



Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen

Inhoudsopgave

Voorwoord	4
Leeswijzer	6
I Aan de slag met stedelijke distributie	8
1 Wat verstaan we onder 'stedelijke distributie'?	8
2 Stedelijke distributie: actieterrein voor een geïntegreerd Europees, Vlaams en lokaal beleid	8
2.1 Europa aan de basis van een geïntegreerd beleidskader rond stedelijke distributie	8
2.2 De Vlaamse overheid als schakel tussen Europa en de lokale overheden	10
2.3 De lokale overheden als hoofdrolspelers in de stedelijke en gemeentelijke distributie	10
3 Hoe ga ik aan de slag met stedelijke distributie?	11
3.1 Actie ondernemen afhankelijk van tijd en budget	11
3.2 Goederenlogistiek opnemen in de lokale beleidsplannen	12
4 Slotbeschouwing	14
4.1 Fundamentele acties met impact op stedelijke logistiek: het logistieke landschap in kaart brengen door dataverzameling en logistieke dialoog	14
4.2 Samen naar een maataanpak voor slimme, duurzame stedelijke distributie	14
II 15 maatregelen om stedelijke distributie duurzamer te maken	15
1 Het 'last mile'-probleem aanpakken	16
2 Inrichting van de openbare ruimte	19
3 Laad- en loszones	23
4 Venstertijden	28
5 Dagrandidistributie	31
6 Milieuvriendelijke voertuigen	35
7 Fietskoeriers	40
8 Vervoer te water en opportuniteiten in het kader van stedelijke distributie	44
9 Privilegeaanpak	48
10 Bundelingsconcepten	52
11 Stedelijk distributiecentrum	56
12 Intelligente transportsystemen	59
13 Lage-emissiezones	63
14 Bouwlogistiek	67
15 Duurzame afvallogistiek	71
Lijst van afkortingen en begrippen	75
Geraadpleegde bronnen	76
Fotografie	78
Colofon	79

Voorwoord

Het vlot en duurzaam ophalen en leveren van goederen is een actueel thema. Meer en meer mensen wonen of werken in de stad. Iedereen wil dat het er aangenaam is en wil zich vlot kunnen verplaatsen. We willen ook graag allerlei goederen kopen, soms klein, soms groot. Ook bouwmaterialen moeten de stad vlot in en uit kunnen en ook afval zien we graag snel opgehaald worden. De toegenomen welvaart zorgt ervoor dat er meer vervoer is om alles en iedereen op tijd op de gewenste plaats te krijgen. Dat zorgt soms voor files en hinder (milieu-impact, ongevallen, infrastructuurkosten) die we liever kwijt dan rijk zijn.

Efficiënte en duurzame stedelijke distributie is een noodzaak om een economisch bloeiend centrum te koppelen aan een leefbare omgeving. Hierbij is duidelijk dat alle verschillende stakeholders, zoals overheden (Europees, nationaal, regionaal, lokaal), bedrijven (winkeliers, horeca, detailhandel, kleine zelfstandigen, verladers, vervoerders) en de bewoners en bezoekers van de stad verschillende verwachtingen hebben. Een goed beleid slaagt erin om deze belangen zorgzaam te verzoenen.

In een dichtbevolkt gebied als Vlaanderen is dit een uitdaging waar we als Vlaamse overheid graag onze schouders willen onder zetten.

De Vlaamse overheid wil via de ontwikkeling van een Vlaams kader stedelijke distributie de organisatie van de fijnmazige distributie in de steden en gemeenten in Vlaanderen faciliteren en ondersteunen.

Een aantal initiatieven vormen de bouwstenen van dit beleid:

- Sensibiliseren, kennis uitwisselen en bevorderen van overleg en samenwerking.
- Inhoudelijk steunen van steden en gemeenten.
- Opzetten van proefprojecten.

Uit gesprekken met diverse stakeholders voelt de Vlaamse overheid zeer duidelijk aan dat er nood is aan een overzicht van maatregelen die steden en gemeenten kunnen nemen om de stedelijke distributie vlot te laten verlopen.

Via deze wegwijzer willen we lokale beleidsmakers maar ook een bredere groep van andere stakeholders sensibiliseren en informeren over initiatieven die ze kunnen nemen voor een slimme, duurzame stadsdistributie. De wegwijzer toont steden en gemeenten de mogelijke richtingen die ze kunnen inslaan. Ook buitenlandse initiatieven komen uitgebreid aan bod.

De tips en adviezen vormen een handige wegwijzer!

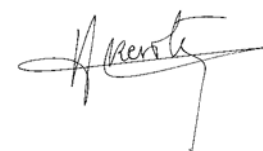
Stedelijke distributie vraagt om maatwerk. Afhankelijk van de specifieke context van de stad of de gemeente in kwestie zal de ene oplossing meer geschikt zijn dan de andere. Het is aan elke stad om de verstaalslag te maken van deze wegwijzer naar zijn specifieke lokale context.

Wat u nu in handen hebt, is het resultaat van samenwerking. Vlaamse en lokale overheidsdiensten, universiteiten en kennisinstellingen leveren hun bijdrage aan deze publicatie. Bij deze wens ik iedereen die aan deze wegwijzer meewerkte van harte te bedanken.

Dé uitdaging voor de komende jaren is nog meer samenwerking rond stedelijke distributie. Niet enkel samenwerking tussen de verschillende beleidsdomeinen op lokaal niveau, regionaal, gewestelijk en Europees niveau (economie, mobiliteit, leefmilieu, ruimtelijke ordening ...), maar ook met handelaars, transporteurs, logistieke dienstverleners en inwoners.

Daarom wil ik iedereen oproepen om vol goede moed actie te ondernemen om van onze steden en gemeenten economische groeipolen te maken waar het aangenaam vertoeven is. Samen vormen we Vlaanderen in Actie!

Ik wens u veel leesplezier en kijk uit naar uw reacties en feedback!



Hilde Crevits

Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken



© Marc Schierpels



De laatste jaren is de aandacht voor het stedelijke goederenvervoer duidelijk gegroeid in het bedrijfsleven, bij de Vlaamse overheid, en zeker en vast ook bij de steden en gemeenten.

Bij de gemeentebesturen leeft er een reële bezorgdheid dat – bij ongewijzigd beleid – zowel de leefbaarheid voor de inwoners als de economische leefbaarheid van de kern te veel onder druk komt te staan. De wijze waarop de bevoorrading van stads- en dorpscentra vandaag georganiseerd is, doet te dikwijls afbreuk aan de vele inspanningen die steden en gemeenten leveren om hun kern aantrekkelijk en meer leefbaar te maken. Daarom neemt de wens toe om de uitdagingen van de stedelijke distributie aan te pakken.

Gaandeweg nemen steeds meer lokale besturen initiatieven om een antwoord te formuleren op deze complexe uitdagingen. De stad Hasselt bouwt aan een intelligent stedelijk beleveringsconcept met het stadsdistributiecentrum City Depot. Bij de stad Antwerpen werkt de eerste Vlaamse stedelijke logistieke ambtenaar. De stad Gent experimenteert met laad- en loszones. En enkele steden brachten de goederenstromen die in- en uit de stad gaan, in kaart.

In de schoot van de VVSG-werkgroep Stedelijke Distributie worden deze ervaringen gedeeld en kritisch onder de loep genomen. We delen graag al enkele van onze bevindingen:

- Om een optimale organisatie van de stedelijke belevering te realiseren, bestaan er geen wondermiddelen. Elk toekomstscenario zal bestaan uit een combinatie van onderling sterk verweven deeloplossingen.
- Een meer duurzame en slimmere stedelijke distributie is enkel haalbaar via een integrale benadering. Daartoe moeten op alle niveaus bruggen geslagen worden tussen ruimtelijke ordening, economie, milieu, mobiliteit, stadsontwikkeling, handhaving ...
- Een succesvol beleid is gestoeld op een intensieve samenwerking en dialoog met de ondernemers en op (horizontale en verticale) afstemming met andere overheden.

- Door een actieve regierol op te nemen kan een stadsbestuur maximaal inzetten op het stimuleren en valoriseren van privaat initiatief.
- De verschillen inzake economisch profiel en morfologie maken dat lokaal maatwerk vereist is. Omdat de verschillen tussen steden inzake economisch profiel en morfologie erg groot zijn, pleiten we voor een regionaal beleid dat in de eerste plaats stimulerend en richtinggevend is. Zo blijft er op lokaal niveau voldoende ruimte voor het vereiste maatwerk.

De steden en gemeenten zijn blij dat de minister ingaat op hun vraag om werk te maken van een actief Vlaams beleid ter zake. Vanuit onze ervaring en voeling met het stedelijke niveau willen we hier graag aan meewerken.

Ondertussen werken onze steden en gemeenten verder aan een slimmer en meer duurzaam stedelijk goederenvervoer. Laat deze praktische wegwijzer daarbij voor de nodige inspiratie zorgen!

Luc Martens

Voorzitter Vereniging van Vlaams Steden en Gemeenten vzw

Leeswijzer

Wij vragen u om deze leeswijzer en de daaropvolgende situering van stedelijke distributie aandachtig te lezen. Dit helpt u om met de wegwijzer aan de slag te gaan.

De naam **'Wegwijzer'** verwijst naar het doel van deze brochure: mogelijke richtingen tonen om zo samen vlot en veilig op onze bestemming te geraken. De wegwijzer bestaat uit twee grote delen.

In het **eerste deel** wordt uitgelegd waarom het voor uw stad of gemeente van belang is om voldoende aandacht te hebben voor **stedelijke distributie**. Daarbij staan we stil bij de **integrale aanpak** die daarvoor nodig is. **Stedelijke distributie** is een breed concept waar veel stakeholders en beleidsniveaus op inwerken. U komt hier ook te weten hoe u maatregelen rond stedelijke distributie kunt integreren in uw lokale beleidsplannen, afhankelijk van

het beschikbare budget en tijd. Vaak zal het echter gaan om een combinatie van maatregelen.

Het **tweede deel** van deze wegwijzer is opgevat als een **steekkaartenbak**, gevuld met vijftien mogelijke maatregelen voor een duurzame en efficiënte stedelijke distributie. Per steekkaart krijgt u een beschrijving van een maatregel en leest u hoe uw stad of gemeente hiermee aan de slag kan gaan. De voor- en nadelen van iedere maatregel zijn daarbij in kaart gebracht, net als de minimale voorwaarden voor het slagen van een maatregel. Verder worden bij iedere maatregel ook contactgegevens en extra bronmateriaal opgelijst, die de bevoegde beleidsmedewerker verder kunnen helpen bij het concreet uitwerken van de maatregel.






