemakkelijk herkenbaar. De foto's hieronder tonen een aantal voorbeelden van mogelijk invulling. Dit aspect wordt best op Vlaams niveau verder uitgewerkt.



Figuur 2: Voorbeelden van inrichting L&L zones in Gent (links), Brussel (midden) en Utrecht (rechts)

Daarnaast zijn er ook een aantal eisen naar de inrichting en plaatsing van de L&L plaatsen die ervoor moeten zorgen dat deze op een veilige en comfortabele manier gebruikt kunnen worden. Hiervoor zijn onder andere richtlijnen nodig over de lengte en breedte van de zone, de afstand tot kruispunten, de aanleg van de looproutes naar de winkels en dergelijke. Een dergelijke leidraad bestaat reeds voor het Brussels gewest, maar is nog niet opgemaakt in Vlaanderen. Het vademecum 'duurzaam parkeerbeleid' van de Vlaamse overheid gaat hier slechts zeer summier op in.

---

<sup>4</sup> Freturb is een model ontwikkeld door het Laboratorium voor "Transport Economics" (LET) dat toelaat het goederenvervoer in de stad te karakteriseren met behulp van kleinere enquêtes. Het werd gebouwd op basis van intensieve en uitgebreide enquêtes in drie Franse steden (Marseille, Bordeaux en Dijon) en kan ook gebruikt worden voor het opzetten van een matrix van goederenstromen in een regio.

## **Inspelen op behoefte**

De behoefte aan L&L plaatsen zal uiteraard afnemen indien men het aantal leveringen door verschillende voertuigen kan doen afnemen. Dit aspect wordt meer in detail bekeken onder het hoofdstuk 'last mile' (paragraaf 3.3).

Daarnaast kan ook de spreiding in de tijd een belangrijke impact hebben. Door leveringen te laten plaatsvinden op momenten met een lage parkeerdruk, kunnen leveringen binnen de gewone parkeervakken gebeuren. In zones met voornamelijk winkelactiviteit kan dit tijdens de voormiddag, in zones met winkel- en kantooractiviteit kan dit 's nachts zijn, mits de regelgeving hieromtrent wordt gerespecteerd<sup>5</sup>.

Een belangrijk aspect dat hier meegenomen moet worden, is de impact van venstertijden op de behoefte aan L&L plaatsen. Hoewel de hoogste concentratie aan leveringen ook zonder venstertijden in de voormiddag valt, zal een vernauwing van de mogelijke leveruren toch steeds leiden tot een hogere behoefte aan plaatsen tijdens deze periode.

Tenslotte kan men ook de behoefte aan L&L plaatsen laten afnemen door de globale parkeerdruk te verlagen. Hierdoor kan laden en lossen, zeker met kleinere voertuigen, binnen de gewone parkeervakken gebeuren. Om dit te bereiken, is een doorgedreven parkeerbeleid nodig, met uitgebouwde randparkings, strikt gecontroleerd kortparkeren in de winkelzones en een flankerend beleid gericht op alternatieven voor de wagen. In Kortrijk wordt hiervoor gewerkt met sensoren in de parkeerstroken, zodat voertuigen die langer dan 30 minuten een bepaalde plaats bezetten automatisch gedetecteerd worden en gecontroleerd kunnen worden.

## **Handhaving versterken**

Naast het voorzien van voldoende laad- en losplaatsen en het duidelijk aanduiden hiervan, moet ook het correct gebruik hiervan gehandhaafd worden om tot het gewenste resultaat te komen.

Een eerste mogelijkheid om de handhaving te vergemakkelijken, is het gebruik van deze plaatsen voor kleinere voertuigen onmogelijk te maken. Dit kan bijvoorbeeld door het plaatsen van biggenruggen centraal in de laad- en loszone. Aangezien de bodemplaat bij vrachtwagens hoger zit dan personenvoertuigen, ondervinden zij hier geen hinder van. Hierdoor kunnen bestelwagens evenwel geen gebruik maken van deze plaats.

Bij plaatsen voorbehouden voor één of enkele handelszaken kan eventueel gewerkt worden met een vaste barrière die enkel met een sleutel of code verwijderd kan worden, of uitgerust is met een systeem van nummerplaatherkenning. Dit betekent echter een vertraging bij het in- en uitrijden van de laad- en loszone en zal dus wellicht enkel gebruikt worden bij langdurige leveringen.

Een andere mogelijkheid om de handhaving te vergemakkelijken is het plaatsen van camerabewaking, waarmee de verschillende zones vanuit een centraal punt gemonitord kunnen worden.

---

<sup>5</sup> Zie hiervoor ook het luik 'Stille leveringen' dat uitgewerkt werd in het kader van PIEK 2

Omdat de belasting van de politiediensten vaak reeds hoog is, kan ook geopteerd worden om de controles te laten uitvoeren door parkeerwachters of via het GAS-reglement. Deze vormen van controle hebben het voordeel dat de bevoegde personen reeds intensief op straat aanwezig zijn en de situatie dus gemakkelijker kunnen opvolgen. Bij een uitbesteding aan een parkeerbedrijf ontstaat echter het nadeel dat de gemeente geen directe controle meer heeft op de manier waarop gesanctioneerd wordt. Bij een opname in het GAS-reglement ontstaan dan weer een aantal administratieve moeilijkheden, zoals bijvoorbeeld bij het wegslepen van voertuigen.

Tenslotte kan ook geopteerd worden voor het globaal invoeren van een strikt gehandhaafd kort-parkeerbeleid, zoals in Kortrijk. Hierbij worden voertuigen die langer dan 30 minuten een plaats innemen automatisch gedetecteerd. Een controleur kan dan ter plaatse gaan om te verifiëren of het om laden en lossen gaat, wat toegestaan is, of om parkeren. In dit systeem worden geen specifieke laad- en loszones meer voorzien maar is laden en lossen in de volledige parkeerstrook toegestaan.

#### 3.2.1.4 Rol van de gemeente / Vlaamse overheid

Om deze oplossingsrichtingen te verwezenlijken is er zowel voor de Vlaamse Overheid als voor Vlaamse gemeenten en steden een belangrijke rol weggelegd. We sommen hierbij de maatregelen op die op Vlaams en gemeentelijk niveau genomen kunnen worden. In het volgend hoofdstuk worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

##### **Vlaams niveau**

- Uitwerken van standaard voor inrichting L&L plaatsen;
- Uitwerken van 'snelle methode' voor het bepalen van het benodigd aantal L&L plaatsen.

##### **Gemeentelijk niveau**

- Bepalen van aantal benodigde plaatsen;
- Aanpassen inrichting naar voorgestelde normen;
- Handhaving;
- Opvolging van veranderingen in het winkelaanbod.

### **3.2.2 Venstertijden**

#### 3.2.2.1 Huidige situatie in Vlaanderen

Venstertijden worden gedefinieerd als 'een beperkt tijdsvenster waarbinnen een specifieke groep weggebruikers een specifieke zone mag betreden'. In het kader van deze nota worden venstertijden beschouwd als periodes waarbinnen laden en lossen in een bepaalde zone toegestaan is. Deze venstertijden kunnen zowel voorkomen in verkeersluwe/verkeersvrije gebieden als in straten waar 'gewoon' verkeer wel permanent toegelaten is.

Vandaag heeft slechts een minderheid van de Vlaamse gemeenten venstertijden ingevoerd. Wel zien we dat alle centrumsteden dit reeds gedaan hebben. De omvang van de zone waarbinnen

venstertijden gelden loopt echter sterk uiteen, evenals de duurtijd en de aanvangs- en eind-uren. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geldende venstertijden in de Vlaamse steden en gemeenten in 2012<sup>6</sup>.

		AM												PM											
		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u
Aalst	1	[Red]												[Green]											
	2	[Red]												[Green]											
Aarschot		[Red]												[Green]											
Antwerpen		[Red]												[Green]											
Beveren		[Red]												[Green]											
Brugge		[Red]												[Green]											
Dendermonde		[Red]												[Green]											
Diest		[Red]												[Green]											
Geraardsbergen		[Red]												[Green]											
Genk		[Red]												[Green]											
Gent		[Red]												[Green]											
Hasselt		[Red]												[Green]											
Heist op den Berg		[Red]												[Green]											
Ieper		[Red]												[Green]											
Kortrijk		[Red]												[Green]											
Leuven		[Red]												[Green]											
Lier	1	[Red]												[Green]											
	2	[Red]												[Green]											
Linkebeek		[Red]												[Green]											
Lokeren		[Red]												[Green]											
Maaseik		[Red]												[Green]											
Mechelen	1	[Red]												[Green]											
	2	[Red]												[Green]											
Oostende		[Red]												[Green]											
Roeselare		[Red]												[Green]											
Sint-Niklaas		[Red]												[Green]											
Turnhout		[Red]												[Green]											
Vilvoorde		[Red]												[Green]											

Figuur 3: Spreiding van de venstertijden in Vlaanderen

### 3.2.2.2 Belangrijkste uitdagingen

Uit onderzoek<sup>7</sup> blijkt dat venstertijden een belangrijke extra kost genereren voor de transportsector. Venstertijden zorgen immers voor inefficiënties in de beleving, waardoor meer voertuigen en meer chauffeurs nodig zijn en meer kilometers gereden worden. Deze kost is groter naarmate er minder eenvormigheid is in de venstertijden en de venstertijden korter zijn.

Anderzijds zorgen venstertijden ook voor een concentratie van de goederenstromen binnen een periode waarin zij door de gemeente als minst hinderlijk worden gezien. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de centra verhoogd worden. Venstertijden zorgen er ook voor dat verkeersluwe/vrije zones beleverbaar blijven.

Om dit effect te bekomen, is ook een gerichte handhaving nodig. Dit is niet altijd gemakkelijk uit te voeren, zeker niet in zones waar ander verkeer wel toegelaten is buiten de venstertijden of indien veel uitzonderingen worden gemaakt. Men moet dan immers van elk voertuig controleren of het al dan niet toegelaten is in de desbetreffende zone op dat moment.

<sup>6</sup> Bron: Venstertijden in Vlaanderen, Steunpunt Goederen- en Personenvervoer, 2012

<sup>7</sup> Venstertijden in Vlaanderen, Steunpunt Goederen- en Personenvervoer, januari 2012

Tenslotte kunnen venstertijden ook een belangrijke factor zijn in het stimuleren van alternatieve belevingsmethodes, al dan niet via een stedelijk distributiecentrum indien voor deze alternatieven een grotere flexibiliteit wordt geboden.

Belangrijkste uitdaging is dus een evenwicht te vinden tussen de belangen van de steden en de kosten voor de transporteurs, die verder doorgerekend worden naar de finale klant.

### 3.2.2.3 Oplossingsrichtingen

Volgende oplossingsrichtingen werden geïdentificeerd tijdens dit PIEK 2 project:

- Coördinatie venstertijden;
- Inzetten op flankerende maatregelen;
- Gebruikmaken van stille leveringen;
- Handhaving versterken.

#### **Coördinatie venstertijden**

Uit Nederlands theoretisch onderzoek<sup>8</sup> blijkt dat een invoering van gecoördineerde venstertijden in de centrumsteden, waarbij beleving toegestaan is tussen 7u en 11u, de nadelige gevolgen voor de logistieke sector beperkt. Voor kleinere gemeenten wordt er hierbij vanuit gegaan dat er geen venstertijden ingevoerd worden.

#### **Inzetten op flankerende maatregelen**

Nadeel van de voorgestelde tijdsperiode is dat hierbij geleverd mag worden tijdens de ochtend(school)spits. Dit kan (gedeeltelijk) opgevangen worden door leverroutes uit te stippelen die schoolomgevingen en de meest gebruikte woon-schoolroutes vermijden. Om deze routes aantrekkelijk te maken voor de transporteurs is het belangrijk deze goed aan te duiden en te communiceren en ervoor te zorgen dat men hier vlot kan rijden. De weginrichting moet hier dus afgestemd zijn op de grotere voertuigen.

Ter compensatie van de venstertijden voor de transporteurs kan er door de steden ingezet worden op een zeer vlotte afwikkeling van de leveringen binnen de toegelaten periode, door voldoende L&L plaatsen te voorzien. Daarnaast is het aan te raden de straatinrichting af te stemmen op de behoeften voor laden en lossen, zodat goederen vlot tot bij de bestemming gebracht kunnen worden (borduurhoogte, bestratingsmateriaal, plaatsing straatmeubilair,...).

Wanneer de omvang van het gebied waar venstertijden gelden eerder beperkt is, kan ervoor gekozen worden leverzones aan de randen hiervan te voorzien op locaties waar dit niet (of minder) hinderlijk is. Op deze manier kan leveren gedurende de ganse dag gebeuren, terwijl de (handels)kern toch gevrijwaard wordt van (logistiek) verkeer. Hierbij is een vlotte aanrijroute naar de L&L plaats en een goede looproute tussen de L&L plaats en de te belevende winkels aan te raden. Dit is uiteraard enkel mogelijk voor goederen met een eerder beperkte omvang en gewicht.

---

<sup>8</sup> Van Rooijen, T., Stedelijke distributie Een onderzoek naar de invloed van gemeentelijke regelgeving, Wageningen Universiteit, 2006.