De steekkaarten kunt u op twee manieren raadplegen:

Een eerste manier is volgens de invalshoek van de steekkaart. Een overzicht van deze zoekmethode wordt hieronder weergegeven in figuur 1. De verschillende invalshoeken zijn terug te vinden in de linkerkolom en de bijbehorende steekkaarten worden opgesomd in de rechterkolom.

Logistieke keten	Last mile	Steekkaart 1
Ruimte	Inrichting van de openbare ruimte	Steekkaart 2
	Laad- en loszones	Steekkaart 3
Tijdstip van levering	Venstertijden	Steekkaart 4
	Dagranddistributie	Steekkaart 5
Vervoermiddel	Milieuvriendelijke voertuigen	Steekkaart 6
	Fietskoeriers	Steekkaart 7
	Vervoer te water	Steekkaart 8
Efficiëntieverhogend	Privilegeaanpak	Steekkaart 9
	Bundelingsconcepten	Steekkaart 10
	Stedelijk distributiecentrum	Steekkaart 11
	Investeren in intelligente transportsystemen	Steekkaart 12
	Lage-emissiezones	Steekkaart 13
Goederensoort	Bouwlogistiek	Steekkaart 14
	Afvallogistiek	Steekkaart 15

Figuur 1: Eerste zoekmethode: via de invalshoek

De tweede zoekmethode verloopt via de verschillende gemeentediensten (mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening, milieu en handhaving) die met de maatregelen op de steekkaarten aan de slag kunnen. Stedelijke distributie wordt immers best projectmatig aangepakt in een samenwerking van meerdere relevantie diensten. Via deze zoekmethode kan elke dienst vlot alle steekkaarten raadplegen die op haar beleidsdomein betrekking hebben (zie figuur 2). Vóór de steekkaarten vindt u een korte situering van de uitdagingen voor stedelijke distributie.

Betrokken diensten bij stad of gemeente	steekkaarten van de maatregel														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
 MOBILITEIT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
 ECONOMIE	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
 RUIMTELIJKE ORDENING	X	X	X				X	X		X	X	X	X	X	X
 MILIEU	X				X	X	X	X	X		X		X	X	X
 HANDHAVING	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Figuur 2: Tweede zoekmethode: via de betrokken diensten

De medewerkers van steden en gemeenten en de diverse stakeholders die betrokken zijn bij stedelijke distributie kunnen daarna zelf aan de slag gaan met de maatregelen. Daarom geven we kort aan hoe de maatregelen een plaats kunnen krijgen in de beleidsplannen. De invoering van een maatregel kost ook tijd en geld. Daarom worden de steekkaarten geordend op basis van de snelheid, het gemak van invoering en de kostprijs.

Tot slot bekijken we enkele beleidsmaatregelen die in de toekomst aandacht verdienen. Zo is er de lokale logistieke dialoog die alle stakeholders moet samenbrengen en laten samenwerken. Ook de dataverzameling over stedelijke distributie is belangrijk om het (lokale) beleid te ondersteunen.

We hopen u als lezer met deze wegwijzer inspiratie, inzicht en informatie te bieden die u verder helpen bij het ontwikkelen van een efficiënt en duurzaam distributiebeleid.

Veel succes!



Aan de slag met stedelijke distributie

1. WAT VERSTAAN WE ONDER 'STEDELIJKE DISTRIBUTIE'?

Volgens het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL,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 bewoner-consument. Naast transport zijn ook andere logistieke activiteiten belangrijk, zoals laden, lossen, consolideren en toegevoegde waarde activiteiten".

Volgens Flanders Logistics betekent verbetering van de fijnmazige distributie "het efficiënter en/of duurzamer maken van de distributie van goederen, vaak in kleine, versnipperde hoeveelheden, tot bij de eindgebruiker, ofwel rechtstreeks, ofwel via tussenpersonen of via andere, automatische concepten (vb. afleverboxen) met een hogere betrouwbaarheid, en de juiste service vereisten".

De laatste jaren is de aandacht voor stedelijke distributie gegroeid en wordt het thema meer en meer bekeken in samenhang met de bereikbaarheid van de

stad en de leefbaarheid van de stadskern. Dit vloeit voort uit het besef dat stedelijke distributie, naast haar economische functie, ook een grote impact kan hebben op de maatschappelijke leefbaarheid van de stad.

2. STEDELIJKE DISTRIBUTIE: ACTIETERREIN VOOR EEN GEÏNTEGREERD EUROPEES, VLAAMS EN LOKAAL BELEID

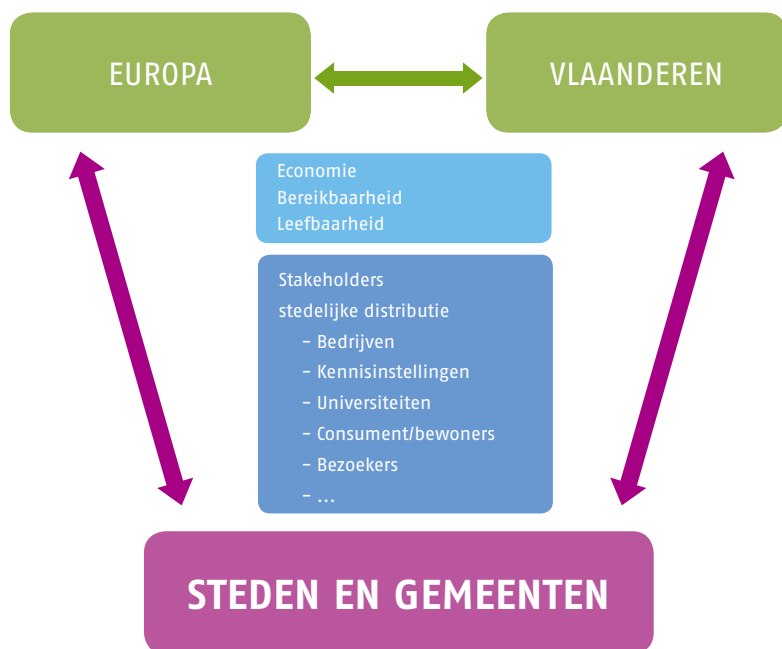
Het beleid rond stedelijke distributie situeert zich zowel op het Europese, het Vlaamse als het lokale niveau.

2.1 Europa aan de basis van een geïntegreerd beleidskader rond stedelijke distributie

Het Europese niveau nam al verschillende initiatieven die mee het kader vastleggen voor stedelijke distributie. Het gaat om acties die de stedelijke mobiliteit en transport duurzamer maken en op die manier meehelpen om de klimaatdoelstellingen te halen.

In het Europese Witboek 'Stappenplan voor een interne vervoersruimte' stelt de Europese Commissie dat ongeveer een kwart van de CO₂-uitstoot van vervoer in steden komt, terwijl 69% van de verkeersongevallen in de steden plaatsvinden. Het witboek is ambitieus voor stedelijk wegtransport: een halvering van voertuigen op fossiele brandstoffen tegen 2030 om ze tegen 2050 zelfs volledig uit het stadsbeeld te laten verdwijnen. De distributie van goederen in de grote stedelijke centra moet tegen 2030 ook grotendeels gebeuren op een manier die geen CO₂ meer uitstoot.

De Europese Commissie nam ook gerichte acties rond stedelijke distributie. In 2009 zag een Actieplan voor Stedelijke Mobiliteit het licht met 20 concrete acties voor de periode 2009-2012. Eind 2012 werd dit actieplan geëvalueerd via een consultatieperiode en een publieke raadpleging van de stakeholders, waaronder lokale overheden. In functie hiervan zullen nieuwe acties genomen worden.



Figuur 3: interactie tussen de verschillende beleidsniveaus

In het Actieplan voor Stedelijke Mobiliteit staan onder andere de volgende acties:

- een geïntegreerd beleid rond stedelijke mobiliteit tot stand brengen door de invoering van duurzame mobiliteitsplannen te versnellen en inzicht te geven in de financieringsmogelijkheden op Europees niveau. Initiatieven zoals CIVITAS, Eltis Plus en Intelligente Energie Europa droegen bij tot bewustmaking over en ondersteuning van duurzame mobiliteitsplannen. Een concreet resultaat is ook de Europese website over mobiliteitsplannen en het Burgemeestersconvenant, dat meer dan 2.000 lokale overheden samenbrengt;
- informatie delen over hoe milieuzones kunnen ingevoerd worden en waar ze al ingevoerd werden;
- aansturen op groener stedelijk vervoer via demonstratieprojecten rond lage- of nul-emissievoertuigen, kennisverspreiding rond schone energiezuinige voertuigen en tolheffingen en kennisopbouw rond internalisering van externe kosten. CIVITAS en het Europees initiatief voor groene auto's hebben hier bijvoorbeeld toe bijgedragen;
- financieringsinstrumenten voor acties optimaliseren. In het thema vervoer van het 7e kaderprogramma

werd bijvoorbeeld een prioritair gebied stedelijke mobiliteit opgenomen, maar de commissie bleef ook het deelprogramma STEER van Intelligente Energie-Europa en URBACT ondersteunen. Ook de financiering van CIVITAS werd verlengd.

Ook het 'Smart Cities and Communities European Innovation Partnership', dat op 12 juli 2012 door de Europese Commissie werd gelanceerd, sluit bij dit actieplan aan. Duurzame mobiliteit staat namelijk centraal in het Smart Cities-project dat er sterk op gericht is te zoeken naar synergieën tussen innovaties op het vlak van energie, transport en ICT in een stedelijke omgeving. De bedoeling is dat de industrie meer inspeelt op de behoeften van de steden.

Voor extra informatie over de programma's en initiatieven die op deze pagina vermeld worden, kunt u volgende websites raadplegen:

- **Actieplan voor Stedelijke Mobiliteit:** http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en.htm
- **CIVITAS:** www.civitas.eu
- **Eltis:** www.eltis.org
- **Intelligente Energie Europa:** www.ec.europa.eu/cip/iee
- **Duurzame mobiliteitsplannen:** www.mobilityplans.eu
- **Burgemeestersconvenant:** www.burgemeestersconvenant.eu
- **Lage-emissiezones:** www.lowemissionzones.eu
- **Europees initiatief voor groene auto's:** www.green-cars-initiative.eu
- **7e kaderprogramma van de Europese Commissie:** http://ec.europa.eu/research/fp7/understanding/fp7inbrief/what-is_nl.html
- **STEER:** www.managenergy.net/meta_informations/325
- **URBACT:** <http://urbact.eu/>

Enkele andere lopende of afgeronde Europese studies rond stedelijke distributie:

- www.bestufs.net
- www.bestfact.net
- www.strightsol.eu
- www.smartfusion.eu
- www.c-liege.eu
- www.sugarlogistics.eu



Figuur 4: Implementatie van maatregelen naargelang kostprijs. Bron: Steunpunt Mobilo, 2012

2.2 De Vlaamse overheid als schakel tussen Europa en de lokale overheden

De Vlaamse overheid vertaalt het kader dat op Europees niveau wordt gecreëerd. Dit gebeurt op verschillende manieren.

De Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling (VSDO), die op 29 april 2011 werd goedgekeurd, stuurt Vlaanderen in een duurzame richting. Mobiliteit krijgt als basisbehoefte van mens en maatschappij een belangrijke rol toebedeeld, maar daarbij moeten we proberen het verbruik van niet-hernieuwbare energiebronnen en het ruimtegebruik zo veel mogelijk te beperken. De VSDO wil de logistieke keten verder optimaliseren door logistieke stromen te bundelen en grotere stromen via alternatieve modi te vervoeren. Ook stedelijke distributie krijgt aandacht. Daarbij ligt de nadruk op een groenere stedelijke distributie. Die moet ervoor zorgen dat de distributie van goederen tijdens de laatste kilometers tot bij de eindgebruiker efficiënter en duurzamer kan verlopen.

Via Flanders Logistics speelt de Vlaamse overheid een faciliterende rol om stedelijke distributie in Vlaanderen efficiënter en duurzamer te maken. Dit doet ze door kennis op te bouwen en uit te wisselen, door te sensibiliseren, maar ook door de dialoog en samenwerking tussen de stakeholders te bevorderen. Het creëren van een faciliterende context die de samenwerking en dialoog rond stedelijke distributie tussen de diverse stakeholders (beleidsinstanties op verschillende beleidsniveaus, kennisinstellingen, universiteiten, ondernemers uit verschillende sectoren, vervoerders, verladers, consumenten/bewoners) versterkt, staat hierin centraal.

Flanders Logistics biedt ook inhoudelijke ondersteuning voor lokale overheden en de diverse stakeholders in stedelijke distributie, waarvan de wegwijzer die momenteel voor u ligt, een illustratie is. Maar ook via concrete projecten, zoals de PIEK-projecten (PIEK1 en PIEK2) rond stille en duurzame leveringen of de ondersteuning van fietskoeriers, wil Flanders Logistics inzetten op een duurzame logistiek in steden en gemeenten.

De centrale doelstelling van Flanders Logistics bestaat erin om, in overleg met alle betrokkenen, te komen tot een

Vlaams kader voor stedelijke distributie. Dit kader kan als leidraad dienen voor lokale overheden bij het uitwerken van een eigen lokaal beleid inzake stedelijke distributie. Op die manier kunnen steden en gemeenten, binnen een richtinggevend kader, zelf keuzes maken op maat van hun eigen lokale context.

Stedelijke distributie krijgt alvast een plaats in het nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen en er wordt verder ingezet op het opnemen van goederenvervoer in de stedelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen. Deze wegwijzer wil daartoe bijdragen.

2.3 De lokale overheden als hoofdrolspelers in de stedelijke en gemeentelijke distributie

Het zwaartepunt voor het organiseren van vlot stedelijk en gemeentelijk goederenvervoer ligt in Vlaanderen bij de lokale overheden. Het is daarom belangrijk dat stedelijke distributie een plaats krijgt in de (inter)gemeentelijke mobiliteitsplannen, naast de personenmobiliteit, die tot nu toe met de meeste aandacht ging lopen.

Wanneer stedelijk vervoer toch een plaats kreeg, namen lokale besturen tot op heden vaak restrictieve of penalisierende maatregelen zoals lengte- en gewichtsbeperkingen voor voertuigen, voetgangerszones, venstertijden Die blijken echter niet altijd even doeltreffend te werken of ze zijn soms onvoldoende afgestemd op de reële noden van de distributiesector. Soms zijn andere, meer creatieve oplossingen aangewezen om de logistieke knoop te ontwarren en tegelijk de leefbaarheid van de stad of gemeente te verbeteren.

Lokale overheden kunnen een sterk beleid rond stedelijke distributie uitwerken. Deze wegwijzer kan hierbij nuttige inzichten verschaffen.



Figuur 5: Maatregelen naargelang snelheid van implementatie.
Bron: Steunpunt Mobilo, 2012

3. HOE GA IK AAN DE SLAG MET STEDELIJKE DISTRIBUTIE?

3.1 Actie ondernemen afhankelijk van tijd en budget

U wilt de maatregelen rond stedelijke distributie in uw beleid integreren en hieraan gerichte acties koppelen. Het management van het uitvoeringstraject is dan ook doorslaggevend voor het succes van een goede stedelijke distributie. In de praktijk kunnen lokale besturen verschillende maatregelen combineren om zo tot een integrale aanpak te komen voor de stedelijke distributie op hun grondgebied.

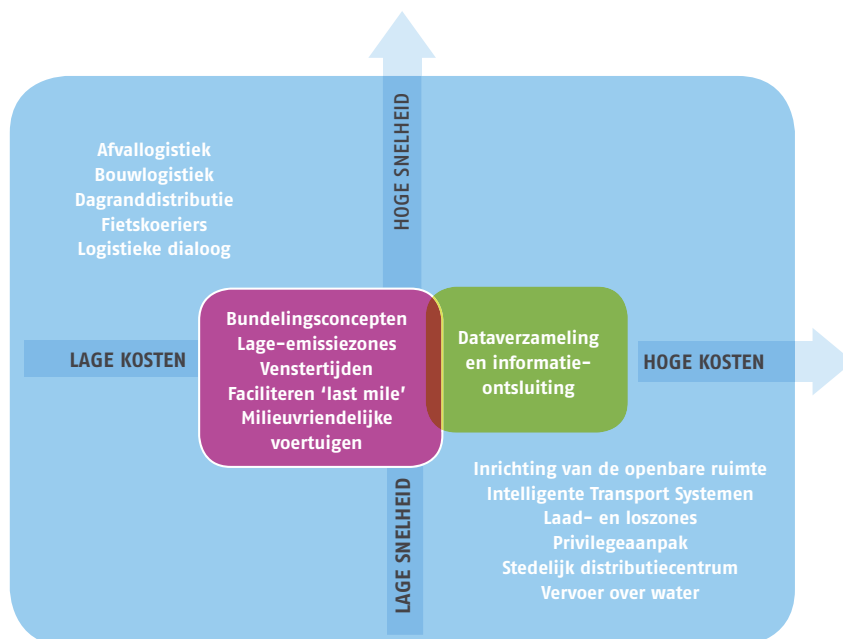
De kosten van uitvoering zullen voor elke maatregel verschillen. De snelheid van de uitvoering kan een andere doorslaggevende parameter zijn.

Figuren 4 en 5 geven een indicatie van de kosten (variërend van laag naar hoog) en de snelheid van uitvoering van de maatregelen die in de wegwijzer aan bod komen.

Figuur 6 bundelt deze classificaties en geeft een idee van gelijksoortige maatregelen op basis van kosten en snelheid.

Er zijn in Figuur 6 duidelijk drie categorieën:

- De maatregelen in het kwadrant linksboven zijn gekenmerkt door lage kosten en hoge snelheid van implementatie.
- De maatregelen in het kwadrant rechtsonder scoren slechter op kosten en snelheid.
- De derde categorie correspondeert met matige kosten en snelheid van implementatie.



Figuur 6: Classificatie van de maatregelen op basis van snelheid en kosten

3.2 Goederenlogistiek opnemen in de lokale beleidsplannen

Steden en gemeenten kunnen in hun beleidsplannen plaats voorzien voor goederenlogistiek. De verschillende maatregelen die in deze wegwijzer aan bod komen, kunnen verankerd worden op plan- of projectniveau. Hieronder vindt u een aantal mogelijke pistes.

Op planniveau:

1. Stedelijke distributie opnemen in de nieuwe beleids- en beheerscyclus (BBC) van de gemeenten, provincies en OCMW's

In 2010 keurde de Vlaamse Regering de nieuwe beleids- en beheerscyclus (BBC) van de gemeenten, provincies en OCMW's goed. Dit besluit bevat een reeks regels voor het meerjarenplan, de boekhouding en de jaarrekening van lokale besturen en provincies. De invoering ervan veronderstelt een andere denkwijze én een andere vorm van samenwerking, namelijk vanuit een integrale benadering van de uitdagingen van een gemeentelijk beleid.

Het besluit treedt in principe op 1 januari 2014 in werking. De lokale besturen zullen in de loop van het eerste jaar van een

legislatuur (2013) een meerjarenplan opstellen voor de volgende zes jaar (2014-2019). In dit meerjarenplan zullen de algemene doelstellingen (prioritaire beleidsdoelstellingen) van het gemeentelijk beleid geformuleerd worden. Dit verloopt idealiter vanuit een integrale benadering en niet langer alleen vanuit een strikt sectoraal oogpunt. Dit nieuwe kader streeft ernaar de verkokering in beleid en organisatie te doorbreken.

Ook het thema stedelijke distributie kan in deze integrale planning aan bod komen. Vanuit alle beleidsdomeinen moet immers de nodige inhoudelijke input komen voor de omgevingsanalyse, de toekomststrategie, meerjarenplanning, enzovoort. Een verwijzing naar stedelijke distributie (bv. indirect via 'toegankelijkheid', 'bereikbaarheid', 'leefbaarheid', of gewoon door expliciet te spreken over personen- én goederenvervoer) kan bij de latere operationalisering een belangrijke kapstok zijn.

Ook de notie 'luchtkwaliteit' hangt sterk samen met stedelijke distributie en dit zal in de toekomst een belangrijke hefboom worden om initiatieven rond stedelijke distributie te realiseren.

Meer info:

www.vvsg.be (/werking & organisatie/ beleids- en beheerscyclus gemeenten en OCMW's)

www.binnenland.vlaanderen.be (/BBC)

2. Maatregelen voor stedelijke distributie opnemen bij de opmaak of herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan

Bijna alle Vlaamse steden en gemeenten hebben ondertussen een gemeentelijk mobiliteitsplan. Maar vaak is stedelijke distributie daarin sterk onderbelicht. De herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan is dan ook het ideale moment om dat recht te zetten en een aantal maatregelen uit deze wegwijzer in het mobiliteitsplan op te nemen. De herziening gebeurt aan de hand van de 'sneltoets'. Dit is een beleidsinstrument om het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het is een evaluatietool voor mobiliteitsplannen.

Het is van belang dat stedelijke distributie of logistiek als thema hierin opgenomen wordt. In de verdere herzieningsfasen (bv. via de optie verbreden/verdiepen, die in ongeveer 80% van de gevallen gekozen wordt) kan het dan dieper uitgewerkt worden.