Tenslotte vormt een Stedelijk distributiecentrum (SDC) een interessant antwoord op de knelpunten die voor de logistieke spelers ontstaan door de invoering van venstertijden. Hierdoor kunnen leveringen immers nog steeds op het door hen gewenste moment gebeuren buiten het eigenlijk centrum, waarna de goederen vanuit het SDC verder de stad in getransporteerd worden. Dit kan dan eventueel met alternatieve voertuigen die wel buiten de venstertijden mogen leveren. Hieraan is uiteraard eveneens een extra kost verboden. Hier wordt verder op ingegaan onder hoofdstuk 3.3.

### **Gebruikmaken van stille leveringen**

Door stille leveringen in de dagrand toe te laten, kan de hinder door leveringen overdag beperkt worden. Deze leveringen vallen dan immers buiten de spitsperiodes, zodat leveranciers efficiënter kunnen werken terwijl de impact op de congestie in het centrum tot een minimum beperkt wordt. Belangrijke randvoorwaarde hierbij is uiteraard dat er geen geluidshinder ontstaat naar de omwonenden en dat voldaan wordt aan de regelgeving<sup>9</sup>.

Stille leveringen zijn ook niet voor alle handelaars geschikt. Men moet immers ook aanwezig kunnen zijn tijdens het levermoment. Voor vele kleinere handelszaken is dit een belangrijk knelpunt.

### **Handhaving versterken**

De eenvoudigste oplossing naar handhaving is te opteren voor een volledig afgesloten verkeersluw gebied, waarin geen uitzonderingen worden toegelaten. Hier kan men immers werken met vaste barrières die enkel binnen de venstertijden geopend worden. Een echt handhavingsbeleid is dan niet nodig.

Om ervoor te zorgen dat de venstertijden gerespecteerd worden, dient in eerste instantie de leesbaarheid van deze zones versterkt te worden. Hierbij dienen dan niet enkel de correcte verkeersborden geplaatst te worden, maar moet ook het wegbeeld wijzigen ter hoogte van de overgang. Op deze manier is het ook voor occasionele gebruikers duidelijk dat zij een andere zone betreden.

In een verkeersluwe/vrije zone zijn ANPR<sup>10</sup> camera's het meest effectief. Uitzonderingen kunnen ingevoerd worden in het systeem, zodat alle overige voertuigen automatisch beboet kunnen worden.

In zones waar overig verkeer wel permanent toegelaten is, is het naleven van de levertijden het moeilijkst te handhaven. Dit kan immers enkel door manuele controle. Een mogelijk alternatief is het invoeren van kortparkeren in deze zones met sensoren in de parkeervakken (systeem Kortrijk). Hierbij kan snel gedetecteerd worden of een voertuig langer dan 30 minuten een plaats bezet houdt. Laad en loshandelingen van minder dan 30 minuten worden hierbij uiteraard niet gedetecteerd.

---

<sup>9</sup> Zie hiervoor ook het luik 'Stille leveringen, in het bijzonder het stappenplan voor lokale overheden om stille leveringen in te voeren, dat uitgewerkt werd in het kader van PIEK 2

<sup>10</sup> Automatische kentekenplaatherkenning (of nummerplaatherkenning) is een techniek die gebruikmaakt van optische tekenherkenning om kentekenplaten te kunnen lezen op voertuigen

### 3.2.2.4 Rol van de gemeente / Vlaamse overheid

Om deze oplossingsrichtingen te verwezenlijken, is er zowel voor de Vlaamse Overheid als voor gemeenten en steden een belangrijke rol weggelegd. We sommen hierbij de maatregelen op die op Vlaams en gemeentelijk niveau genomen kunnen worden. In het volgend hoofdstuk worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

#### **Vlaams niveau**

- Vaststellen van 'voorkeursvenstertijden';
- Vaststellen van minimale omvang vanaf wanneer venstertijden wenselijk zijn;
- Uitwerken beleidskader stille leveringen.

#### **Gemeentelijk niveau**

- Vaststellen van leverroutes die schoolomgevingen of congestiegevoelige omgevingen vermijden;
- Inrichten leverroutes met aandacht voor grotere voertuigen;
- Garanderen van vlotte L&L tijdens venstertijden;
- Handhaving van gevoerd beleid.

## **3.3 Oplossingen last mile**

### **3.3.1 Stedelijke distributiecentra**

#### 3.3.1.1 Huidige situatie in Vlaanderen

Het grootste deel van de goederen die vandaag in de binnensteden geleverd worden, worden rechtstreeks vanuit het depot van een leverancier of logistieke dienstverlener geleverd. Hoewel deze spelers hun stromen uiteraard zo efficiënt mogelijk organiseren, leidt dit op stedelijk niveau nog vaak tot suboptimale goederenstromen.

Vandaag zijn er verschillende spelers op de Vlaamse markt die een stedelijk distributiecentrum uitbaten. Zij hebben elk hun eigen businessmodel, waarbij sommigen meer focussen op leveringen met paletten voor de grotere transporteurs terwijl anderen eerder de focus leggen op kleine leveringen die per fiets kunnen vervoerd worden voor de lokale handelaars. Deze initiatieven zijn momenteel grotendeels nog zeer jong (minder dan 2 jaar). Bij oudere initiatieven bleek rentabiliteit vaak een struikelblok. De vooruitzichten zijn vandaag echter positief en allen verwachten op korte termijn te groeien.

De huidige, verhoogde rentabiliteit van deze distributiecentra hangt vooral samen met de steeds moeilijkere toegankelijkheid van de stadscentra door congestie enerzijds en door het stedelijk beleid (autoluwe gebieden, venstertijden...) anderzijds. Door gebruik te maken van een SDC kan een transporteur zowel het spitsverkeer op het hoofdwegennet als de moeilijke verkeerssituatie in de binnenstad vermijden.

Vandaag voeren de meeste steden geen specifiek beleid rond stedelijke logistiek in het algemeen of distributiecentra in het bijzonder. De steden die hier wel aan werken worstelen

met de vraag hoe ze stedelijke distributie een plaats kunnen geven in hun beleid zonder de marktwerking te verstoren. De regels die bestaan verschillen vaak van stad tot stad. Hierdoor is het voor de spelers vaak niet duidelijk aan welke regels zij zich moeten houden.

Een kanttekening kan geplaatst worden bij de distributie naar warenhuizen. Daarbij kan men zich afvragen of het zinvol is om gebruik te maken van een stedelijk distributiecentrum, aangezien daarbij al sprake is van een doorgedreven optimalisatie.

### 3.3.1.2 Belangrijkste uitdagingen

De distributie is een sterk concurrentiële sector waarop de overheid slechts beperkt invloed kan uitoefenen zonder de markt te verstoren. De belangrijkste uitdaging is dus op welke wijze men de stedelijke distributie kan laten evolueren in een meer duurzame richting zonder hierbij dwingende, marktversturende maatregelen te nemen.

De vrees bestaat echter dat, door de markt hierin volledig vrij te laten, opnieuw een suboptimale situatie ontstaat. Wanneer verschillende distributiecentra met een gelijkaardig profiel binnen dezelfde stad met elkaar concurreren, zal immers een situatie ontstaan gelijkaardig aan de huidige, waarbij de individuele speler wel maximaal optimaliseert, maar de totale stroom suboptimaal blijft. Ook ruimtebeslag en de locatie van dergelijke centra is van groot belang voor lokale overheden, evenals de hinder voor omwonenden die potentieel kan optreden in de omgeving van het SDC.

Bij het denken over SDC's moet bovendien ook aandacht gegeven worden aan de steeds sterkere verstedelijking van Vlaanderen en dan vooral van de Vlaamse ruit. Hierdoor wordt 'stedelijke distributie' niet langer een fenomeen van de huidige steden, maar van het volledige verstedelijkte gebied.

Tenslotte blijken de meeste genomen maatregelen (venstertijden, lage emissiezones, enz.) om het gebruik van een SDC te stimuleren vooral indirect een impact te hebben op de kostprijs van leveringen in de stadscentra. Deze stijging van de kostprijs stuit veelal op protest vanuit de logistieke sector. Er is bovendien geen garantie mogelijk dat de sector ter compensatie van deze kosten voor een samenwerking met een SDC zal kiezen. De uitdaging blijft dus om deze spelers te overtuigen van de voordelen van deze werkwijze.

### 3.3.1.3 Oplossingsrichtingen

Vanuit dit PIEK 2 project werden volgende oplossingsrichtingen geïdentificeerd:

- Inzetten op ondersteunende maatregelen;
- Sturend optreden;
- Communiceren en debat op gang zetten;
- Creatie van tewerkstelling in het bijzonder voor sociale economie.

#### **Inzetten op ondersteunende maatregelen**

Als basis kan een stad flankerende maatregelen nemen, gericht op het inperken van goederentransport in het centrum. De meeste centrumsteden hebben hiervoor al maatregelen genomen of overwegen een van de volgende mogelijke opties:

- Het invoeren van (strengere) venstertijden;
- Het invoeren van lage emissiezones;



- Het beperken van de toegang tot de stad tot (vracht)voertuigen die aan specifieke milieueisen voldoen;
- Het beperken van de toegang tot de stad tot (vracht)voertuigen groter dan specifieke afmetingen, ook voor laden en lossen.

Men kan hier ook verder in gaan, door bijvoorbeeld een taks te heffen voor voertuigen vanaf een bepaalde afmeting of met een uitstoot hoger dan de vastgelegde norm.

### **Sturend optreden**

Uit eerdere ervaring (o.a. testcase in Leiden, 1996) en de reacties van de stakeholders tijdens de verschillende sessies blijkt dat sterk dwingend optreden, waarbij enkel de uitbater van het SDC in de binnenstad toegelaten wordt, niet functioneert. Deze aanpak stoot op verzet bij de verschillende potentiële partners, waardoor de bereidheid om mee te werken aan het SDC sterk afneemt. Bovendien maakt deze aanpak het overladen van trucks met een hoge beladingsgraad eveneens noodzakelijk, wat enkel leidt tot een verhoging van de kosten en niet tot een verhoging van de efficiëntie.

Een stad kan wel sturend en begeleidend optreden bij de uitbouw van een SDC, door de verschillende potentiële partners samen te brengen en een sterke communicatie-campagne te voeren. Gebruik maken van leveringen via het SDC kan bijvoorbeeld ook voorgesteld worden als minder hinder maatregel tijdens werken in zones met een hoge winkelconcentratie.

Een andere mogelijkheid is dat gewerkt wordt met een soort convenant. Hierin kunnen een aantal voorwaarden gesteld worden naar aard van de voertuigen, levertijden, beleveringsgraad en dergelijke. Spelers die dit convenant ondertekenen, kunnen bijkomende voordelen krijgen, zoals ruimere levertijden, toegang tot specifieke (autovrije) zones en dergelijke. Als alternatief voor het ondertekenen van dit convenant, en de kosten voor aanpassing van de vloot die hier wellicht mee samen hangen, kan een samenwerking met het SDC voorgesteld worden.

### **Communiceren en debat op gang zetten**

Een belangrijke rol voor de overheid bij het opzetten van een stedelijk distributiecentrum is het debat hierrond op gang brengen en plannen voor dergelijke initiatieven tijdig te detecteren. Dit door de verschillende partners samen te brengen, hun problemen en opportuniteiten te vergelijken en hieruit gerichte oplossingen voor te stellen. Op basis van dit overleg kan de lokale overheid ook gericht een flankerend beleid voeren om de gewenste evoluties te ondersteunen.

De lokale overheid kan ook een eerste inschatting van de verkeersstromen in het centrum voorleggen aan de partners<sup>11</sup>. Op deze manier biedt zij een basis voor de toetsing van de financiële haalbaarheid van een stedelijk distributiecentrum.

Tenslotte kan de overheid ook na de oprichting van een stedelijk distributiecentrum een belangrijke rol spelen in de communicatie hierrond. Dit kan zowel op een structurele manier gebeuren als ad hoc in functie van bepaalde omstandigheden, zoals de opening van een nieuwe zaak of wegenwerken.

---

<sup>11</sup> Een van de aanbevelingen aan de Vlaamse overheid die voorgesteld werden in het kader van de verschillende sessies is de uitwerking van een rekentool voor de bepaling van deze stromen.

## **Creatie van tewerkstelling in het bijzonder voor sociale economie**

Een stedelijk distributiecentrum creëert ook lokale jobs. Voor de werking van het SDC is bovendien ook een koppeling met sociale economie mogelijk, door tewerkstelling van mensen met een beperking. Anderzijds houdt de verhoging van de kosten in de logistieke sector ook een risico in naar het uitbesteden van deze taken aan werknemers uit landen met een lagere loonkost.

Deze aspecten vallen buiten de expertise van de stakeholders die betrokken waren bij het overleg binnen PIEK 2 en worden hier dan ook niet verder behandeld. Dit is wel een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van een beleid hierrond. Een aanzet hiertoe werd reeds gegeven in de beleidsnota sociale economie<sup>12</sup> (2014-2019) van de Vlaamse overheid.

### **3.3.1.4 Rol van de gemeenten / Vlaamse overheid**

Om deze oplossingsrichtingen te verwezenlijken is er zowel voor de Vlaamse Overheid als voor gemeenten en steden een belangrijke rol weggelegd. We sommen hierbij de maatregelen die op Vlaams en gemeentelijk niveau genomen kunnen worden. In het volgend hoofdstuk worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

#### **Vlaamse overheid**

- Eenvormig beleid rond venstertijden, toegelaten voertuigen in centra enz.;
- Uitwerken rekentool logistieke stromen;
- Uitwerken van een klaverblad stedelijke logistiek (cf. supra beleidsnota sociale economie).