In de volgende stap in het herzieningsproces – de verkenningsnota – kan grondig uitgezocht worden welke specifieke problemen er rond stedelijke distributie zijn en dit liefst in relatie tot andere thema's of domeinen.

Indien het bestuur zich wil verdiepen in het thema 'stedelijke distributie' komt men bijvoorbeeld tot de matrix die u hiernaast kan terugvinden.

Tot slot is het ook aangewezen na te gaan welk verder onderzoek er nodig is (bv. tellingen of een bevraging). In de uitwerkingsnota kunnen hierop dan antwoorden geformuleerd worden, die hun plaats krijgen in het nieuwe beleidsplan. Voor meer info: zie www.mobielvlaanderen.be/overheden (klik op 'Mobiliteitsplan')

WERKDOMEINEN	A.	B.	C.
DOELSTELLINGEN	Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	Netwerken per modus	Ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid	Strenge bouwvoorschriften in woonzones	Selectie veiligste distributeroutes	Specifieke handhavingsmaatregelen bij privilegeaanpak of kaarthoudersystemen
Bereikbaarheid	Aandacht in planningscontext en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	Routes zwaar vervoer	Aanpassen bewegwijzering
Leefbaarheid	Oordeelkundig inplanten van laad- en loszones		Instellen venstertijden
Toegankelijkheid			
Milieu	Instellen specifieke emissiezones		Ondersteuningsbeleid voor milieuvriendelijke voertuigen

Stedelijke distributie

Voorbeeld verbredings-verdiepingsmatrix via stedelijke distributie (onderlinge relaties zijn niet limitatief).

Kortom, wanneer u stedelijke distributie als thema wilt meenemen bij het verbreden/verdiepen van uw mobiliteitsplan of in uw nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan, dan volgt u best volgend stappenplan:

1. Vermelden in sneltoets (of in probleemstelling in oriëntatienota).
2. Thema positioneren in mobiliteitsplan (d.m.v. matrix).
3. Aandachtspunten formuleren in relaties naar andere thema's (bv. stedelijke distributie <-> instellen venstertijden: "buiten spitsperiodes voor congestiegevoelige gebieden").
4. Probleemstelling concreet omschrijven (bv. "hinder voor aanpalende woningen bij laad- en loszone grootwinkelbedrijf").
5. Doelstelling 'operationeel' formuleren (bv. "een milieuvriendelijkere toelevering van de handelszaken en ketens in het stadshart onder meer d.m.v. de inzet van andere vervoermiddelen dan het huidige vrachtwagengebruik").
6. Onderzoeksvragen definiëren (bv. "Wat is het mobiliteitsprofiel van het lokaal bedrijventerrein X?").
7. Onderzoeksoepzet uitvoeren (bv. "verkeerstellingen/bevragingen van de bedrijven gevestigd in het lokaal bedrijventerrein X").
8. Thema uitwerken tot beleidsaanbevelingen.

3. Maatregelen voor stedelijke distributie opnemen bij de opmaak of herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Bijna alle Vlaamse steden en gemeenten hebben ondertussen een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Ook daarin is vaak weinig of geen aandacht besteed aan stedelijke distributie. De eventuele herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is dus ook hier het ideale moment om dit recht te zetten en een aantal ideeën of maatregelen op te nemen in het nieuwe structuurplan. Uiteraard hoeft u niet op die herziening te wachten om al acties te ondernemen die een positieve impact hebben op de stedelijke distributie. De ideeën die in deze wegwijzer zijn opgenomen, kunnen alvast als inspiratiebron dienen bij de opmaak van Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's) voor specifieke deelzones.

Op projectniveau:

Indien er voor een project of een plan, een Mobiliteitseffectenrapportering (MOBER) moet worden uitgewerkt, kunnen de maatregelen uit deze wegwijzer een inspiratiebron zijn. Er zijn vier soorten MOBER's waarin kan rekening gehouden worden met slimme en duurzame stedelijke distributie: de mobiliteitstoets, de project-MOBER, de plan-MOBER en de strategische MOBER:

- Een Mobiliteitstoets is een beperkte nota waarin de mobiliteitskenmerken van een project worden weergegeven op basis van een checklist. Ze geeft de verwachte effecten, knelpunten en milderende maatregelen weer. De verantwoordelijkheid voor het invullen van de Mobiliteitstoets ligt bij de projectontwikkelaar (of aanvrager, architect, studie bureau). Hiervoor werd een speciaal invulformulier ontwikkeld.
- Een project-MOBER onderzoekt voornamelijk de mobiliteitseffecten op micro- en mesoniveau. Voor een specifiek project wordt de interactie tussen mobiliteitsbeleid, infrastructuurbeleid en ruimtelijk beleid bestudeerd. In de project-MOBER worden best verschillende scenario's en locatievarianten onderzocht, waarbij alternatieven, zoals aansluitingsmogelijkheden

met openbaar vervoer, worden afgewogen.

- Een plan-MOBER wordt ingezet om de interactie tussen mobiliteitsbeleid, infrastructuurbeleid en ruimtelijk beleid op gewestelijk, regionaal en stedelijk niveau weer te geven. De verschillende behoeftes moeten dus op elkaar afgestemd en in overeenstemming gebracht worden met de draagkracht van de omgeving. Het uitgangspunt is daarbij het gebied. Een plan-MOBER zal in congestiegevoelige gebieden ingezet worden wanneer verschillende ontwikkelingen in een gebied gepland worden of mogelijk moeten blijven, met elk een eigen claim op de vervoersstructuur.
- Op een nog hoger niveau is er de strategische MOBER. Een strategische MOBER wordt ingezet om de interactie tussen het mobiliteitsbeleid en het socio-economische of milieubeleid te onderzoeken.

Ook voor RUP's kan de wegwijzer zoals eerder vermeld een inspiratiebron zijn.

Voor stedenbouwkundige vergunningen kan deze wegwijzer een oogopener zijn om concretere of strengere maatregelen op te leggen bij het verlenen van een vergunning, bv. meer aandacht voor laad- en loszones (zowel in pandig als op openbaar domein) bij projecten. Ook bij de (toekomstige) omgevingsvergunning kunnen de initiatieven uit deze wegwijzer meegenomen worden als mogelijke oplossingen of maatregelen op maat van het project. Die omgevingsvergunning zal straks moeten worden aangevraagd voor 'gemengde projecten', dat wil zeggen voor die projecten die op dit moment een stedenbouwkundige vergunning én een milieuvergunning of -melding nodig hebben. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning helemaal smelten.

Sommige maatregelen zullen in het beleid opgenomen kunnen worden via aanvullende reglementen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor het instellen van laad- en loszones (en eventuele bijbehorende venstertijden). Het aanvullend reglement wordt dan opgemaakt ter ondersteuning van de te plaatsen bebording.

4. SLOTBESCHOUWING

4.1 Fundamentele acties met impact op stedelijke logistiek: het logistieke landschap in kaart brengen door dataverzameling en logistieke dialoog

In deze wegwijzer komen maatregelen aan bod die u concreet in acties kunt omzetten. Daarnaast zijn er ook maatregelen die vooral fundamentele vormen voor het brede beleid rond stedelijke distributie op lange termijn. Het gaat hierbij enerzijds over dataverzameling en -ontsluiting en anderzijds over het versterken van de logistieke dialoog.

Een goed beleid houdt rekening met de bestaande situatie en zoekt op basis daarvan naar slimme en realistische oplossingen. **Dataverzameling** vormt de basis van een goed beleid. Om gericht actie te kunnen ondernemen dienen steden en gemeenten niet alleen te weten welke voertuigen hun kern binnenrijden, maar ook hun type en omvang. Het is belangrijk hun routes te kennen en na te gaan waar ze stoppen in de stad. Volgende zaken zijn essentiële elementen in een slim beleid rond stedelijke distributie: het winkelprofiel, het bevoorradingsprofiel en het vervoersprofiel. De Vlaamse overheid bekijkt de mogelijkheden om de dataverzameling rond stedelijke distributie te faciliteren om de basis te leggen voor een langetermijnbeleid rond stedelijke distributie.

Daarnaast kunnen **steden en gemeenten** correcte en actuele (indien mogelijk zelfs realtime) informatie verstrekken over hun **stedelijke logistieke beleid en de spelregels die ze hanteren**. Steden en gemeenten kunnen logistieke spelers (verladers, transporteurs) helpen door de nodige informatie te ontsluiten. Ze kunnen ervoor zorgen dat er één aanspreekpunt komt voor vragen rond stedelijke distributie. Daarnaast kunnen ze relevante en actuele informatie voor vrachtverkeer (venstertijden, lage-emissiezones, voertuigbeperkingen, ontheffingen, wegwerkzaamheden, contactinformatie...) beschikbaar stellen via de stedelijke of gemeentelijke website. Dit betekent dat de relevante vrachtroutes en reglementen verzameld en in kaart gebracht moeten worden.

Op termijn kan er gezorgd worden voor een **link tussen de websites van de lokale besturen en een website op Vlaams niveau** zodat alle Vlaamse stakeholders (Vlaamse en lokale overheden, logistieke dienstverleners, winkeliers, burgers ...) een duidelijk overzicht krijgen. Het D-VIA-project van het VIM (Vlaams Instituut voor Mobiliteit) deed al een eerste aanzet. Op Vlaams niveau gebeuren er verkeersstellingen op de gewestwegen en wordt een vrachtroutenetwerk uitgewerkt.

Overleg en samenwerking, via een goede **gemeentelijke of stedelijke logistieke dialoog** tussen de verschillende stakeholders, is cruciaal voor een slim beleid rond stedelijke distributie. Of het nu gaat over het invoeren van paaltjes in een winkelstraat of een integraal beleid rond stedelijke distributie. Een beleidskeuze vraagt om draagvlak.

De steden en gemeenten spelen een belangrijke rol in het samenbrengen van de verschillende partijen die bij stedelijke distributie betrokken zijn. De lokale besturen kunnen zich mee inspannen om overheidsinstellingen, bedrijven en inwoners samen te brengen om de dialoog aan te gaan. Zo kunnen alle knelpunten en verwachtingen in kaart gebracht worden. De partijen raken ook meer vertrouwd met elkaars logica en gevoeligheden.

Vlaanderen wil bovendien een faciliterende rol opnemen. In het kader van het PIEK 2-project rond stille levering in de dagrand worden in een aantal Vlaamse steden en gemeenten stakeholdersplatformen opgezet, waarin naar de bredere context van stedelijke distributie gekeken wordt. De lokale situatie vormt het vertrekpunt en de stakeholders worden bij elkaar gebracht om samen na te denken over knelpunten en oplossingsrichtingen voor een efficiënte stedelijke distributie. In thematische sessies (venstertijden, laad- en loszones, inzetten milieuvriendelijke voertuigen ...) wordt gezocht naar bijkomende inzichten.