#### **Gemeenten**

- Flankerend beleid rond sturen van stedelijke logistiek;
- Samenbrengen van potentiële partners;
- Communicatie rond mogelijkheden SDC.

## **3.3.2 Fietskoeriers**

### **3.3.2.1 Huidige situatie in Vlaanderen**

In verschillende Vlaamse steden zijn vandaag al fietskoeriers actief. In de meeste gevallen gaat het om zelfstandigen. Zij focussen vooral op het afleveren van individuele pakketjes voor kleinere klanten waarbij afzender en bestemming zich binnen dezelfde stad bevinden. De vervoerde goederen zijn voornamelijk drukwerk en thuisleveringen van kleinhandel.

Er is vandaag ook al een speler op de markt met een meer uitgebreid netwerk die in verschillende steden actief is. Zij voldoen meer aan het klassieke beeld van de werking van een SDC waarbij klanten goederen systematisch via hen laten leveren. Hier wordt meer ingezet op leverroutes waarbij fietsen met groter laadvolume worden ingezet.

---

<sup>12</sup> <http://www.socialeconomie.be/sites/default/files/Beleidsnota%20Sociale%20Economie%202014-2019.pdf>

### 3.3.2.2 Belangrijkste uitdagingen

Beleveringen per fiets zijn vanuit het oogpunt van milieu en leefbaarheid in steden de meest optimale optie. Ook hier speelt echter het feit dat de overheid moeilijk rechtstreeks kan ingrijpen op de verdere ontwikkelingen op dit vlak zonder de markt te verstoren.

Met vrachtfietsen kan men slechts een lager volume aan goederen transporteren dan bestelwagens. Hierdoor ligt het aantal benodigde chauffeurs voor hetzelfde volume aan leveringen dus hoger, wat de kostprijs voor leveringen per fiets doet toenemen. In stedelijke context daalt vandaag de efficiëntie van leveringen met bestelwagens door congestie, gebrek aan parkeerplaats en maatregelen uit het flankerend beleid. Hierdoor wordt de concurrentiepositie van de fietskoerier verbeterd. Vanuit het beleid moet gekeken worden hoe deze tendens versterkt kan worden.

Om naast spoedleveringen en thuisleveringen vanuit winkels in de eigen kern ook meer systematisch leveringen per fietskoerier te kunnen uitvoeren, kan gewerkt worden via een SDC. Voor dit aspect zijn de uitdagingen en oplossingsrichtingen die hierboven werden voorgesteld, dus ook van toepassing op het aspect fietskoeriers.

### 3.3.2.3 Oplossingsrichtingen

Vanuit dit PIEK 2 project werden volgende oplossingsrichtingen geïdentificeerd:

- Set van ondersteunende maatregelen;
- Sturend optreden;
- Wettelijk kader verfijnen.

#### **Set van ondersteunende maatregelen**

Een eerste belangrijke groep maatregelen heeft uiteraard betrekking op het fietsvriendelijk maken van de binnenstad en de belangrijkste routes. Verschillende steden zijn hier reeds actief mee bezig, aangezien dit ook voor personenvervoer belangrijke voordelen meebrengt. Het gaat onder andere om:

- Het aanleggen van veilige en comfortabele fietspaden langs belangrijke invalssassen;
- Het verkeersluw maken van de binnenstad;
- Het verlagen van de snelheid in de binnenstad tot 30 km/u;
- Het weren van grote transporten in de binnenstad.

Fietskoeriers, voor zover zij gebruik maken van voertuigen met afmetingen die onder de wettelijke bepalingen van 'fiets' vallen, genieten automatisch van alle voordelen die de stad voorziet voor fietsers ten opzichte van autoverkeer. Een fietsvriendelijke binnenstad heeft dus zowel voordelen voor het personenvervoer als voor het vrachtvervoer per fiets.

Deze maatregelen hebben geen directe impact op het vervoer van goederen per fiets, maar verbeteren wel het fietsklimaat, terwijl goederenvervoer met klassieke voertuigen ontmoedigd wordt. Hierdoor ontstaat een (financieel) voordeel voor de logistieke sector indien zij gebruik maken van een SDC vanwaar goederen per fiets het centrum in gebracht worden.

## **Sturend optreden**

Zoals eerder gezegd, kan de overheid hier slechts beperkt sturend optreden. Eventueel kan een stad overwogen worden bij opstart van een SDC met fietskoeriers een aantal (vracht)fietsen aan te kopen.

Op bovenlokaal niveau kan verder gewerkt worden aan het internaliseren van de effectieve (milieu)kosten van wegvervoer. Hierdoor wordt de concurrentiepositie van de fietskoeriers versterkt. De kilometerheffing voor vrachtverkeer is hier een eerste stap. Voertuigen lichter dan 3,5 ton vallen hier echter buiten, wat aanleiding kan geven tot een (ongunstig geoordeelde) shift naar kleinere bestelwagens – met een toename van het aantal voertuigkilometers (en gerelateerde uitstoot) tot gevolg, en dit niet alleen in de stad. Ook de ontwikkeling van e-commerce werkt een dergelijke evolutie in de hand.

Een duurzaam mobiliteitssysteem noodzaakt internalisering van externe kosten voor alle modi; een effectieve mobiliteitssturing op de weg vergt allicht ook een 'slimme', dus plaats- en tijdsgebonden, kilometerheffing voor alle voertuigcategorieën.

Daarnaast is ook hier vooral communicatie door de stad van belang. De stad kan zelf ook het goede voorbeeld geven door zelf leveringen te laten uitvoeren door een fietskoerier en de eigen werknemers maximaal aan te zetten van de (stads)fiets gebruik te maken. Duurzame modi zoals de fiets kunnen ook geïntegreerd worden in de aanbestedingsprocedures van overheden.

## **Wettelijk kader verfijnen**

Vandaag is de definitie van wat als 'fiets' beschouwd wordt verschillend in België en de buurlanden. Door een betere afstemming hiervan binnen Europa kan de productie van vrachtfietsen verder gestandaardiseerd worden en dus goedkoper gemaakt worden.

### **3.3.2.4 Rol van de gemeenten / Vlaamse overheid**

Om deze oplossingsrichtingen te verwezenlijken, is er zowel voor de Vlaamse Overheid als voor gemeenten en steden een belangrijke rol weggelegd. We sommen hierbij de maatregelen die op Vlaams en gemeentelijk niveau genomen kunnen worden. In het volgende hoofdstuk worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

#### **Vlaamse overheid**

- Internaliseren externe kosten wegverkeer (alle types voertuigen);
- Afstemmen van wettelijke definitie 'fiets' met buurlanden;
- Sensibiliseren rond het gebruik van fietskoeriers en bijdragen tot hun bekendheid;
- Zelf gebruik maken van fietskoeriers.

#### **Gemeenten**

- Fietsvriendelijk beleid voeren;
- Zelf gebruik maken van fietskoeriers;
- Sensibiliseren rond het gebruik van fietskoeriers en bijdragen tot hun bekendheid.

### 3.3.3 Alternatieve milieuvriendelijke voertuigen

#### 3.3.3.1 Huidige situatie in Vlaanderen

Vandaag vormen voertuigen op diesel het overgrote merendeel van de vrachtvoertuigen (95%). Voor voertuigen onder 3,5 ton is dit aantal 94%, voor voertuigen boven 7,5 ton stijgt het aandeel tot bijna 100%. Daarnaast rijdt ongeveer 4% van de vrachtvoertuigen op benzine. Van de alternatieve brandstoffen is lpg met voorsprong de populairste, met 1,2% van het totale wagenpark en 1,4% van de voertuigen onder 3,5 ton. De overige alternatieven (hybride, cng en elektrisch) vormen minder dan 1% van de totale vloot<sup>13</sup>.

Er is wel een stijging in het aandeel van de alternatieve brandstoffen, maar deze blijft zeer laag in vergelijking met de klassieke brandstoffen. Het gebrek aan laadinfrastructuur en beschikbare voertuigmodellen remt een verdere toename van voertuigen op alternatieve brandstoffen af.

Daarnaast ontstaat ook een toename van het aandeel kleinere voertuigen (<3,5 ton). Dit heeft een aantal voordelen, zeker in stedelijke logistiek, aangezien deze voertuigen minder ruimte innemen en minder risico's vormen voor de verkeersveiligheid. Deze kunnen bovendien ook makkelijker overschakelen naar meer milieuvriendelijke alternatieven. Nadeel van deze verschuiving is dat deze voertuigen minder gemakkelijk controleerbaar zijn (ze vallen buiten de regelgeving rond vrachtverkeer) en dat er meer van dergelijke voertuigen nodig zijn om hetzelfde volume te vervoeren. Hierdoor wordt, met klassieke voertuigen, uiteindelijk meer uitstoot gegenereerd.

#### 3.3.3.2 Belangrijkste uitdagingen

De belangrijkste uitdagingen vandaag situeren zich op twee vlakken; het versterken van het netwerk van laad/tankinfrastructuur en het verhogen van het aanbod aan (zwaardere) voertuigen op alternatieve brandstoffen. De verschillende spelers nemen hier momenteel een afwachtende houding aan; de producenten van voertuigen en uitbaters van tank/laadinfrastructuur wachten af tot de vraag toeneemt terwijl de logistieke sector afwacht tot het aanbod stijgt. Deze cirkel moet dus doorbroken worden om het aandeel van deze alternatieven te laten stijgen.

#### 3.3.3.3 Oplossingsrichtingen

Vanuit de thematische sessies en de intensieve stakeholdersplatformen werden volgende oplossingsrichtingen geïdentificeerd:

- Voorbeeldfunctie van de overheid;
- Laadinfrastructuur voorzien;
- Inrichten van een lage emissiezone.

#### **Voorbeeldfunctie van de overheid**

Een eerste belangrijke actie die steden en gemeenten kunnen ondernemen is het aanschaffen van voertuigen op alternatieve brandstoffen voor de eigen vloot. Hiermee geven zij niet alleen

---

<sup>13</sup> Bron: Informatie verkregen bij Febiac

het goede voorbeeld, maar kunnen zij ook een basisvolume aanbieden aan een mogelijke uitbater van tank- of laadinfrastructuur.

### **Laadinfrastructuur voorzien**

Aangezien het uitbaten van een laad- of tankinfrastructuur een commerciële activiteit is, kan de overheid dit niet zelf uitvoeren. Zij kan eventueel wel een concessie uitgeven of het voorzien van infrastructuur (bepaalde) alternatieve energiebronnen verplichten in de vergunning voor nieuwe tankstations. Aangezien deze infrastructuur vandaag nog niet rendabel is, zullen hiervoor mogelijk bijkomende (financiële) stimuli nodig zijn. Het garanderen van een bepaald minimumvolume (op basis van de eigen vloot of van enkele partners), kan eveneens een mogelijkheid zijn. Deze oplossingsrichting werd tijdens dit PIEK 2 project niet in detail besproken en niet verder uitgewerkt omdat dit buiten het beleidsdomein van stedelijke distributie valt.

### **Inrichten van een lage emissiezone**

Het inrichten van een lage emissiezone (LEZ) binnen de kern zorgt ervoor dat vervoerders verplicht worden gebruik te maken van meer milieuvriendelijke voertuigen. Op basis van de euronormen worden voertuigen op fossiele brandstoffen uit gefaseerd. Vervoerders kunnen dan kiezen om zelf om te schakelen of, indien aanwezig, gebruik te maken van het SDC, van waaruit de leveringen met milieuvriendelijke voertuigen kunnen gebeuren.

Om de investeringskost voor de transporteurs niet onnodig te verhogen, is het hierbij wel wenselijk gelijke eisen te stellen in de verschillende steden. Zo kan men met hetzelfde voertuig leveren in de verschillende steden.

Belangrijke opmerking hierbij is dat uit ervaring in Nederland en Duitsland gebleken is dat een LEZ, uitsluitend voor vrachtverkeer, slechts een beperkte impact heeft op de totale uitstoot. Om een relevante impact te genereren is een LEZ voor alle verkeer nodig. Deze zone moet bovendien voldoende groot zijn.

#### **3.3.3.4 Rol van de gemeenten / Vlaamse overheid**

Om deze oplossingsrichtingen te verwezenlijken, is er zowel voor de Vlaamse Overheid als voor gemeenten en steden een belangrijke rol weggelegd. We sommen hierbij de maatregelen die op Vlaams en gemeentelijk niveau genomen kunnen worden. In het volgend hoofdstuk worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

#### **Vlaamse overheid**

- Richtlijnen invoer en normen LEZ;
- Gebruik van alternatieve brandstoffen voor eigen vloot;
- Eisen i.v.m. aanbieden infrastructuur voor alternatieve brandstoffen bij concessies<sup>14</sup> tankstations langs snelwegen.

---

<sup>14</sup> Buiten het specifiek beleidsdomein van stedelijke distributie – wordt niet in detail uitgewerkt

## Gemeenten

- Gebruik van alternatieve brandstoffen voor eigen vloot;
- Eisen i.v.m. aanbieden infrastructuur voor alternatieve brandstoffen bij concessies 14 tankstations langs gemeentewegen;
- Invoer van LEZ.

### 3.3.4 Binnenvaart

#### 3.3.4.1 Huidige situatie in Vlaanderen

De binnenvaart speelt in Vlaanderen slechts een zeer beperkte rol binnen de stedelijke logistiek. Deze vorm van transport binnen de steden is ook niet overal mogelijk. De meeste Vlaamse steden beschikken immers niet over voldoende (bevaarbaar) binnenwater om een voldoende volume te genereren om transport per schip interessant te maken voor de last mile. Bovendien moeten de te beleveren handelszaken hiervoor ook gemakkelijk vanaf het water bereikbaar zijn. Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat een sterk uitgebouwd waterwegennet en een moeilijk toegankelijke binnenstad voor wegvervoer (hetzij door de morfologie, hetzij door het beleid) noodzakelijk zijn om een concept van last mile per schip te laten functioneren.

Anderzijds kan de binnenvaart voor de meeste steden wel een belangrijke rol spelen in de aanvoer van goederen tot aan de stadsrand. Vandaag gebeurt dit vooral op regionaal niveau voor bouwmaterialen. Uit de studie van Cornillie en Macharis (2006)<sup>15</sup> blijkt dat ook de zogenaamde 'fast moving consumer goods' potentieel per schip vervoerd kunnen worden. De relatie tussen de afstand waarover de goederen over water getransporteerd worden (<150km) en de afstand vanaf het overslagpunt tot de eindbestemming (>20km) vormt een belangrijke factor in de kostenefficiëntie.

In Gent werd recent een eerste testcase opgezet voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen voor een renovatieproject langs de Lange Munt<sup>16</sup>. Men is hier ook van plan de mogelijkheden van beleving van handelszaken in het centrum over water verder te bestuderen.

#### 3.3.4.2 Belangrijkste uitdagingen

Transport over water biedt een aantal belangrijke maatschappelijke voordelen. Deze vorm van transport zorgt immers voor een lagere uitstoot/ton en heeft geen impact op congestie en verkeersveiligheid. Momenteel is deze vorm van transport voor veel trajecten nog steeds duurder dan het wegtransport. Voor een aantal stromen biedt deze transportmethode echter wel een goedkoper alternatief. De verschillende spelers zijn zich hier momenteel nog onvoldoende van bewust.

Om belevingen per schip in binnensteden mogelijk te maken zijn in veel gevallen nog een aantal infrastructurele aanpassingen nodig. Het gaat hier dan vooral over brughogtes en – breedtes en de afmetingen en bedieningswijze van sluizen.

---

<sup>15</sup> Cornillie, I., Macharis, C., (2006), Pallets on the inland waterways: a river regional distribution concept

<sup>16</sup> <http://www.vim.be/projects/pilot-project-distribouw-langemunt-ghent>

### 3.3.4.3 Oplossingsrichtingen

Vanuit dit PIEK 2 project werden volgende oplossingsrichtingen geïdentificeerd:

- Transport tot aan de stad optimaliseren;
- Transport binnen de stad via het water organiseren;
- Mobiele distributiecentra inzetten.

#### **Transport tot aan de stad optimaliseren**

Een eerste factor die speelt, is de locatie van het overslagcentrum. Het is logisch dat, indien een SDC voorzien wordt, een ligging langs het water de mogelijkheden voor transport over water verhogen. Als een SDC op een andere locatie voorzien wordt, zal het moeilijk zijn om, zeker in opstartfase voldoende trafiek te genereren voor zowel het 'gewone' SDC als voor het watergebonden overslagcentrum.

Belangrijk is ook het beschikbaar maken of houden van een aantal kademuren in directe omgeving van de stad. Door de populariteit van 'wonen aan het water' worden hier immers steeds meer woonprojecten gerealiseerd. Aangezien ook een watergebonden overslagcentrum meestal nog gepaard gaat met een aanzienlijke stroom wegtransport, zijn (vaak prestigieuze) woonontwikkelingen moeilijk te combineren met een overslagcentrum.

Aangezien de mogelijkheden van transport over water bij de verschillende actoren niet voldoende gekend zijn, is een tweede belangrijke actie hen hiervan bewust te maken. Door het VIM werd, in opdracht van nv de Scheepvaart en W&Z reeds een rekentool<sup>17</sup> ontwikkeld om de voordelen van het gebruik van een regionaal overslagcentrum te begroten. Een gelijkaardige tool voor een stedelijk overslagcentrum kan hierin een belangrijke rol spelen. De haalbaarheid van de uitwerking van een dergelijke tool dient nog verder bekeken te worden.

#### **Transport binnen de stad via het water organiseren**

Het is duidelijk dat, indien men transport naar de binnenstad via het water wil laten verlopen, een of andere vorm van overslag noodzakelijk is.

Belangrijk hierbij is het beschikbaar maken of houden van een aantal kades waar goederen gelost kunnen worden. Door de stijgende populariteit van 'wonen aan het water' verdwijnen deze locaties immers steeds vaker. In sommige steden, zoals Gent waar de achterzijde van een aantal winkels aan de Leie grenst, is het ook mogelijk goederen rechtstreeks in de handelszaak te lossen.

Aangezien transport over water vandaag eerder onbekend en nog relatief duur is, moet een sterk flankerend beleid gevoerd worden. Hierbij zijn enerzijds beperkingen nodig voor de toegankelijkheid van de binnenstad voor (klassiek) wegtransport en anderzijds een duidelijke communicatie naar handelaars en transporteurs over de mogelijkheden van het transport over water. Het is ook wenselijk dat de stad een actieve rol speelt in de bemiddeling tussen de verschillende partners (waterwegbeheerder, transporteur, handelaar, enz.). Volgens de stakeholders die aanwezig waren op de overlegmomenten is een financiële tussenkomst van de

---

<sup>17</sup> <http://www.vim.be/projecten/distribouw>



overheid voor dit soort projecten nog nodig bij de opstart om op termijn een rendabel concept uit te werken.

### **Mobiele distributiecentra inzetten**

Een binnenschip kan ook ingezet worden als mobiel distributiecentrum voor de binnenstad. Hierbij wordt het schip buiten de stad (op een regionaal DC of op een stedelijk DC verder van het centrum) beladen met alle goederen die voor het centrum bestemd zijn. Vervolgens worden deze in de binnenstad verder verdeeld door fietskoeriers of elektrische voertuigen.

#### **3.3.4.4 Rol van de gemeenten / Vlaamse overheid**

Om deze oplossingsrichtingen te verwezenlijken is er zowel voor de Vlaamse Overheid als voor gemeenten en steden een belangrijke rol weggelegd. We sommen hierbij de maatregelen die op Vlaams en gemeentelijk niveau genomen kunnen worden. In het volgend hoofdstuk worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

#### **Vlaamse overheid**

- Uitwerken rekentool watergebonden SDC's op basis van bestaande tool voor RDC;
- Versterken van de waterwegen;
- Communicatie en sensibilisatie, samenbrengen partners;
- Onderzoek naar noodzaak/wenselijkheid van subsidies<sup>18</sup>.

#### **Gemeenten**

- Vrijwaren potentiële overslaglocaties, zowel voor SDC als binnen de stad;
- Actieve rol samenbrengen partners;
- Onderzoek naar noodzaak/wenselijkheid van subsidies<sup>19</sup>.

## **3.4 Specifieke logistieke stromen**

### **3.4.1 Bouwlogistiek**

#### **3.4.1.1 Huidige situatie in Vlaanderen**

In Nederland maakt de bouwlogistiek 25% tot 30%<sup>20</sup> van de totale goederenstroom uit. Het VIL<sup>21</sup> gaat ervan uit dat dit in Vlaanderen gelijkaardig zal zijn. De impact van deze goederenstroom, zowel op het hoger wegennet als lokaal, is dus aanzienlijk. Bovendien gaat het vaak over grote en zware transporten en zijn er voor deze vrachtbewegingen zelden

---

<sup>18</sup> Buiten het specifiek beleidsdomein van stedelijke distributie – wordt niet in detail uitgewerkt

<sup>19</sup> Buiten het specifiek beleidsdomein van stedelijke distributie – wordt niet in detail uitgewerkt

<sup>20</sup> Bouwlogistieke oplossingen voor binnenstedelijk bouwen, TNO, 2011 (TNO-060-DTM-2011-02965)

<sup>21</sup> <http://vil.be/project/bouwlogistiek/>

retourstromen voorhanden. Daardoor gebeurt de heen- of terugrit in de meeste gevallen leeg. Dit zorgt voor zeer inefficiënte vervoersbewegingen.

Ook voor de bouwsector is logistiek een belangrijke factor, transport van bouwmaterialen is vandaag goed voor 8% tot 15%<sup>22</sup> van de totale bouwkost. Door de toenemende congestie neemt deze kost bovendien verder toe. Laattijdige leveringen zorgen er daarnaast voor dat ook op de werf zelf niet optimaal gewerkt kan worden, wat tot extra kosten leidt.

Voor grote bouwprojecten met een belangrijke impact op de omgeving wordt vandaag reeds in veel gevallen samengezeten met de lokale overheid om de leveringen zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Grote bouwbedrijven hebben vaak ook een magazijn in de regio van waaruit de benodigde materialen gebundeld kunnen vertrekken. Toch kunnen ook hun stromen mogelijk nog beter gebundeld worden door samenwerking met andere projecten.

Voor middelgrote en kleine werven is vandaag meestal nog geen enkele bundeling voorzien. De stromen naar deze werven verlopen hierdoor meestal suboptimaal. Gezien hun grote impact, zorgt dit voor hinder (congestie, visueel, geluid, enz.) in de omgeving van de werf en langs de route.

#### 3.4.1.2 Belangrijkste uitdagingen

Eerdere testcases in Amsterdam<sup>23</sup> en Londen<sup>24</sup> wijzen uit dat het optimaliseren van de goederenstromen in de bouwlogistiek mogelijk is en winst kan opleveren voor de sector. In beide steden werd gewerkt aan een systeem om bouwmaterialen gebundeld te leveren op het moment dat zij nodig waren op de werf. Hierdoor werden zowel de vervoersbewegingen als de benodigde opslagruimte op de werf zelf geminimaliseerd.

Grotere bouwondernemingen trachten intern reeds te optimaliseren, zij hebben in de meeste gevallen ook een eigen logistieke dienst die dergelijke zaken behartigt. Voor kleine en middelgrote werven betekent dit echter een bijkomende administratieve last, waardoor men niet geneigd is hieraan te beginnen. De belangrijkste uitdaging bestaat er dus in deze groep een werkbaar alternatief aan te bieden dat zo laagdrempelig mogelijk is.

#### 3.4.1.3 Oplossingsrichtingen

Voor bouwlogistiek werden enkele oplossingsrichtingen geïdentificeerd in de intensieve stakeholdersplatformen:

- Nood aan externe coördinatie;
- Betere interne coördinatie;
- Uitbouw van een consolidatiecentrum bouw;
- Uitwerken flankerend beleid;

---

<sup>22</sup> <http://vil.be/project/bouwlogistiek/>

<sup>23</sup> Samenwerking in de Amsterdamse bouwlogistiek, succesvolle samenwerking in bouwlogistieke ketens in Amsterdam leidt tot minder transporten en meer duurzaamheid, TNO, februari 2014 (TNO 2014 R10228)

<sup>24</sup> London construction consolidation center, Final report, oktober 2008, Transport for London

## **Nood aan externe coördinatie**

Een eerste mogelijke stap is het optimaliseren van de coördinatie tussen de verschillende werven. Dit kan leiden tot een aantal optimalisaties:

- Beperken van hinder in een bepaalde straat/wijk door beter afstemmen van de werven in de tijd;
- Beperken van de inname van het openbaar domein door gezamenlijk gebruik van de beschikbare ruimte.

Om dit te realiseren is er een onafhankelijk coördinator nodig die de gegevens van de werven opvolgt. Deze functie kan door de gemeente opgenomen worden. Hierbij is ook interne coördinatie en afstemming binnen de gemeente vereist. Voor de opstart van een werf worden immers verschillende diensten betrokken die allen andere gegevens over de bouwplannen verzamelen. Door deze gegevens te bundelen kan een beter beeld verkregen worden van de timing en verwachte impact van de werf.

Voor de afstemming van de innames van het openbaar domein bestaat momenteel het online platform GIPOD<sup>25</sup>. Dit platform kan een belangrijk hulpmiddel zijn in de opvolging van de werven. Hiervoor is het uiteraard noodzakelijk dat deze tool nauwgezet up-to-date gehouden wordt. De timing van werven kan immers sterk wijzigen in functie van oa procedures en weersomstandigheden, zodat de coördinatiemogelijkheden op korte termijn kunnen wijzigen.

## **Betere interne coördinatie**

Een goede afstemming van de leveringen op de voortgang op de werf, zodat goederen slechts minimaal opgeslagen worden en verliesuren op de werf door laattijdige leveringen geminimaliseerd worden, is uiteraard in het voordeel van de sector. Indien bij de timing van de leveringen bovendien rekening gehouden kan worden met bepaalde tijdsframes waarbinnen leveringen niet wenselijk zijn (spitsperiodes), heeft dit ook belangrijke voordelen voor de omgeving van de werf.