Hieruit zal een stappenplan voortvloeien dat alle Vlaamse steden en gemeenten kan ondersteunen om zelf een logistieke dialoog op te starten. Die oefening zal ook het Vlaamse beleid rond stedelijke distributie verder voeden en mogelijkheden scheppen om de aanpak af te stemmen op de lokale situatie.

4.2 Samen naar een maataanpak voor slimme, duurzame stedelijke distributie

Zowel op Europees, nationaal, regionaal als lokaal niveau kunnen (beleids)acties ondernomen worden die bijdragen tot een slimme, efficiënte en duurzame beleving van stadskernen. We zien dat steden en gemeenten steeds meer actie ondernemen omdat de wegcongestie en emissies in de centra toenemen. Het is echter belangrijk dat alle stakeholders, waaronder de lokale besturen, met elkaar afstemmen over de maatregelen die ze nemen rond stedelijke distributie en de impact van hun beslissing goed inschatten.

Op termijn moeten we de stap kunnen zetten naar een geïntegreerd en gecoördineerd beleid. Om dit mogelijk te maken moeten we de kennis die we vergaren delen en er lessen uit trekken. Deze wegwijzer draagt hier toe bij, maar steden en gemeenten kunnen ook onderling goede praktijken uitwisselen. Ook binnen de steden zelf lijkt het stedelijke logistiek beleid nog vaak versnipperd te zijn.

Uiteindelijk bepaalt u zelf de acties die u neemt om uw stedelijke logistiek te optimaliseren. Via deze wegwijzer willen we u echter duidelijk maken dat u niet alleen staat in deze oefening en u een aantal mogelijke acties aanbieden.

De ambitie is op termijn te komen tot een Vlaams kader, geen keurslijf, dat een houvast biedt voor stedelijke distributie. De lokale besturen en de Vlaamse overheid kunnen hier samen de krijtlijnen van uittekenen!

Voor vragen, opmerkingen en suggesties kunt u bij de Vlaamse overheid terecht bij:

Tijl Dendal
Vlaamse overheid
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Afdeling Haven- en Waterbeleid
Koning Albert II-laan 20 bus 5
B-1000 BRUSSEL
02 553 77 77
tjil.dendal@mow.vlaanderen.be



15 maatregelen om uw stedelijke distributie duurzamer te maken



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIJTELIIJKE
ORDENING



MILIEU



HANDHAVING

1.

HET 'LAST MILE'- PROBLEEM AANPAKKEN

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Deze maatregel spitst zich toe op het deel van de logistieke keten vanaf het moment dat de goederen/pakketten de opslagplaats van de leverancier/ logistieke dienstverlener hebben verlaten, tot bij de ontvanger die de goederen/pakketten afneemt zowel thuis als in een ophaalpunt.

De 'last mile' van de logistieke keten wordt momenteel beschouwd als één van de duurste, minst efficiënte en meest vervuilende delen van de totale logistieke keten. Het betreft een aantal typische problemen. Bij aan-huis-leveringen heeft de hoge graad van mislukte leveringen door het 'niet-thuis-fenomeen' een grote impact op de kosten, de efficiëntie, het milieu (hogere emissies) en de hoge graad van lege ritten.

Er kunnen ook veiligheidsproblemen ontstaan bij aan-huis-leveringen, bv. wanneer er bij aflevering een handtekening vereist is. Een ander probleem is vaak het gebrek aan voldoende kritische massa in bepaalde regio's, wat opnieuw een impact heeft op de kosten. Het feit dat een significant deel van de aan-huis-leveringen wordt uitgevoerd door bestelwagens, wordt ook als een probleem beschouwd omdat dit voor meer uitstoot per pakket zorgt in vergelijking met een grotere vrachtwagen.

Invalshoek Logistieke keten

Betrokken dienst(en) Economie, milieu, mobiliteit, ruimtelijke ordening, handhaving

**Mogelijke acties
voor steden en
gemeenten**

1. Het interessanter maken van collectiepunten door bv. het voorzien van plaatsen waar deze kiosken of afleverboxen kunnen komen.
2. Eventueel via buurt- of wijkwerking lokale collectiepunten inplanten of verantwoordelijken aanstellen die pakjes in ontvangst kunnen nemen en hiervoor ook juridisch beschermd zijn.
3. Het maximaal toestaan van één aan-huis-levering per pakket per huis. Indien er teruggekomen moet worden, moet er een stadsbijdrage geleverd worden.
4. Het stimuleren van het inbouwen van beveiligde leverboxen in huizen en appartementen.
5. Het stimuleren van samenwerkingsverbanden voor aflever rondes.
6. Aanmoedigingsbeleid voor het invoeren van vaste "melkrondes" ter voorkoming van een wildgroei aan tijdsvensters.
7. Indien er gewerkt wordt met een stedelijk distributiecentrum (SDC), dient business-to-consumer (B2C) te worden meegenomen in het logistieke systeem van dit SDC. (zie ook steekkaart 11 – Stedelijk distributiecentrum)
8. Bij bouwvergunningen en heraanleg van bepaalde wijken kunnen 5-minuten-parkeerplaatsen per straat of omgeving voorzien worden. Nu zorgen B2C-pakketdiensten vaak voor verkeersoverlast omdat ze tijdens het uitreiken van pakjes op plaatsen staan waar dat absoluut verboden is door een gebrek aan parkeerplaatsen.
9. Het aanmoedigen van de aanbouw van gebouwen die zowel een woonfunctie als een kantoorfunctie hebben. Dit heeft het voordeel dat er overdag altijd iemand aan een desk aanwezig is, die pakjes in ontvangst kan nemen.
10. Het inzetten van fietskoeriers (Zie ook steekkaart 7 – Fietskoeriers).

Voor- en nadelen van de maatregel

VOORDELEN

- Het bekomen van een lager percentage "niet-thuis" kan sterke milieu- en andere voordelen opleveren.
- Collectiepunten kunnen een aanvulling zijn voor specifieke wijken in steden.
- Invoegen van B2C in een stedelijk distributiecentrum (SDC) verhoogt het volume waardoor de kritische massa voor een specifiek SDC sneller wordt behaald.
- Specifieke logistieke dienstverleners laten samenwerken en dus lading delen doet de gemiddelde beladingsgraad in steden sterk stijgen.

NADELEN

- Voor steden is het niet altijd even gemakkelijk dit soort maatregelen in te voeren.
- Soms moeilijk om de juiste personen binnen B2C logistieke dienstverleners te bereiken als stad/gemeente.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Goede communicatie tussen B2C-dienstverleners en stads- of gemeentebestuur.
- Als gemeente of stad zelf een logistiek meerjarenplan opstellen en niet enkel kijken naar personenmobiliteit.
- De bouw- en vastgoedsector betrekken om te bekijken of woon- en kantoorfuncties gecombineerd kunnen worden.

Goede praktijk-voorbeelden in binnen- en buitenland

- In de stad Berlijn loopt er momenteel een project waarbij alle taxi's en bestelwagens van DHL Express zijn aangesloten op eenzelfde ICT-systeem om mogelijke files, gevaarlijke situaties en dergelijke met elkaar te communiceren.
- In de VS zijn er veel gebouwen die zowel woon- als kantoorfunctie hebben. In de grote steden van de VS ligt het "not-at-home" percentage dan ook aanzienlijk lager dan in de Benelux.
- In sommige steden in Nederland wordt er gedacht aan het aanstellen van gepensioneerden als verantwoordelijken voor het aannemen van pakjes in bepaalde wijken om het "niet-thuis"-percentage te laten dalen.

Voor meer info

www.steunpuntmobilo.be (/Onderzoeksresultaten/beleidsondersteunende papers)
www.flanderslogistics.be (/Fietskoeriers)
www.vil.be



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



HANDHAVING



2.

INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Levering van goederen in de stad stelt bijzondere eisen aan het beheer van de (beperkte) openbare ruimte. Er moet meer en meer in de tijd worden gediversifieerd met bijvoorbeeld aangepaste regelingen in de loop van de dag of van de week, voor bepaalde evenementen, enz. Voorts moeten de specifieke behoeften voor de levering van goederen in de stad worden onderzocht – zowel op het vlak van parkeren (aantal en soort van parkeerplaatsen voor korte en lange duur, aangepaste afmetingen van los- en laadzones voor de verschillende voertuigtypes voor de levering van goederen, toegankelijkheid van openbare en private gebouwen voor zware voertuigen, enz.) als van verkeersafwikkeling (afmetingen en dimensionering van wegen onder zwaar (vracht)verkeer).

Het stedenbouwkundige beleid moet hier rekening mee houden. In het dagelijkse beheer kan de openbare ruimte die voor het parkeren en de verkeersafwikkeling aan stedelijk goederenvervoer wordt toegewezen, verschillende vormen aannemen. Naargelang van tijdelijke (bepaalde evenementen) of terugkerende behoeften (piek- en daluren, marktdag, enz.) kan zij op andere tijdstippen door andere weggebruikers worden benut.

Invalshoek Ruimte

Betrokken dienst(en) Economie, mobiliteit, ruimtelijke ordening, handhaving

**Mogelijke acties
voor steden en
gemeenten**

1. De los- en laadbehoeften hangen in grote mate af van de aard van huidige en toekomstige activiteiten. Ze zijn bv. verschillend voor een apotheek (veel leveringen met doorgaans bestelwagens) en een supermarkt (minder leveringen maar met vrachtwagens en trekkers met opleggers).
2. Bij de weginrichting moet rekening worden gehouden met de specifieke behoeften van voertuigen voor de levering van goederen in de stad, zowel in de geometrie als de dimensionering (los- en laadzones, voorbehouden rijstroken, linksafvak, rotondes, enz.).
3. Bij de inrichting van de openbare ruimte en de toegangswegen tot private en openbare gebouwen moet beter rekening worden gehouden met het gewicht en de afmetingen van zware voertuigen. Dit is ook bepalend voor de materiaalkeuze.
4. Voor zover mogelijk moet het lossen en laden buiten de openbare weg gebeuren.

**Voor- en
nadelen van de
maatregel**

Langdurig parkeren van zware voertuigen op pendelparkings

VOORDELEN

- De bestaande infrastructuur wordt optimaal benut.
- Langdurig willekeurig parkeren van zware voertuigen wordt tegengegaan.

NADELEN

- De toestemming van de Belgische spoorwegen is vereist. Die is niet altijd gemakkelijk te verkrijgen.

Rode assen en rijstroken voor meervoudig gebruik

VOORDELEN

- Deze regelingen waarborgen een goede toegankelijkheid en een vlotte verkeersafwikkeling.

NADELEN

- De nodige middelen voor een strenge controle moeten voorzien en ingezet worden.