In Nederland<sup>26</sup> werd reeds geëxperimenteerd met het zogenaamde 'bouwticket'. Hierbij krijgt de bestuurder een bepaald, beperkt, tijdsframe waarbinnen hij zich moet melden aan de werf. Buiten dit tijdsframe zal laden of lossen niet toegestaan worden. Mits de nodige planning vooraf en een goede opvolging om vertragingen/versnellingen op de werf tijdig te communiceren, zorgt deze werkwijze voor een verbetering van de aanvoer van de goederen.

Om deze werkwijze toe te passen is duidelijk wel bijkomende administratie nodig. Deze werkwijze levert dan ook de beste resultaten op in combinatie met een bouwcoördinator (externe coördinatie) en een logistieke hub. Deze laatste maakt het voornamelijk eenvoudiger de leveringen binnen het gevraagde tijdsframe uit te voeren.

---

<sup>25</sup> Het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD) brengt alle informatie over werken of manifestaties op het openbaar domein zoveel mogelijk samen. Het zorgt ervoor dat er meer afstemming komt tussen nuts- en wegenwerken. Zo worden werken op omleidingstrajecten vermeden en detecteren we conflicten tussen werken en manifestaties beter.

<sup>26</sup> Samenwerking in de Amsterdamse bouwlogistiek, succesvolle samenwerking in bouwlogistieke ketens in Amsterdam leidt tot minder transporten en meer duurzaamheid, TNO, februari 2014 (TNO 2014 R10228)

## **Uitbouw van een consolidatiecentrum bouw**

Een volgende potentiële stap in de uitbouw van een consolidatiecentrum bouw. Dit werd reeds getest in Londen<sup>27</sup> en Amsterdam<sup>28</sup> met positieve eerste resultaten. Dit kan eventueel in combinatie met een klassiek SDC, afhankelijk van de aard van de goederen. Palletiseerbare bouwmaterialen kunnen eenvoudig binnen een klassiek SDC behandeld worden, voor eventuele bulkgoederen is dit moeilijker.

Een dergelijk centrum wordt vooral als interessant gezien voor middelgrote werven en voor goederen die palletiseerbaar zijn. Dit geldt vooral voor goederen in de afwerkfase, voor de ruwbouwfase (vnl. beton en baksteen) lijkt een bundeling van de goederenstromen moeilijker haalbaar.

Het feit dat goederen hierdoor maximaal in het SDC gestockeerd kunnen worden en slechts geleverd worden op de werf zodra ze nodig zijn, wordt hier als een belangrijk voordeel gezien door de sector. Stockageruimte en diefstal op de werven zijn immers belangrijke knelpunten, zeker voor stedelijke werven. Belangrijk hierbij is dat deze just-in-time leveringen niet mogen resulteren in meer bewegingen in het centrum.

Daarnaast kan via een SDC mogelijk ook een aantal retourvrachten gebundeld worden, zowel afkomstig van de werven zelf als van andere bedrijven in de regio. Hierdoor vermindert het aantal lege ritten in de binnenstad. Vrachtwagens die goederen geleverd hebben aan het SDC kunnen op deze manier ook gemakkelijker een retourrit met bijvoorbeeld grondstoffen voor bouwmaterialen maken.

Om een minimaal volume te garanderen is het interessant een samenwerking op te zetten tussen een aantal grote spelers (aannemers/ontwikkelaars) binnen de stad en een neutrale partner die de coördinatie kan verzorgen. Kleinere partners kunnen zich hier vervolgens bij aansluiten.

## **Uitwerken flankerend beleid**

Om de samenwerking tussen verschillende werven onderling en met een SDC te stimuleren, kan de gemeente verschillende flankerende beleidsmaatregelen nemen.

- Invoeren/verhogen van retributie voor inname openbaar domein. Dit verhoogt de voordelen van een gezamenlijke inname van het openbaar domein en/of het stockeren van goederen in een SDC;
- Verplichten van de opmaak van een leverplan voor werven vanaf een bepaalde oppervlakte. De gemeente kan hier dan op inspelen en optimalisaties voorstellen;
- Het aanbieden van een rekentool/businesscase (eventueel in samenwerking met de uitbater van het SDC) voor het bepalen van de voordelen van een samenwerking met het SDC voor werven die een leverplan dienen op te stellen.

---

<sup>27</sup> <https://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/lccc-final-report-july-2009.pdf>

<sup>28</sup> <http://www.logistiekindebouw.nl/node/42>

#### 3.4.1.4 Rol van de gemeenten / Vlaamse overheid

Om deze oplossingsrichtingen te verwezenlijken, is er zowel voor de Vlaamse Overheid als voor gemeenten en steden een belangrijke rol weggelegd. We sommen hierbij de maatregelen op die op Vlaams en gemeentelijk niveau genomen kunnen worden. In het volgend hoofdstuk worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

##### **Vlaamse overheid**

- Opmaak rekentool kosten/baten bouwlogistiek SDC.

##### **Gemeenten**

- Externe coördinatie tussen werven;
- Flankerend beleid via stedenbouwkundige vergunningen;
- Flankerend beleid via aanvragen inname openbaar domein;
- Aanbieden/communicatie rond rekentool bij stedenbouwkundige vergunningen.

### **3.4.2 E-commerce**

#### 3.4.2.1 Huidige situatie in Vlaanderen

E-commerce is in Vlaanderen vandaag nog eerder beperkt, slechts 7 tot 9% van de aankopen verloopt via deze weg, tegenover 15 tot 20% in Nederland<sup>29</sup>. Aangezien het bovendien veelal om kleinere pakjes gaat, die met bestelwagens geleverd worden, heeft deze goederenstroom vandaag slechts een kleine impact binnen het logistiek verkeer.

Anderzijds blijkt uit de gesprekken met de sector in kader van PIEK 2 dat men een sterke stijging in het aandeel van deze vorm van winkelen, gekoppeld aan een ver doorgedreven just-in-time concept, waarbij de klant het tijdstip van levering bepaalt, waarneemt. Hierdoor zal het aantal leveringen ten gevolge van e-commerce toenemen, terwijl de efficiëntie van deze leveringen zal afnemen. Dit zal leiden tot een sterke toename van het aantal voertuigbewegingen in functie van e-commerce.

Daarnaast heeft deze vorm van leveringen vaker te maken met de problematiek van niet-aanwezige ontvangers, waardoor de goederen terug meegenomen moeten worden en elders of op een ander tijdstip opnieuw bezorgd moeten worden. Dit zorgt voor extra voertuigbewegingen. Daarnaast worden deze goederen ook vaker teruggestuurd dan een 'klassieke' levering aan commerciële klanten, wat ook voor extra voertuigbewegingen zorgt.

Een bijkomend knelpunt dat ontstaat door de frequente, korte leveringen die samenhangen met e-commerce is dat hiervoor vaak dubbel geparkeerd wordt. Dit leidt vaak tot congestie en onveilige situaties, die weliswaar zeer tijdelijk zijn, maar bij frequent voorkomen wel een belangrijke hinder kunnen betekenen voor het stedelijk verkeer.

---

<sup>29</sup> Cijfers verkregen tijdens de verschillende overlegsessies met de logistieke en commerciële sector binnen het PIEK 2 project

### 3.4.2.2 Belangrijkste uitdagingen

E-commerce is er in eerste instantie op gericht om goederen aan de klanten te leveren op een manier die van hen de kleinst mogelijke inspanning vraagt. Bovendien verwacht deze klant dat goederen opnieuw geleverd kunnen worden indien hij/zij niet thuis is en dat goederen terug gestuurd kunnen worden. De belangrijkste uitdaging voor de overheid is dus op welke manier deze markt gestuurd kan worden om deze vraag te realiseren met een minimale impact op de omgeving.

### 3.4.2.3 Oplossingsrichtingen

Vanuit dit PIEK 2 project werden volgende oplossingsrichtingen geïdentificeerd:

- Optimaliseren thuislevering;
- Versterken alternatieven voor thuislevering;
- Leveringen via een SDC;
- Expliciete vermelding prijs levering.

#### **Optimaliseren thuislevering**

Een eerste mogelijkheid is ervoor te zorgen dat goederen geleverd worden op een moment dat de ontvangers aanwezig zijn en met voertuigen die zo min mogelijk hinder veroorzaken. Een oplossing met lokale (fiets)koeriers die de goederen afleveren op het tijdstip dat door de klant gewenst is, biedt hier een interessante mogelijkheid. Deze biedt echter alleen voordelen bij een hoge concentratie aan leveringen binnen een gebied, zodat deze 'just in time' leveringen geen overbodige bijkomende belasting veroorzaken. Indien gewerkt wordt met fietskoeriers is de potentiële negatieve impact uiteraard zeer beperkt.

Een andere optie is te werken met slimme brievenbussen. Hierbij kunnen goederen ook tijdens afwezigheid van de bewoner in de brievenbus geplaatst worden. Dit zorgt ervoor dat de levering efficiënter kan verlopen en dat goederen geen 2<sup>e</sup> of 3<sup>e</sup> maal aangeboden moeten worden.

#### **Versterken alternatieven voor thuislevering**

Het belangrijkste nadeel bij leveringen aan huis is dat deze vaak gebeuren op momenten dat de ontvanger niet aanwezig is. Dit leidt tot meerkost voor de transporteur, bijkomende verkeersbewegingen voor het opnieuw aanbieden van het goed en ongenoegen bij de ontvanger. Een mogelijke oplossing hiervoor is het organiseren van afhaalpunten, hetzij geautomatiseerd, hetzij binnen een bestaande winkel of distributiecentrum. Hier kunnen klanten hun goederen afhalen op het moment dat hun het best schikt.

Uit bevragingen in Mechelen<sup>30</sup> blijkt dat bewoners hiertoe bereid zijn, mits de openingsuren voldoende ruim zijn (buiten de werkuren en minstens één weekenddag) en de omrij-afstand op het woon-werk traject beperkt is. Deze werkwijze vraagt wel een bijkomende inspanning van de ontvanger, maar garandeert eveneens een tijdige levering van het gewenste product. Dit voordeel blijkt, voor een groot deel van de ontvangers, door te wegen.

---

<sup>30</sup> Haalbaarheid stedelijk distributiecentrum Mechelen, april 2010<sup>4</sup>, Technum iov stad Mechelen

Momenteel komen deze afhaalpunten tot stand door bilateraal overleg tussen een transporteur en een handelszaak. Hierbij wordt vaak onvoldoende rekening gehouden met de impact van dit afhaalpunt (vnl. ten gevolge van extra verkeersbewegingen) op de onmiddellijke omgeving ervan. Door betere connecties met de stakeholders (dmv stakeholdersoverleg) en/of door het aanbieden van een aantal door de stad gesteunde alternatieven (bv leverboxen op randparkings) kan dit proces beter gestuurd worden.

Deze afhaalpunten kunnen daarnaast ook dienen als ophaalpunten voor retourstromen, zodat zowel het ophalen als afzetten van goederen in één beweging kan gebeuren.

### **Leveringen via een SDC**

Een andere mogelijkheid om het aantal gemiste leveringen wegens het niet aanwezig zijn van de ontvanger te verminderen, is vooraf een duidelijk tijdsblok af te spreken. Indien deze keuze gemaakt wordt door de ontvanger, levert dit echter minder efficiënte leverrondes op, aangezien de transporteur op verschillende tijdstippen in de zelfde omgeving zal moeten leveren. Door te werken via een SDC kan de impact hiervan sterk beperkt worden.

Aangezien vanuit een SDC enkel de stadskern bediend wordt, is het aantal leveringen in deze zone hoger dan bij de individuele transporteurs. Hierdoor kunnen zij just-in-time leveringen toch op een (meer) efficiënte manier organiseren. Deze transporten kunnen bovendien vaker met vrachtfietsen gebeuren, wat de impact verder verkleint.

### **Expliciete vermelding prijs levering**

Vandaag is de levering bij e-commerce in de meeste gevallen inbegrepen in de prijs. Hierdoor heeft de gebruiker geen zicht op de effectieve kost van de levering. Door deze prijs expliciet bijkomend te vermelden, krijgt de consument een beter beeld van de kosten die hiermee samenhangen.

Op deze manier kan ook aan prijsdifferentiatie gedaan worden, afhankelijk van de gewenste levermethode. Zo zal afhalen op een leverpunt goedkoper zijn dan een levering op het uur gewenst door de klant. Op deze manier wordt de klant gemotiveerd om voor een, vanuit logistiek oogpunt, meer efficiënte levermethode te kiezen. Aangezien een efficiënte levermethode resulteert in een afname van de gereden kilometers, zal dit ook een positief effect hebben op de leefomgeving.

Vandaag bieden niet alle online-winkels verschillende levermethoden aan, die mogelijk wel beschikbaar zijn bij de transporteur waarmee zij samenwerken. Hierdoor worden de mogelijke alternatieven voor de leveringen aan huis beperkt. Op Vlaams niveau kan bekeken worden hoe deze online-winkels aangespoord/verplicht kunnen worden om ook alternatieve levermethoden te voorzien.

#### **3.4.2.4 Rol van de gemeenten / Vlaamse overheid**

Om deze oplossingsrichtingen te verwezenlijken is er zowel voor de Vlaamse Overheid als voor gemeenten en steden een belangrijke rol weggelegd. We sommen hierbij de maatregelen die op Vlaams en gemeentelijk niveau genomen kunnen worden. In het volgend hoofdstuk worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

**Vlaamse overheid**

- Onderzoek naar de mogelijkheden en effecten van het aansporen/verplichten van aparte vermelding prijs levering bij aankoop;
- Onderzoek naar de mogelijkheden en effecten van het aansporen/verplichten van een aantal minimale keuzemogelijkheden bij aankopen online.

**Gemeenten**

- Voorzien van locaties voor leverboxen / afhaalpunten;
- Overleg met lokale stakeholders over geschikte locaties voor afhaalpunten.



## 4. BELEIDSAANBEVELINGEN NAAR DE VLAAMSE OVERHEID

Vanuit de thematische bevindingen in het vorige hoofdstuk werden verschillende oplossingsrichtingen aangereikt en aangegeven welke rol gemeenten en steden enerzijds, en de Vlaamse overheid anderzijds kunnen vervullen. De maatregelen die op Vlaams niveau kunnen uitgewerkt worden om het duurzaam beleid inzake stedelijke distributie te bevorderen, hebben betrekking tot de uitwerking van een beleidskader, richtlijnen & vademeca en rekentools & onderzoeksmethoden. Verder kan de Vlaamse overheid een voorbeeldrol vervullen door binnen haar interne werking maatregelen te nemen.

De aanbevelingen die in dit hoofdstuk worden meegegeven, moeten in een aantal gevallen nog verder afgetoetst worden naar haalbaarheid en wenselijkheid. Naast aanbevelingen vanuit reeds gevoerd onderzoek bevat dit hoofdstuk immers ook aanbevelingen die ontstaan zijn uit de discussies op de verschillende overlegmomenten en waarnaar nog geen verder studiewerk verricht is.

### 4.1 Beleidskader

Een eerste set van aanbevelingen heeft betrekking op de verdere uitwerking van een beleidskader rond stedelijke distributie op Vlaams niveau.

#### 4.1.1 Algemeen

Om te komen tot een samenhangend en efficiënt beleid voor stedelijke distributie is een duidelijke visie en strategie vanuit Vlaanderen onontbeerlijk. Dit is van cruciaal belang om het bewustzijn te verhogen bij alle partijen en op alle niveaus enerzijds en de gemeenten een kader te bieden waarbinnen zij aan de slag kunnen anderzijds.

Daarnaast is het ook van belang dat op Vlaams niveau gekeken wordt naar de mogelijke hefboomen om deze visie ook in de praktijk toe te passen. Mogelijkheden zijn de logistieke componenten toe te voegen in het vergunningenbeleid voor grotere (commerciële) ontwikkelingen, meer aandacht te hebben voor goederenvervoer in mobiliteitsplannen, of de aanpassing van de VLAREM-normen meer rechtszekerheid te bieden voor stille dagranddistributie. Meer in het bijzonder kan bekeken worden hoe aspecten rond (bouw)logistiek opgenomen kunnen worden bij de aflevering van stedenbouwkundige verordeningen (zie 5.6.5).

#### 4.1.2 Beleidskader stille leveringen

In het kader van PIEK 2 werd eveneens een uitgebreid onderzoek gevoerd naar stille leveringen. Op basis van dit onderzoek werden aanbevelingen uitgewerkt aan de Vlaamse overheid, aan lokale overheden, en aan de distributeurs. Hierbij wordt ingegaan op het beleidskader, het noodzakelijk overleg en de praktische uitvoering van stille leveringen in de dagrand. Voor specifieke aanbevelingen verwijzen we dan ook naar dit deelproject.

### **4.1.3 Eenvormig beleid LEZ**

Een lage emissiezone in de kern heeft tot doel de uitstoot in deze dichtbebouwde omgeving te beperken. Indien elke stad echter zelfstandig de grenswaarden voor toelating tot deze zone bepaalt, betekent dit voor de vervoerders dat zij voor elke stad een ander voertuig moeten voorzien. Dit leidt uiteraard tot veel hogere kosten dan wanneer eenzelfde normering geldt in de verschillende steden.

Een ontwerpdecreet hierrond werd reeds goedgekeurd door de Vlaamse regering in december 2014. In de eerste fase, die loopt van 2016 tot 2020, zullen enkel dieselloertuigen, die minimaal aan de euro 4-norm voldoen, en benzine- of aardgasvoertuigen, die minimaal aan de euro 1-norm voldoen, een lage-emissiezone mogen binnenrijden. Als overgangmaatregel zullen ook euro 3-norm dieselloertuigen worden toegelaten op voorwaarde dat ze voorzien zijn van een roetfilter. Vanaf 1 januari 2020 en 1 januari 2025 zullen telkens strengere euronormen gelden.

### **4.1.4 Internaliseren externe kosten**

De externe kostprijs van wegtransport (milieukosten, onderhoud wegen...) wordt vandaag nog niet (volledig) doorgerekend naar de bestuurder. Hierdoor blijft vervoer over de weg relatief goedkoop. Door deze kost verder te internaliseren voor alle modi, zal vaker voor een meer duurzame transportmodus gekozen worden. De effectieve kosten van de verschillende modi kunnen dan immers beter tegen elkaar afgewogen worden. Voor bepaalde transporten zal (duurzaam) wegvervoer de meest geschikte oplossing blijven (meer directe route, minder overslag,...), voor andere transporten zal de concurrentiepositie van de alternatieve modi versterkt worden.

Met de kilometerheffing voor vrachtverkeer op hoofdwegen wordt hiervoor een eerste stap gezet. Deze ingreep heeft echter geen directe impact op de concurrentiepositie van fietskoeriers, aangezien deze vooral op het onderliggend wegennet actief zijn en voornamelijk in directe concurrentie treden met de bestelwagens. De kilometerheffing in huidige vorm kan bovendien ook leiden tot een toename van het gebruik van bestelwagens voor leveringen waarvoor dit niet de meest efficiënte oplossing is. Zo ontstaat het risico dat het uiteindelijk aantal voertuigbewegingen, en daarmee ook de totale uitstoot, zal toenemen. Een verdere uitbreiding van het systeem van kilometerheffing zou de capaciteit van deze maatregel om mee te sturen richting een meer duurzame beleving versterken.

Stedelijke distributie met elektrische voertuigen en/of gecontroleerde toegang tot de stad komt de leefbaarheid van de stad ten goede (vooral dankzij reducties van emissies & lawaai). Bij voorkeur past die in een enig systeem dat zowel een slimme kilometerheffing als een slimme stedelijke toegangscontrole mogelijk maakt, in combinatie met stedelijke distributiecentra, voor gefragmenteerde leveringen.

### **4.1.5 Afstemmen van wettelijke definitie 'fiets' met buurlanden**

Vandaag is de definitie van de maximale afmetingen van fietsen niet uniform in Europa. Een afstemming van deze normen maakt de productie van vrachtfietsen eenvoudiger en dus ook goedkoper.

#### **4.1.6 Verplichten van aparte vermelding prijs levering bij aankoop**

Vandaag is de ontvanger zich vaak niet of onvoldoende bewust van de kostprijs van de levering. Deze wordt in de meeste gevallen immers verwerkt in de totale prijs. Door te verplichten deze afzonderlijk te vermelden, wordt de consument bewust gemaakt van de prijs van logistiek. Daarnaast kan de sector op basis hiervan ook werken met een prijsdifferentiatie in functie van de gekozen leverwijze. Zodoende zal een inefficiënte leverwijze ook voor de klant duurder worden. De mogelijke effecten en haalbaarheid van deze maatregel dienen verder onderzocht te worden om de wenselijkheid ervan te verifiëren.

### **4.2 Dataverzameling**

Het beleid rond stedelijke distributie is maatwerk, afgestemd op de noden van de stad/gemeente. Vandaag zijn er vaak onvoldoende data beschikbaar om hier een duidelijk beeld van te krijgen. Bovendien zijn de beschikbare data niet steeds compatibel. Dit maakt het moeilijk om data van verschillende steden te vergelijken en ze op een hoger (Vlaams) niveau te tillen. De Vlaamse overheid kan de steden en gemeenten hierin ondersteunen door een kader te scheppen voor het verzamelen van deze data.

#### **4.2.1 Definiëren van benodigde data**

Een eerste stap hierin is het bepalen van welke data noodzakelijk of nuttig zijn om een volledig beeld van de logistieke stromen in een stad of gemeente te bekomen en welke hiervan reeds beschikbaar en bruikbaar zijn. Om hier meer inzicht in te verkrijgen, werd reeds de studie "Dataverzameling stedelijke distributie<sup>31</sup>" opgestart.

In deze studie wordt nagegaan welke maatregelen de gemeenten overwegen (of reeds uitvoerden) en welke datasets noodzakelijk zijn om het effect van deze maatregelen in te schatten of te evalueren. Vervolgens wordt onderzocht of en waar deze data beschikbaar is en wat de kwaliteit hiervan is. Tenslotte wordt aangegeven op welke manieren bijkomende data verzameld kunnen worden.

#### **4.2.2 Bundelen en verspreiden van beschikbare data**

Daarnaast heeft de Vlaamse overheid ook een belangrijke functie in het verzamelen van beschikbare data en het opnieuw verspreiden hiervan. Het 'Open Data Platform', dat momenteel uitgewerkt wordt, kan hier als basis dienen. Op dit platform kan allerhande data van de overheid gedeeld worden, zowel voor eigen als voor private ondernemers. Daarnaast zou specifiek rond stedelijke distributie een platform opgestart kunnen worden dat verwijst naar dit 'Open Data Platform', naar andere locaties waar nuttige data te vinden is en naar overheidsdata die niet aan het grote publiek bekend gemaakt kan worden omdat ze confidentieel zijn. Dit wordt eveneens voorgesteld in de studie "Dataverzameling stedelijke distributie<sup>32</sup>".

Daarnaast kan de Vlaamse overheid op dit platform ook de data die in het kader van stedelijke distributie verzameld wordt door de verschillende gemeenten, of eventueel aangeleverd wordt door private actoren, opnieuw bundelen en ter beschikking stellen. Op deze manier kunnen de

---

<sup>31</sup> Dataverzameling stedelijke distributie – voorstudie, Technum iov MOW, 2015

<sup>32</sup> Dataverzameling stedelijke distributie – voorstudie, Technum iov MOW, 2015

gemeenten gemakkelijk de eigen resultaten vergelijken met die van andere (vergelijkbare) gemeenten.

#### **4.2.3 Uitwerken van rekentool benodigd aantal L&L plaatsen**

Vandaag worden laad- en losplaatsen eerder ad-hoc ingericht wanneer hier naar gevraagd wordt of wanneer men ergens ruimte hiervoor vindt. Een correct aantal plaatsen is echter cruciaal voor vlotte leveringen met een minimale impact op de omgeving. In het Brussels gewest bestaat reeds een rekentool, gebaseerd op de methode van Certu, om te bepalen hoeveel plaatsen voorzien moeten worden, gebaseerd op het aantal en type handelszaken dat voorkomt. Ook voor solitaire zaken werd een methode uitgewerkt om te beslissen of een L&L-zone toegekend kan worden. Een dergelijke methode wordt best ook voor Vlaanderen uitgewerkt.

#### **4.2.4 Uitwerken rekentool kosten/baten gebruik SDC**

Over het algemeen zijn zowel transporteurs als handelaars ervan overtuigd dat het werken met een SDC voor hen duurder zal zijn dan hun huidige manier van werken. Hoewel dit in een aantal gevallen zo zal zijn, geldt dit wellicht niet voor iedereen. Hierrond wordt momenteel nog verder academisch onderzoek verricht. Voor handelaars kunnen kosten van opslagruimte en stockagebeheer afnemen. Transporteurs verliezen dan weer minder tijd door congestie in de stadscentra waar ze maar één of enkele keren moeten stoppen, waardoor zowel chauffeurs als materieel efficiënter ingezet kunnen worden. Bovendien vermindert het gebruik van een SDC de impact van venstertijden op de efficiëntie van leverroutes.

Om de meerwaarde te evalueren, kan geopteerd worden om de actoren een manier te bieden om hun voordeel te berekenen zonder dat zij hiervoor een grote inspanning moeten doen. Hiervoor kan de Vlaamse overheid een rekentool aanbieden. Hierbij is het vooral belangrijk de reële kosten van de leveringen in de binnenstad in beeld te brengen. Voor de opmaak van een dergelijke tool is overleg met de logistieke sector wenselijk. Een andere mogelijke optie is hiervoor op gemeentelijk niveau samen te werken met de (potentiële) uitbaters van een SDC. Nadeel hierbij is dat de tool in dat geval uitgewerkt wordt door een partij die hier direct voordeel bij heeft.

Mogelijk zijn specifieke rekentools nodig voor specifieke stromen, zoals bijvoorbeeld bouwlogistiek, e-commerce of afvallogistiek. Dit dient nog nader bekeken te worden.

#### **4.2.5 Uitwerken rekentool watergebonden SDC's**

Evenals voor klassieke SDC's zijn de mogelijke (financiële) voordelen van het werken met een watergebonden SDC momenteel nog onvoldoende gekend. Door hiervoor een tool uit te werken die de kosten en baten inschat op basis van een beperkt aantal parameters, kan de Vlaamse overheid deze oplossing inzichtelijker maken voor de actoren. Indien deze reflectie positieve resultaten oplevert, zal men sneller geneigd zijn zijn werkwijze aan te passen. De haalbaarheid en precieze invulling van een dergelijke tool dient nog verder onderzocht te worden.