Methodologische wegwijzer voor laad- en loszones (zie steekkaart 3 - Laad- en loszones)**VOORDELEN**

- Deze wegwijzer biedt gewestelijke en gemeentelijke wegbeheerders een hulpmiddel om rekening te houden met de bijzondere kenmerken en behoeften van zware voertuigen.

NADELEN

- Er is nood aan een gerichte communicatie naar de doelgroepen.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Lokale wegbeheerders moeten meer en beter worden geïnformeerd en opgeleid.
- De nodige controlemiddelen (handhaving) moeten worden voorzien en ingezet op lokaal niveau. Dit kan gebeuren in samenspraak met de politie.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

- In het beleid voor stadsontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte moet zowel bij de acties op korte als op lange termijn meer en beter rekening worden gehouden met de specifieke noden en behoeften voor de levering van goederen in de stad.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland**Maatregelen gericht op betere doorstroming en parkeren**

- Voor een vlotte verkeersdoorstroming en een optimale benutting van de wegcapaciteit mag tijdens de piekuren op de zogenoemde rode assen (aangegeven met een rood bord op de weg) in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de strook naast het trottoir enkel voor verkeersafwikkeling worden gebruikt. De bedoeling van de rode assen is om tijdens de spitsuren het dubbel parkeren tegen te gaan.
- In de Waalse stad Namen wordt de middelste rijstrook gebruikt voor de levering van goederen.
- Volgens hetzelfde principe mogen in de Spaanse stad Barcelona zogenoemde rijstroken voor meervoudig gebruik enkel tussen 10 en 17 uur worden gebruikt voor de levering van goederen. Die regeling wordt ingesteld met behulp van wisselborden.
- Parijs heeft met de pakjesdiensten 'Chronopost' en 'La petite reine' een overeenkomst afgesloten die deze bedrijven onder bijzondere voorwaarden toelaat centrale openbare parkeerterreinen te gebruiken voor zowel het lossen en laden als de opslag van pakjes.
- Ook het Vlaamse Gewest heeft een vademecum over parkeerbeleid: het 'Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid'.

Maatregelen gericht op voertuigen

- In het Waalse Ath wordt de omheinde en met camera's beveiligde pendelparking achter het station 's nachts en in het weekend gebruikt voor het langdurig parkeren van zware voertuigen. Vrachtwagens hoeven niet in de straten van de woonwijken te parkeren en transporteurs kunnen gebruik maken van veilige en voor het openbaar vervoer toegankelijke parkeergelegenheid.
- In Vlaanderen hebben veel steden en gemeenten maatregelen voorzien in hun mobiliteitsplan voor het parkeren van zwaar verkeer. In Brugge geldt bijvoorbeeld een parkeerverbod voor voertuigen van meer dan vijf ton in alle woongebieden buiten de binnenstad.

Voor meer info <http://mobi.vub.ac.be/>
<http://mobilite.wallonie.be> (opencms/opencms/fr/marchandises/)
www.bestufs.net
www.sugarlogistics.eu
www.civitas-initiative.org
www.mobielvlaanderen.be (vademecums/parkeerbeleid)



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



HANDHAVING



3.

LAAD- EN LOSZONES

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Een laad- en loszone is een voorbehouden (parkeerverbods)ruimte voor een handelszaak om het laden en lossen met vrachtwagens (en in mindere mate met bestelwagens en/of personenwagens) mogelijk te maken. Laden en lossen is een zeer belangrijke logistieke activiteit in de stad. Laad- en loszones worden door vervoerders en distributeurs als een knelpunt ervaren in de beleving van steden en gemeenten. Er zijn er te weinig, vaak zijn ze te klein en in veel gevallen parkeren er particulieren.

Wanneer vervoerders geen locatie toegewezen krijgen, zullen ze op een zo goed mogelijke manier parkeren in de buurt van de ontvanger van de goederen. Wanneer het om zware of volumineuze goederen gaat, is de motivatie hiervoor nog sterker. Dit leidt tot dubbel parkeren, het gebruik van trottoirs en fietspaden, enz.

Drie problemen treden afzonderlijk of gecombineerd op:

- De vrachtwagen hindert de verkeersstroom, congestie kan optreden.
- De vrachtwagen hindert voetgangers en fietsers, gevaarlijke situaties ontstaan en dit verhoogt de kans op ongevallen.
- De vrachtwagen maakt ongeoorloofd gebruik van het trottoir en fietspad, die niet voorzien zijn op dit gewicht en worden beschadigd.

Wanneer de vrachtwagenchauffeur geen naburige laad- en losplaats vindt, zal hij zoekend door de straten moeten rondrijden. Dit kan leiden tot langere ritten en meer uitstoot, winkeliers zullen hun goederen later ontvangen en de kans op ongevallen verhoogt.

Voor een efficiënte beleving van de steden en gemeenten heeft de lokale overheid een coherente strategie nodig. Clusters van handelslocaties vereisen voldoende laad- en loszones, die zorgen voor veilig en reglementair laden en lossen.

Invalshoek	Ruimte
Betrokken dienst(en)	Mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening, handhaving

**Mogelijke acties
voor steden en
gemeenten**

1. Zorgvuldig nadenken over het ontwerp van de laad- en loszones zodat vrachtwagens er kunnen laden en lossen en zodat de loopafstanden beperkt zijn. Hier zijn geen algemeen geldende regels voor. Het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid vormt een leidraad. De ontwerpaanbevelingen met betrekking tot laad- en loszones zijn de volgende:

- Breedte: 2,30 à 2,75 meter voor zover de ruimte beschikbaar is. In elk geval wordt een voetgangersruimte van minstens 1,50 meter gerespecteerd tussen het voertuig en de gevel.
- Lengte: 12 à 14 meter.
- Voor de gewenste situering van en de afstand tussen laad- en loszones worden per situatie de noden onderzocht op basis van terreinobservaties, een inventarisatie van de aanwezige functies en bevraging van de handelaarsvereniging. Vervolgens worden die noden vergeleken met de beschikbare ruimte en afgewogen tegenover de andere ruimtebehoefes.
- De inplanting van laad- en loszones houdt ook rekening met een goede bereikbaarheid bij minimale omgevingshinder.

- In plaats van geïsoleerde ad-hocoplossingen is het aangeraden dat het lokale bestuur een samenhangend plan uitwerkt voor de spreiding van laad- en loszones op de meest strategische locaties, die bereikbaar zijn via een logische aan- en afvoerroute. Niet alleen moeten de vereiste verkeersborden voorzien worden, het is ook raadzaam de zone herkenbaar te maken via aangepast materiaal of markering.
- Gezien in de meeste situaties sprake is van ruimtegebrek, wordt best zoveel mogelijk gezocht naar oplossingen die flexibel gebruik toelaten. Bijvoorbeeld laad- en loszones die buiten de 'venstertijden' ook gebruikt kunnen worden als reguliere parkeerplaatsen of die dienst kunnen doen als verruimd trottoir wanneer er geen voertuigen stilstaan.

2. Zorgen voor juiste en duidelijke borden die chauffeurs waarschuwen voor wegen die niet geschikt zijn voor hun voertuigen, en informeren over regels (gewicht en omvang vrachtwagens, venstertijden, parkeren en laden) en adviesroutes:

- juiste en actuele informatie geven die goed leesbaar en in goede staat is;
- voldoende borden voorzien met parkeer- en laadinformatie;
- samen met huurders en eigenaars werken aan betere informatieborden;
- geactualiseerde informatie overbrengen met realtime informatieborden.

3. Aandacht besteden aan venstertijden (zie ook steekkaart 4 - Venstertijden).

4. Laad- en loszones aanduiden in het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan of vastleggen via een verordening. Een verhoogde aandacht besteden aan vrachtverkeer in lokale ruimtelijke plannen, in het bijzonder laad- en loszones.

5. Gebruik maken van fysieke barrières om ervoor te zorgen dat chauffeurs de wetten niet overtreden en geïdentificeerd worden wanneer ze dat wel doen. Dit kan aan de hand van intrekbare paaltjes (eventueel computergestuurd) en breedtebeperkingen.

6. Aandacht besteden aan de opvolging en handhaving door de lokale politie.

7. Om fout parkeren te vermijden kunnen/kan:

- afspraken gemaakt worden tussen de gemeente en de handhavingdienst: de lokale politie kan en mag het politiereglement uitvoeren;
- gezorgd worden voor afgesloten laad- en loszones;
- een verbodskruis op het wegdek aangebracht worden;
- afspraken gemaakt worden tussen chauffeurs en ontvangers;
- een meldingslijn voor chauffeurs opgestart worden en/of controle door de politie verscherpt worden om zo de handhaving te verbeteren.

8. Een stad of gemeente moet structureel nadenken over hoe de levering aan handelszaken op een veilige, efficiënte en wettelijke manier uitgevoerd kan worden met een minimum aan hinder. Enkel aan symptoombestrijding doen (door bv. het uitschrijven van boetes aan dubbel geparkeerde vrachtwagens) zal geen soelaas brengen.

Voor- en nadelen van de maatregel	VOORDELEN	NADELEN
Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen	<ul style="list-style-type: none"> • De vrachtwagens hinderen de verkeersstroom niet meer, congestie neemt af. • De vrachtwagens hinderen minder voetgangers en fietsers, gevaarlijke situaties worden vermeden. De kans op ongevallen neemt af. • De vrachtwagen hoeft geen ongeoorloofd gebruik meer te maken van trottoirs en fietspaden. De infrastructuur is voorzien op het gewicht van het voertuig en wordt niet beschadigd. • De zones kunnen flexibel ingezet worden afhankelijk van de gebruikers (vrachtvervoer, personenvervoer) en het tijdstip van de dag. • Meer duurzame en efficiënte beleving van de winkels: <ul style="list-style-type: none"> - minder kilometers en minder uitstoot; - dichterbij de winkels parkeren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Investerings in infrastructuur en beschikbare ruimte zijn nodig. • Afspraken vereist tussen de lokale overheid en de handhavende instantie, mogelijk ook tussen chauffeurs en ontvangers. • De controle op de naleving van de laad- en losplaatsen is intensief en vereist een mobiele parkeerwachter.
Aandachtspunten voor steden en gemeenten	Duidelijke afspraken en handhaving met een hoge pakkans.	
Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland	<ul style="list-style-type: none"> • Maak duidelijke afspraken met de handhavingdienst (politie), maar ga ook na of er op straatniveau oplossingen gevonden kunnen worden. • Breng de lokale situatie in kaart, observeer de functies en de beschikbare ruimte en werk zo op een coherente manier een plan uit met laad- en loszones die goed bereikbaar zijn en in lijn liggen met de bestaande afvoerroutes. • In enkele Brusselse gemeenten worden laad- en loszones ingericht als parkeerplaatsen met hoge tarieven. Daardoor kunnen autonome parkeerbedrijven of onafhankelijke parkingoperatoren controles uitvoeren in plaats van de politie. • Zowel het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (in samenwerking met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – VSGB) als het Franse onderzoekscentrum CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) heeft ten behoeve van plaatselijke wegbeheerders een methodologische wegwijzer voor laad- en loszones opgesteld. • In Gent kunnen leveranciers en klanten sinds maart 2012 (in het kader van het Europese subsidiëringsprogramma CIVITAS Elan) maximaal 15 minuten (met ticket) gratis parkeren in de buurt van de Vlaanderenstraat voor laden en lossen. De zones worden aangeduid met gele markeringen. Deze laad- en loszones worden verder uitgerold in Gent. 	