#### **4.2.6 Uitwerken rekentool vrachtstromen op basis van winkelaanbod**

Het verzamelen van gedetailleerde data over de logistieke stromen in de stad vraagt een zware inspanning van de lokale overheid en/of de lokale spelers. Op basis van eerder onderzoek in andere steden kunnen echter tools ontwikkeld worden waarmee op basis van de NACE-codes

van de aanwezige handelszaken een inschatting gemaakt kan worden van de totale vrachtstroom. Hoewel hiermee nooit een echt gedetailleerd beeld gevormd kan worden, geeft dit toch reeds een eerste indicatie waarmee verder gewerkt kan worden.

Er bestaat ook specifieke software die op basis van de kenmerken van het winkelapparaat de vrachtstromen berekent.

## **4.3 Richtlijnen en vademeca**

Een tweede set van aanbevelingen groepeerde de maatregelen die de Vlaamse overheid kan overwegen om steden en gemeenten richtlijnen te geven.

### **4.3.1 Uitwerken van standaard voor inrichting L&L plaatsen**

Momenteel is er in Vlaanderen geen duidelijke richtlijn rond de inrichting van laad- en losplaatsen. Dit leidt tot een moeilijke herkenbaarheid van deze plaatsen in het straatbeeld. Er is dus behoefte aan een uniform beeld, zodat deze plaatsen door alle weggebruikers als dusdanig herkend worden. Hiervoor wordt best op Vlaams niveau een richtlijn uitgewerkt, aangezien dit in het bestaande vademecum parkeerbeleid slechts zeer summier wordt besproken.

Daarnaast moeten deze plaatsen ook voldoen aan de behoeften van de leveranciers. Hierbij is zowel de maatvoering als de inrichting van de plaats zelf van belang als de uitwerking van de looproute tot het uiteindelijke leveringsadres. Ook hiervoor worden bij voorkeur richtlijnen op Vlaams niveau uitgewerkt in samenspraak met de betrokken actoren.

### **4.3.2 Opstellen (niet verplichtend) vademecum 'venstertijden'**

Uit Nederlands onderzoek blijkt dat ongecoördineerde, strakke venstertijden leiden tot een sterke toename van de leverkost<sup>33</sup>. Daarom is het wenselijk dat de venstertijden in de verschillende kernen voldoende ruim en gelijklopend zijn. Vanuit de Vlaamse overheid kunnen hierrond richtlijnen geformuleerd worden die aangeven welke venstertijden het meest wenselijk zijn voor een goede balans tussen de efficiëntie van de logistiek en de leefbaarheid in de kern. Uit Nederlands onderzoek werd een periode tussen 7u en 11u naar voor geschoven. Verdere analyses moeten duidelijk maken of dit ook voor Vlaanderen een haalbare optie is.

Venstertijden in alle Vlaamse gemeenten echter zouden het organiseren van efficiënte leverbundes sterk bemoeilijken. Daarom is het vanuit de logistieke sector wenselijk de venstertijden te beperken tot de centrumsteden, waar ook voldoende capaciteit aanwezig is voor een eventueel SDC. De criteria voor het bepalen van de wenselijkheid van de invoering van venstertijden in een bepaalde gemeente dienen nog verder onderzocht te worden. De Vlaamse overheid kan verder bekijken of zij hierrond richtlijnen wil opmaken.

---

<sup>33</sup> Van Rooijen, T., Stedelijke distributie Een onderzoek naar de invloed van gemeentelijke regelgeving, Wageningen Universiteit, 2006.

## **4.4 Communicatie en overleg**

Belangrijk aspect om een efficiënte en duurzame stedelijke distributie te verwezenlijken, is in te zetten op communicatie en overleg. Ook de Vlaamse overheid heeft hier een rol te spelen.

### **4.4.1 Overleg stakeholders op Vlaams niveau**

Tijdens de overlegmomenten in het kader van PIEK 2 is vooral gefocust op het overleg met de lokale stakeholders. Voor het vastleggen van het Vlaams beleid inzake (stedelijke) logistiek, is het uiteraard ook nuttig te overleggen met de verschillende betrokken sectoren op Vlaams niveau. Dit kan gebeuren via de verschillende belangenorganisaties. Belangrijk hierbij is om ook op dit niveau de verschillende actoren, zowel wat betreft mobiliteit, ruimtelijke ordening als economie en milieu, samen te brengen om tot een geïntegreerd beleid op Vlaams niveau te komen. Ook voor specifieke logistieke problemen in de stad heeft de Vlaamse overheid een rol te spelen door de betrokken actoren samen te brengen (bv. binnenvaart). Dit beleid kan dan een sterk kader vormen voor de uitwerking van het beleid op gemeentelijk niveau.

### **4.4.2 Overleg tussen steden en gemeenten**

Naast het overleg tussen de stakeholders en de overheidsinstanties is ook overleg tussen de verschillende steden en gemeenten en tussen het Vlaams niveau en het gemeentelijk niveau nuttig. Met het PIEK 2 project werden hierrond reeds verschillende acties ondernomen. Op deze manier worden steden en gemeenten bewust gemaakt van specifieke problemen, kunnen ze praktische informatie met elkaar uitwisselen en kan de interactie tussen de verschillende beleidsniveaus versterkt worden. Zo wordt ook het Vlaams en het gemeentelijk beleid beter op elkaar afgestemd. Het is aan te raden het overleg in een bestaand kader te integreren in plaats van een nieuwe overlegstructuur enkel over stedelijke distributie op te richten. Bijvoorbeeld in het kader van overlegmomenten betreffende mobiliteitsplannen.

### **4.4.3 Communicatie rond mogelijkheden Europese projecten**

Ook op Europees niveau wordt een beleid gevoerd rond stedelijke logistiek en worden verschillende studies en testcases uitgewerkt. De steden en gemeenten kunnen aan deze studies en testcases meewerken en hiervoor in bepaalde gevallen ook financiële ondersteuning krijgen. Ook kunnen de steden en gemeenten instappen in verschillende subsidieprogramma's. De Vlaamse overheid kan de informatie hierrond bundelen en beschikbaar stellen aan de gemeenten, bijvoorbeeld via het Vlaams-Europees verbindingagentschap (Vleva). Dit geldt uiteraard niet enkel voor projecten rond stedelijke logistiek.

## **4.5 Interne werking**

De laatste set van aanbevelingen hebben betrekking op de interne werking van de overheid onder meer door aandacht te hebben voor duurzame opties in overheidsopdrachten en concessies.

### **4.5.1 Gebruik van alternatieve brandstoffen voor eigen vloot**

Door voor de eigen vloot maximaal voor alternatieve brandstoffen te kiezen, geeft de overheid niet enkel het goede voorbeeld, maar biedt zij ook een basisvolume voor de realisatie van aangepaste tank- of laadinfrastructuur.

Onder andere de stad Gent heeft hierrond al een aantal stappen ondernomen. Hierbij focussen zij eerst op het gebruik van het meest geschikte vervoermiddel, waarbij 'stappen' en 'fietsen' de voorkeursalternatieven vormen. Vervolgens bekijken zij op basis van de gewenste functionaliteiten welk type voertuig ingezet kan worden. Voor bestuurders die (voorlopig) met 'klassieke' voertuigen blijven rijden worden cursussen gegeven over zuinig rijden. Voor de aankoop van specifieke voertuigen (bv brandweerwagens) worden samenwerkingen opgezet met andere Europese steden (oa Londen) om een voldoende groot aantal voertuigen te kunnen bestellen.

#### **4.5.2 Infrastructuur voor alternatieve brandstoffen**

De Vlaamse overheid geeft de concessies uit voor de tankstations langs de snelwegen. Bij de vernieuwing van de concessies kunnen bijkomende eisen gesteld worden naar de vereiste voorzieningen die de bidders moeten aanbieden. De realisatie van deze specifieke tank- of laadinfrastructuur is in veel gevallen nog zeer duur in vergelijking met de gegenereerde omzet. De aanwezige stakeholders op het overleg stelden dat dit, zonder subsidies, momenteel nog niet rendabel wordt geacht.

#### **4.5.3 Versterken van de waterwegen**

Basis voor transport over een efficiënt vervoer over water zijn uiteraard goed uitgeruste waterwegen. Deze verantwoordelijkheid ligt bij de Vlaamse overheid. Voor ingrepen in stedelijke context zal hiervoor afstemming nodig zijn met de gemeentelijke overheden.

## 5. BELEIDSAANBEVELINGEN NAAR LOKALE OVERHEDEN

Vanuit de thematische bevindingen werden verschillende oplossingsrichtingen aangereikt en aangegeven welke rol gemeenten en steden enerzijds, en de Vlaamse overheid anderzijds kunnen vervullen. De maatregelen die op gemeentelijk niveau kunnen uitgewerkt worden om het duurzaam beleid inzake stedelijke distributie te bevorderen, hebben betrekking op de uitwerking van een beleidskader, de inrichting, handhaving, monitoring & evaluatie en communicatie & overleg. Verder kan elke stad of gemeente een voorbeeldrol vervullen door binnen haar interne werking maatregelen te nemen.

De aanbevelingen die in dit hoofdstuk worden meegegeven, moeten in een aantal gevallen nog verder afgetoetst worden naar haalbaarheid en wenselijkheid. Naast aanbevelingen vanuit reeds gevoerd onderzoek bevat dit hoofdstuk immers ook aanbevelingen die ontstaan zijn uit de discussies op de verschillende overlegmomenten en waarnaar nog geen verder studiewerk verricht is.

### 5.1 Beleidskader

We sommen hieronder enkele beleidsmaatregelen op die lokale overheden kunnen overwegen. De toepassing is sterk afhankelijk van de lokale situatie (huidig lokaal beleid, lokale omstandigheden, enz.). De onderstaande maatregelen kunnen zowel op zichzelf ingevoerd worden voor de versterking van de leefbaarheid van de kern als ondersteunend zijn naar de ontwikkeling van een SDC toe.

#### 5.1.1 Garanderen van vlotte L&L tijdens venstertijden

Door het invoeren van venstertijden wordt de periode waarbinnen leveren mogelijk is beperkt. Hierdoor is binnen deze periode meer ruimte nodig voor het laden en lossen. Verkeersvrije straten, waar enkel laden en lossen is toegestaan, zijn hier ideaal. Ook andere oplossingen, met bijvoorbeeld tijdelijke parkeerverboden, kunnen het laden en lossen aanzienlijk vergemakkelijken. Belangrijk hierbij is vooral het voorzien van voldoende (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) en correct vormgegeven (zie 4.3.1) laad- en losplaatsen voorzien worden.

#### 5.1.2 Lengtebeperking/tonnagebeperking

De noodzaak tot het invoeren van lengte- of tonnagebeperkingen hangt meestal samen met de morfologie van de kernen. Om schade aan het publiek domein te vermijden is het noodzakelijk vaak voertuigen van een zekere omvang en/of gewicht te weren. Deze ingreep heeft echter ook gevolgen voor de stedelijke distributie. Transporteurs zijn hierdoor immers verplicht met kleinere en/of lichtere voertuigen het centrum te beleveren. Deze maatregel kan ook het gebruik van een SDC stimuleren aangezien dit voor de transporteur vaak niet kostenefficiënt is doordat meer chauffeurs moeten ingezet worden.



### **5.1.3 Venstertijden**

Venstertijden werden door de gemeenten veelal ingevoerd om de conflicten tussen logistiek verkeer en schoolverkeer of winkelbezoekers te minimaliseren. De impact op de logistieke keten werd hierbij vaak niet of onvoldoende ingeschat. Deze ingreep heeft echter ook een belangrijke impact op de planning van de transporteurs, aangezien hierdoor slechts binnen een beperkt tijdsvenster geleverd kan worden. Dit heeft tot gevolg dat leverroutes mogelijk suboptimaal georganiseerd moeten worden, wat meer verkeersbewegingen met zich meebrengt, tenzij gebruik gemaakt kan worden van een SDC. Deze maatregel kan dus het gebruik van een SDC door de transporteurs bevorderen.

### **5.1.4 Lage emissiezone**

Door de invoer van een lage emissiezone (LEZ) wordt de concurrentiepositie van voertuigen op alternatieve brandstoffen versterkt. Hierdoor wordt een groter volume gecreëerd, dat er dan weer voor kan zorgen dat het voorzien van laadinfrastructuur dan weer rendabeler maakt. De Vlaamse regering keurde hierrond in december 2014 een ontwerpdecreet goed.

### **5.1.5 Fietsvriendelijk beleid voeren**

Alle maatregelen die positief zijn voor fietsers in het algemeen, zullen ook de werking van de fietskoeriers vergemakkelijken. Hieronder valt zowel het afremmen van het autoverkeer als het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Het 'Fietsberaad Vlaanderen' kan de gemeenten hierin ondersteunen.

### **5.1.6 Afsluiten convenanten**

Om de samenwerking met een SDC te bevorderen, kan ervoor gekozen worden te werken met een soort 'convenant' waarop een transporteur moet intekenen om toegang te krijgen tot de stad. Hierin wordt bepaald aan welke voorwaarden de transporteur moet voldoen en welke regels zij moeten respecteren om hun beleveringen verder te zetten. Voor transporteurs die deze convenant niet wensen te ondertekenen, is een samenwerking met het SDC een alternatief. De mogelijke inhoud van een dergelijk convenant en de potentiële impact hiervan op de belevering van het centrum moet nog verder onderzocht worden.