Voor meer info

[www.mobielvlaanderen.be \(/vademecums/parkeerbeleid\)](http://www.mobielvlaanderen.be (/vademecums/parkeerbeleid))

www.civitas.eu

http://www.avcb-vsgeb.nl/actualites-full.html?cmp_id=7&news_id=2537

(Organisatie van leveringen langs de openbare weg in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest)

[www.certu.fr \(Mobilité et déplacements /marchandises en ville /Articles\)](http://www.certu.fr (Mobilité et déplacements /marchandises en ville /Articles))



MOBILITEIT



ECONOMIE



HANDHAVING

www.shop-in-kortrijk.be

www.shop-in-kortrijk.be

www.shop-in-kortrijk.be

BILLBOARD

BAMART

STUDIO

HILFESER

HILFESER

4.

VENSTERTIJDEN

Schets thema en problematiek voor steden en gemeenten

Steden en gemeenten hanteren venstertijden om de leefbaarheid van de stadskern te vergroten. Het houdt in dat een specifieke groep gemotoriseerde stedelijke weggebruikers slechts gedurende een paar uur per dag de toegang verleend wordt tot de binnenstad, een specifieke zone of straat. Venstertijden kunnen gelden voor vracht- en personenwagens (een winkelwandelstraat) of enkel voor vrachtwagens.

Nederlands onderzoek wijst uit dat té strenge venstertijden logistieke problemen veroorzaken. Een nog groter probleem wordt veroorzaakt door het feit dat de verschillende regio's hun venstertijden onvoldoende met mekaar afstemmen. Doordat veel transporteurs op hetzelfde moment goederen moeten afleveren, gaat de inefficiëntie en de kostprijs omhoog. Een tweede vaststelling is dat de venstertijden in de voormiddag van toepassing zijn, zodat de grote verplaatsingspiek zich in de spits voordoen.

Vlaams onderzoek wijst uit dat de situatie in het Vlaamse Gewest minder ingrijpend is. D-via, een project van het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM), onderzocht de logistieke spelregels in 26 Vlaamse steden en gemeenten. Conclusie is dat er in de meeste steden en gemeenten venstertijden zijn (alle centrumsteden hebben er), die redelijk aanvaardbaar zijn voor de logistieke sector.

Toch moet vermeden worden dat er een evolutie plaatsvindt naar meer en strengere venstertijden, aangezien dit de logistieke operaties bemoeilijkt. Beter is om een gecoördineerd beleid te voeren binnen een bepaalde regio.

Invalshoek Tijdstip van levering

Betrokken dienst(en) Mobiliteit, economie, handhaving

Mogelijke acties voor steden en gemeenten

1. Venstertijden hebben zeker een lokale basis. Toch moeten de verschillen in aanpak met de buursteden en gemeenten bekeken worden zodat de logistieke operaties zo vlot mogelijk kunnen verlopen.
2. In overeenstemming met de betrokken partijen (logistieke sector, steden en gemeenten, provincies, Vlaams Gewest) kan naar een oplossing gezocht worden die een evenwicht biedt tussen stedelijke leefbaarheid en economische kosten.
3. Er is nood aan een transparante communicatie van de geldende venstertijden. Door de venstertijden van alle steden en gemeenten te bundelen in een overkoepelend bestand, kan een vrachtwagenchauffeur bij de ritplanning op voorhand al rekening houden met de lokale situatie. Het is belangrijk dat dit bestand continu gevoed wordt met gemeentelijke gegevens zodat de databank actueel en volledig blijft.
4. Steden en gemeenten kunnen de regelgeving opnemen in de rubriek 'mobiliteit' van het gemeentelijk mobiliteitsplan zodat er lokaal een betere afstemming is over de geldende regelgeving. Ook de lokale politie moet op de hoogte gebracht worden van het overkoepelende beleid.

Voor- en nadelen van de maatregel

VOORDELEN

- Venstertijden kunnen een aantrekkelijk winkel-wandelklimaat creëren.
- Venstertijden kunnen sturend optreden.
- Een privilegeaanpak voor PIEK-gecertificeerd materiaal, of voor fietskoeriers en elektrische wagens wordt mogelijk (zie steekkaarten 6 – Milieuvriendelijke voertuigen en 7 – Fietskoeriers).
- Het is aangewezen om de lokale situatie te organiseren vanuit een regionale beleidsvisie.

NADELEN

- De venstertijden leveren aanzienlijke logistieke kostenverhogingen op.
- De communicatie rond de lokale regelgeving dringt niet makkelijk door tot de planningsdiensten van de logistieke ondernemingen.
- Té strenge venstertijden maken een economisch rendabele detailhandel moeilijk. Uitwijkgedrag naar shopping-centers en baanwinkels is mogelijk.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Voor logistieke dienstverleners en ondernemers is het niet altijd eenvoudig om te plannen op basis van de geldende venstertijden. Venstertijden kunnen ook kaderen in een positieve en stimulerende aanpak. Door middel van een privilegeaanpak kunnen de ondernemers en handelaars gestimuleerd worden om nieuwe duurzame technologieën aan te kopen.
- Als de venstertijden té streng zijn, kan verhuisgedrag optreden. Economische en maatschappelijke effecten moeten tegen elkaar afgewogen worden.
- Het is aan te bevelen om een regionale beleidsvisie uit te werken die aansluit bij de lokale situaties en de organisatie hiervan mee aanstuurt. De steden en gemeenten kunnen deze aanpak mee ondersteunen door hun venstertijden transparant te delen.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

Venstertijden hebben zeker een reden van bestaan, maar kunnen beter in alle steden en gemeenten op een manier vorm krijgen die voor alle partijen aanvaardbaar is.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

- Nederlands onderzoek wees op aanzienlijke jaarlijkse extra kosten tot 425 miljoen euro voor de detailhandel door de strenge venstertijden. Een compromisvoorstel met een kader aan venstertijden werd voorgelegd. Het basisprincipe is dat er geen regels zijn, tenzij de gemeente aantoont dat die noodzakelijk zijn. Dit zogenaamde 'referentiemodel' wil zeggen dat bevoorrading niet is toegestaan tussen 12 en 18 uur, maar daarbuiten wel. Dit compromis zou een logistieke kostenverhoging van 8% betekenen. Dit is beter dan bij een ongecoördineerde implementatie waarbij de kosten tot 12% oplopen.
- In het kader van het PIEK-pilootproject werden ontheffingen gegeven op de venstertijden op voorwaarde dat er met stil materiaal geleverd werd (zie steekkaart 5- Dagranddistributie).

Voor meer info

www.steunpuntmobilo.be (/onderzoeksresultaten/beleidsondersteunende papers)
www.d-via.be
www.flanderslogistics.be (/PIEK)



MOBILITEIT



ECONOMIE



MILIEU



HANDHAVING

5.

DAGGRAND- DISTRIBUTIE

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Leveren buiten de gewone levertijden, in de vroege ochtend of de late avond, zal er toe leiden dat er deels buiten de spitsuren op de autosnelwegen gereden kan worden. Dit heeft een positieve invloed op de efficiëntie en duurzaamheid van de leveringen.

Leveren in de dagrand is een privilege waar lokale besturen voorwaarden aan kunnen koppelen. Het stille materiaal dat de bedrijven hanteren, moet voldoen aan de geluidscriteria, waarop lokale besturen eventueel een ontheffing kunnen toekennen op de venstertijden (zie ook steekkaarten 4 – Venstertijden en 9 – Privilegeaanpak).

Er zijn zowel economische als sociale voordelen. De economische functie van de stad kan baat hebben bij het leveren buiten de spitsuren. Vervoerders hebben nu namelijk te kampen met krappe bevoorradings tijden, wat de kost van de distributieactiviteiten doet oplopen. Er is een toenemende bereidheid van ontvangers om goederen in de dagrand in ontvangst te nemen omdat ze nu tijdens de openingsuren geconfronteerd worden met laad- en losactiviteiten. Verder kan deze maatregel voor steden en gemeenten ook positieve effecten hebben op het vlak van verkeersveiligheid, milieu, mobiliteit en logistieke efficiëntie.

Invalshoek	Tijdstip van levering
Betrokken dienst(en)	Mobiliteit, economie, milieu, handhaving
Mogelijke acties voor steden en gemeenten	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zorgen voor een goede communicatie en afspraken tussen retailers, transporteurs en stadsbestuur. Deze afspraken kunnen vastgelegd worden in een typedocument, dat door de Vlaamse overheid wordt uitgewerkt. 2. Bij sites met een parkeerprobleem kunnen beleids- en infrastructurele maatregelen genomen worden: <ul style="list-style-type: none"> • de parkeerreglementering aanpassen in functie van een optimale verkeersveilige situatie; • handhavend optreden; • kleine infrastructurele aanpassingen uitvoeren (stillere wegbedekking) indien de situatie erom vraagt; • een systeem van verzinkbare palen overwegen, van op afstand te bedienen door 'geprivilegieerde' chauffeurs die toegang hebben tot een bepaald gebied op uren wanneer andere voertuigen daar niet toegelaten zijn. 3. In geval van gelijktijdige leveringen in overleg met distributeurs een wachtlocatie voorzien. Dit is mogelijk in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan. 4. Met betrekking tot lokale politiereglementen en lokale venstertijden: <ul style="list-style-type: none"> • zo nodig externe expertise inroepen om de problematiek te bekijken; • zorgen dat het gebruik van stille leveringen expliciet toegelaten en bevorderd wordt; • mogelijkheid voorzien om bezwaar in te dienen en ervoor zorgen dat er binnen een redelijke termijn een definitieve gemotiveerde beslissing is.