## **5.2 Inrichting**

Een tweede set van aanbevelingen gericht naar lokale overheden hebben betrekking tot de inrichting van de stad of gemeente. Ook hier is het aan elke stad of gemeente om te evalueren in hoeverre dit relevant is.

### **5.2.1 Bepalen van aantal benodigde L&L-plaatsen**

De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de gemeentewegen en zal dus ook moeten bepalen wat het noodzakelijk aantal laad- en losplaatsen is. Dit aantal kan bepaald worden op basis van een door de Vlaamse overheid te ontwikkelen tool (zie 4.2.3) of door eigen gedetailleerd onderzoek (zie 3.2.1.3).

## **5.2.2 Aanpassen L&L-plaatsen inrichting naar voorgestelde normen**

In dit document wordt ook voorgesteld een richtlijn uit te werken voor de vormgeving van de laad- en losplaatsen (zie 4.3.1). De taak van de gemeenten zal dan zijn deze plaatsen op hun grondgebied aan te passen in functie van deze richtlijnen. Minstens dient de vormgeving van de laad- en losplaatsen binnen de gemeente zelf uniform te zijn.

## **5.2.3 Vaststellen en inrichten van leverroutes**

Leverroutes kunnen de hinder die veroorzaakt wordt door grote voertuigen in daarvoor niet aangepaste straten beperken. Door bij de definitie van deze routes ook rekening te houden met de schoolomgevingen en belangrijkste schoolfietsroutes wordt ook het conflict met het woon-schoolverkeer maximaal beperkt.

Naast het aanduiden van de leverroutes is het natuurlijk ook van belang dat deze leverroutes duidelijk aangegeven en gecommuniceerd worden (dit kan eventueel via de handelaars) en ook uitgerust worden voor grotere voertuigen. Onder andere in Utrecht wordt gewerkt met dergelijke leverroutes.

## **5.2.4 Vrijwaren potentiële overslaglocaties, zowel voor SDC als binnen de stad**

Om een watergebonden SDC en/of beleving via water in de binnenstad mogelijk te maken moet er voor gezorgd worden dat enkel laad- en loskades gevrijwaard blijven. Deze locaties zijn momenteel zeer populair als woongebieden, waardoor deze dreigen te verdwijnen als potentiële locaties voor watergebonden logistiek.

## **5.2.5 Voorzien van locaties voor leverboxen / afhaalpunten / slimme brievenbussen**

Het bespreken van de mogelijkheden met betrekking tot en/of het zelf organiseren van leverboxen of afhaalpunten valt binnen de gemeentelijke bevoegdheid. De gemeente kan hierbij dus zowel de locaties als de omvang van de leverboxen/afhaalpunten sturen in functie van haar parkeer- en circulatiebeleid.

Vandaag wordt onder andere in Mechelen (bestaande woningen) en in Leuven (nieuwbouw) geëxperimenteerd met slimme brievenbussen. Deze zijn individueel per woning en laten toe dat pakjes geleverd worden bij afwezigheid van de bewoners. Hierdoor kan de efficiëntie van de leveringen aan particulieren sterk verhoogd worden.

## **5.3 Handhaving**

Om de effectiviteit van haar beleid rond stedelijke distributie te versterken, kan een stad of gemeente ook inzetten op handhaving.

### **5.3.1 Laad- en losplaatsen**

De handhaving van het correct gebruik van laad- en losplaatsen is een taak op gemeentelijk niveau (politiezone). Zowel het fout parkeren tijdens leveringen als het foutief gebruik van L&L plaatsen zijn aspecten waarvoor handhaving nodig is. Op dit aspect wordt meer in detail ingegaan onder paragraaf 3.2.1.3.

Een efficiënt handhavingsbeleid kan uiteraard alleen indien voldoende laad- en losplaatsen aanwezig zijn, zie hiervoor paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

### **5.3.2 Autoluwe zones**

Om de hinder door laden en lossen buiten de venstertijden ook effectief te beperken of de doorgang in lage emissiezones te controleren, is uiteraard ook een handhavingsbeleid nodig. Afhankelijk van de aard van de zone, zijn hier verschillende opties denkbaar (zie ook 3.2.2.3):

- Vaste barrières;
- Beweegbare barrières met aanmeldsysteem;
- ANPR-camera's;
- Manuele controle.

## **5.4 Dataverzameling en evaluatie**

Eenzijds kan een gemeente gebruik maken van de datasets die op Vlaams niveau verzameld worden. De mogelijkheden hierin werden onderzocht in de studie "Dataverzameling stedelijke distributie" (zie 4.2.1). Daarnaast zijn er ook specifieke lokale aspecten, waarvoor de gemeenten zelf instaan voor de verzameling van de data. Door deze data opnieuw te delen met de Vlaamse overheid, kan op Vlaams niveau een uitgebreide dataset rond stedelijke distributie opgemaakt worden.

### **5.4.1 Verzamelen beschikbare data**

Het verzamelen en up-to-date houden van de data omtrent handelsactiviteiten in de binnenstad behoort tot de taken van de gemeente. Dit is immers de basis om een verder beleid op uit te werken. De Vlaamse overheid kan de gemeenten hierin steunen door het verzamelen en beschikbaar stellen van de data op Vlaams niveau.

### **5.4.2 Toepassen rekentools**

De rekentools die ontwikkeld kunnen worden door de Vlaamse overheid, zullen de gemeenten in staat stellen op basis van aan aantal basisdata een eerste inschatting te maken van het noodzakelijk aantal L&L-plaatsen, de totale verkeersstroom tgv leveringen ed. De toepassing van deze rekentools op de eigen gemeente is dan een taak voor de gemeenten.

### **5.4.3 Uitvoeren bijkomende tellingen**

De effectieve verzameling van data op lokaal niveau moet (voornamelijk) door de gemeentelijke overheden gebeuren. Het uitvoeren van tellingen op gemeentewegen is hierbij een belangrijk aspect. Om de evolutie in de loop der tijd te kunnen evalueren, is het belangrijk om op een aantal cruciale locaties regelmatig (jaarlijks of 2-jaarlijks) tellingen te laten uitvoeren. Dit kan zowel structureel (op de belangrijkste invalswegen) als specifiek in functie van bepaalde aanpassingen (i.f.v. gewijzigde circulatie, gewijzigd beleid i.f.v. leveringen e.d.) in een beperkte periode voor en na deze aanpassing.

#### **5.4.4 Uitvoeren enquêtes**

De effectieve verzameling van data op lokaal niveau moet (voornamelijk) door de gemeentelijke overheden gebeuren. Het uitvoeren van enquêtes (eventueel volgens voorbeeld-enquêtes opgesteld door de Vlaamse overheid) behoort tot de taken van de gemeente.

#### **5.4.5 Uitvoeren lucht- en geluidsmetingen**

Ook het (laten) uitvoeren van lucht- en geluidsmetingen om de effecten van de genomen maatregelen te evalueren, behoort tot de mogelijkheden van de gemeenten. Dit uiteraard zowel in functie van de maatregelen op vlak van logistiek als van andere inspanningen inzake leefkwaliteit. Een interessant moment voor het uitvoeren van een meting om de huidige impact van het gemotoriseerd verkeer te kunnen schatten, is een autoloze zondag.

### **5.5 Communicatie en overleg**

#### **5.5.1 Structureel overleg met stakeholders**

De logistieke sector evolueert vandaag zeer snel, zowel onder invloed van e-commerce als onder invloed van de striktere regelgeving en stijgende congestie. Om de vinger aan de pols te houden is het dan ook belangrijk dat op gemeentelijk niveau regelmatig overleg wordt gevoerd met de verschillende spelers. Zo kan de gemeente op deze manier haar plannen aftoetsen bij de verschillende stakeholders. In de leidraad voor lokale overheden wordt verder ingegaan op de belangrijkste stappen om een stakeholdersplatform op te richten. Op deze manier blijft een gemeente op de hoogte van de (nieuwe) knelpunten en opportuniteiten binnen de sector waar het beleid op in kan spelen. Uit de ervaring binnen het PIEK 2 project blijkt dat een vergaderfrequentie van eens om de 2 tot 3 maanden ideaal is, met een vergaderduur van +/- 2u.

#### **5.5.2 Communicatie over beleid**

Om de impact van de genomen maatregelen en de gewenste evoluties te maximaliseren, is het uiteraard belangrijk dat alle betrokkenen hiervan voldoende op de hoogte zijn en bewustgemaakt worden. De gemeente kan zowel over het eigen beleid als over het Vlaams beleid communiceren naar de lokale stakeholders, aangezien op gemeentelijk niveau een beter beeld bestaat van welke betrokkenen geïnformeerd moeten worden.

Belangrijk is ook het informeren in functie van specifieke wijzigingen aan de situatie. Wanneer mensen gedwongen worden om hun gedrag aan te passen door bijvoorbeeld wegenwerken, staan zij immers meer open voor het uittesten van een alternatieve oplossing. Hetzelfde geldt voor nieuwe handelszaken en ondernemingen, aangezien deze nog geen vaste gewoonten hebben ontwikkeld, zullen zij gemakkelijker meestappen in alternatieven die aangeboden worden.

### **5.6 Interne werking**

Ook steden en gemeenten kunnen via hun eigen interne werking bijdragen tot een meer duurzame stedelijke distributie.

### **5.6.1 Zelf gebruik maken van fietskoeriers**

Door zelf gebruik te maken van fietskoeriers geeft de stad het goede voorbeeld en sensibiliseert het tegelijkertijd haar inwoners. Bovendien wordt hierdoor ook een extra volume gecreëerd voor de fietskoeriers. Hoewel de volumes van en naar stedelijke diensten meestal veeleer beperkt zijn (vnl. kantoorfuncties, die typisch weinig vrachtvolume genereren), wordt hiermee wel een belangrijk signaal gegeven.

### **5.6.2 Gebruik van alternatieve brandstoffen voor eigen vloot**

Door voor de eigen vloot maximaal voor alternatieve brandstoffen te kiezen, geeft de overheid niet enkel het goede voorbeeld, maar biedt zij ook een basisvolume voor de realisatie van aangepaste tank- of laadinfrastructuur. In 4.5.1 werd al verwezen naar het voorbeeld van de Stad Gent die hierrond een beleid voert..

### **5.6.3 Infrastructuur voor alternatieve brandstoffen**

De lokale overheden geven concessies/vergunningen uit voor de tankstations langs de lokale wegen. Bij de vernieuwing van de concessies kunnen bijkomende eisen gesteld worden naar de vereiste voorzieningen die de bidders moeten aanbieden. De realisatie van deze specifieke tank- of laadinfrastructuur is in veel gevallen nog zeer duur in vergelijking met de gegenereerde omzet. De aanwezige stakeholders op het overleg stelden dat dit, zonder subsidies, momenteel nog niet rendabel wordt geacht.

### **5.6.4 Externe coördinatie tussen werven**

De meeste bouwaanvragen komen terecht bij de dienst stedenbouw van de gemeente. Ook aanvragen voor inname van het openbaar domein enz. worden door de gemeentelijke diensten behandeld. Door de informatie die binnenkomt bij de verschillende diensten te combineren, krijgt de gemeente dus een goed overzicht van alle geplande werken op haar domein.

Dit zorgt ervoor dat de gemeente goed geplaatst is om de rol van coördinator tussen de verschillende werven te spelen. Hierbij kunnen maatregelen genomen rond het bundelen of spreiden van hinder en advies gegeven worden naar gezamenlijke innames van het openbaar domein of transporten. De mate waarin deze adviezen dwingend zijn kan door de gemeente zelf bepaald worden.

### **5.6.5 Beleid rond bouwlogistiek via stedenbouwkundige vergunningen**

Bij het uitgeven van stedenbouwkundige vergunningen kunnen ook bindende eisen gesteld worden voor de werffase. Hieronder kan, onder andere, een 'leverplan' vallen voor werven vanaf een bepaalde omvang. Er kunnen eventueel ook specifieke eisen gesteld worden naar levertijden, omvang van transporten, maximale omvang en tijdsbestek van innames van openbaar domein en dergelijke.

Anderzijds kan bij deze vergunning ook een aantal gegevens ter informatie verstrekt worden. Hieronder vallen bij voorbeeld de diensten van de een eventuele coördinator bouwlogistiek van de stad, de mogelijkheid tot gedeeld gebruik van innames van openbaar domein en, indien aanwezig, het gebruik van een stedelijk distributiecentrum voor bouwlogistiek. Voor dit laatste kan het gebruik van een rekentool aangeboden worden, zodat de bouwheer/aannemer kan nagaan of dit in zijn/haar geval voordelig is.

### **5.6.6** **Beleid rond bouwlogistiek via aanvragen inname openbaar domein**

Ook bij aanvragen voor de inname van openbaar domein kan de gemeentelijke overheid een aantal dwingende maatregelen of suggesties meegeven. Men kan erop wijzen welke combinaties met andere werven eventueel mogelijk zijn, restricties opleggen in ruimte of tijd,... Daarnaast kan men ook hier de voordelen van een eventueel bouwlogistiek SDC via de rekentool aangetoond worden. Door de prijszetting voor de inname van het openbaar domein kan de gemeentelijke overheid ook sturen in de richting van alternatieve oplossingen.