5. In dialoog met de gewestelijke overheid de huidige situatie bekijken:

- nagaan waarom er venstertijden werden ingesteld;
- nagaan of de achterliggende redenen van die venstertijden nog van toepassing zijn of achterhaald zijn;
- nagaan of kleine aanpassingen aan de venstertijden mogelijk zijn;
- nagaan of een systeem van lokale ontheffing mogelijk is, waarbij de voertuigen die in de dagrand leveren niet onderworpen zijn aan de regels die anders van toepassing zouden zijn;
- nagaan welke voorwaarden er dan gesteld worden, zoals geluidscriteria (in Vlaanderen opgenomen in de Vlarew-wetgeving).

6. Een controlesysteem opstellen om na te gaan of de leveringen in de dagrand gebeuren binnen de waarden die het normerend geluidskader vooropstelt.**Voor- en nadelen van de maatregel****Samenleving****VOORDELEN**

- Geluidshinder daalt door inzet van stil materiaal.
- Emissies dalen.
- Verkeersveiligheid verhoogt.
- Bereikbaarheid verhoogt.

NADELEN

- Risico op geluidshinder wanneer het stille materiaal niet correct gebruikt wordt.
- Controle op de naleving is nodig. Een aandachtspunt zijn de hybride voertuigen die ook op een klassieke verbrandingsmotor kunnen overschakelen.
- Investeringskosten met zich mee.

Bedrijven**VOORDELEN**

- Dalende brandstofverbruik.
- Tijdswinst.
- Organisatorische baten (leveringen voor openingsuren van de winkels zodat goederenbehandeling eenvoudiger wordt en winkelpersoneel zich tijdens de uren op de winkel kan focussen).
- Positief effect op imago en klantenbinding.
- Loopt vooruit op de mogelijke invoering van een slimme kilometerheffing, die transport tijdens spitsuren duurder zal maken dan in de daluren.

NADELEN

- Investeringskosten in aankoop en onderhoud van rollend materiaal en laad- en losmateriaal.
- Investering in infrastructuur voor ontvangen goederen.
- Toename personeelskosten (opleiding, nachtarbeid).
- Organisatorische kosten (planning, begeleiding proefprojecten en overleg).
- De hele logistieke keten – inclusief leveranciers en eindklanten – moet flexibeler worden.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Er is nood aan duidelijke en transparante communicatie en samenwerking tussen alle stakeholders (gewestelijke en lokale overheden, retailers, sociale partners, omwonenden ...).
- De betrokken retailers moeten investeren in stil materiaal.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

- In Vlaanderen liep in 2010 en 2011 het PIEK-pilootproject, waar 9 steden en gemeenten aan deelnamen. Colruyt en Delhaize beleverden er hun vestigingen met stil materiaal in de dagrand. Dit project gaf inzicht in de positieve maatschappelijke en bedrijfseconomische effecten van stille distributie in de vroege ochtend (tussen 6 en 7 uur) en de late avond (tussen 19 en 23 uur). Dit wordt opgevolgd door het PIEK 2-project rond stille en duurzame leveringen.



- In het voorjaar 2011 werd een studie afgerond waarbij het Vlaamse Instituut voor de Logistiek (VIL) samen met 14 bedrijven via pilootprojecten onderzocht of dal- en nachtdistributie van en naar distributiecentra een duurzame oplossing kan zijn voor het realiseren van een vlottere goederendoorstroming.
- In 2010 werd door Belspo (Federaal Wetenschapsbeleid) in samenwerking met de Universiteit Gent, de Vrije Universiteit Brussel en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw een studie uitgevoerd over nachtdistributie (ook gekend als "Night-Deli").
- In het Verenigd Koninkrijk werd in mei 2011 een studie afgerond die in dezelfde lijn ligt als het PIEK-project.
- De Noise Abatement Society (NAS), het Department for Transport (DfT) en de Freight Traffic Association (FTA) hebben het Quiet Deliveries Demonstration Scheme (QDDS) ontwikkeld. Hiermee willen ze bewerkstelligen dat, waar mogelijk, zware vrachtwagens en andere voertuigen de supermarkten en andere retailers 's nachts of in de vroege ochtend zullen gaan beleveren, zonder de lokale bewoners of het brede publiek te storen.
- In Nederland werd in 2008 het PIEK-project uitgevoerd door SenterNovem.

Voor meer info

[www.flanderslogistics.be \(/piek\)](http://www.flanderslogistics.be (/piek))
[www.flanderslogistics.be \(/piek2\)](http://www.flanderslogistics.be (/piek2))
www.vil.be
www.vvsg.be
www.comeos.be
www.piek-international.com
[http://noiseabatementociety.com \(/campaigns/quiet-deliveries-demonstration-scheme/\)](http://noiseabatementociety.com (/campaigns/quiet-deliveries-demonstration-scheme/))



MOBILITEIT



MILIEU



HANDHAVING

Ik rij elektrisch

6.

MILIEUVRIENDELIJKE VOERTUIGEN

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

De term milieuvriendelijke voertuigen (MVV) dekt vele ladingen. In principe gaat het om verschillende types voertuigen die gebruik maken van alternatieve brandstoffen zoals aardgas, petroleumgas, waterstof, biobrandstoffen, elektrische voertuigen met een batterij of brandstofcel, en hybride voertuigen. Deze voertuigen hebben lokaal een lage impact op het milieu. Criteria die gebruikt kunnen worden om die impact te bepalen zijn de uitstoot van schadelijke stoffen zoals onder meer stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM) en koolstofdioxide (CO₂), en geluidshinder.

Hoewel stijgende brandstofprijzen en ambitieuze Europese doelstellingen (20% alternatieve brandstoffen tegen 2020 en een CO₂-vrije logistiek in steden tegen 2030) het traditioneel wegtransport onder druk zetten, is een grootschalige invoering van MVV nog veraf. Vaak gehoorde struikelblokken zijn:

- ze zijn te duur;
- er zijn geen duidelijke voordelen voor de individuele gebruiker;
- de nieuwe technologieën zijn niet betrouwbaar;
- er zijn niet genoeg tankstations/oplaadpunten;
- het aanbod aan MVV is onvoldoende gediversifieerd.

Net omwille van de huidige terughoudendheid ten opzichte van MVV die een aantoonbaar positieve impact hebben op het milieu, kunnen overheden een belangrijke rol spelen door bovenstaande barrières weg te nemen via specifieke initiatieven en maatregelen. De overheid kan ook privé-initiatieven aanmoedigen in hun zoektocht naar duurzame systemen die voor hen voordelen (financieel, marketing) opleveren.

Invalshoek	Vervoermiddel
Betrokken dienst(en)	Mobiliteit, milieu, handhaving
Mogelijke acties voor steden en gemeenten	<p>Lokale besturen kunnen het gebruik van MVV promoten en bedrijven aanzetten tot investeringen in een duurzame vloot via:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Publiek-Private Samenwerking (PPS): de overheid overlegt met private actoren om duurzamere oplossingen voor de distributie te ontwikkelen. Een voorbeeld van PPS op het vlak van stedelijk goederenvervoer is de oprichting van een stedelijk distributiecentrum (zie steekkaart 11 – Stedelijk distributiecentrum). Milieuvriendelijke voertuigen kunnen dan ingezet worden binnen deze nieuwe logistieke netwerken; • Conferenties en promotie: de terughoudendheid van private actoren tegenover MVV heeft vaak te maken met een gebrek aan kennis. Toelichting en correcte informatie rond nieuwe technologieën kan die terughoudendheid wegnemen; • Gebruik van MVV door overheidsdiensten: lokale besturen kunnen via een duurzaam aanbestedingsbeleid de markt van de MVV aanzwengelen en tegelijk aan private actoren het goede voorbeeld geven; • Financiering van onderzoeksprojecten en proefprojecten: de financiële ondersteuning van de ontwikkeling van onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's op het gebied van MVV binnen de privésector is een uitstekende drijfveer om de publieke en private doelstellingen te realiseren.

Lokale besturen kunnen een aantal lokale regels uitwerken die de marktspelers aansporen of zelfs verplichten om MVV in te zetten:

- **Lage-emissiezones** (zie steekkaart 13 – Lage-emissiezones): MVV krijgen speciale voordelen wanneer ze bepaalde gebieden binnenrijden, zoals het stadscentrum, een handelscentrum, enz. Het is dan goedkoper om het eindtraject met MVV af te leggen dan met traditionele voertuigen. Dit kan door de toegang tot de eindbestemming enkel voor te behouden aan MVV;
- **Taks:** de toegang voor niet-MVV kan onderhevig zijn aan een taks (rekeningrijden);
- **Dagranddistributie** (zie steekkaart 5 – Dagranddistributie): in plaats van voertuigen te discrimineren op basis van de zones waar ze door rijden, worden ze gediscrimineerd op basis van het tijdstip van levering. Enkel stille voertuigen lenen zich voor nachtdistributie en vaak zijn ze ook milieuvriendelijker;
- **Ontwikkeling van een netwerk van tankstations/oplaadpunten:** door een netwerk van tankstations/oplaadpunten voor alternatieve brandstoffen uit te bouwen wordt aan de markt een teken van vertrouwen gegeven. Deze impuls is essentieel om de onzekerheid op de markt voor alternatieve brandstoffen weg te nemen en de markt voor MVV van de grond te krijgen;
- **Voorbehouden laad- en losplaatsen:** er kunnen laad- en loszones worden voorbehouden voor MVV om hen een voordeel te geven tegenover traditionele voertuigen (zie steekkaarten 3 – Laad- en loszones en 9 – Privilegeaanpak)

De focus op efficiëntie moet centraal staan en de aandacht moet gevestigd worden op grote vloten.

Voor- en nadelen van de maatregel

Lage-emissiezones

VOORDELEN

- Vergroot het welzijn van de stad of de gemeente.
- Geeft de stad of gemeente een groen en dus positief imago.
- Vergroot de concurrentiekracht van MVV, omdat de toegang van de traditionele voertuigen beperkt wordt.

NADELEN

- Beïnvloedt de concurrentiekracht van bepaalde bedrijven in de geregelde zones.

Dagranddistributie enkel voor MVV

VOORDELEN

- Vergroot de toegankelijkheid van de bedrijven in de stad of gemeente.
- Vermindert de congestie.
- Vergroot de concurrentiekracht van MVV.
- Geeft de stad of gemeente een groen en dus positief imago.

NADELEN

- Vereist aanvullende maatregelen zoals bv. stille laadprocedures en middelen.

Financiering van onderzoeksprojecten en proefprojecten**VOORDELEN**

- Opgestart door private actoren en privédoelstellingen, dus lagere kosten voor de stad.
- Toont de haalbaarheid van verschillende innovatieve concepten aan.

Ontwikkeling van tank/laadinfrastructuur**VOORDELEN**

- Vergroot de aantrekkingskracht van de technologie.
- Vermindert de onzekerheid inzake alternatieve technologie.

NADELEN

- Hoge kostprijs.

Ondersteunen van MVW in het stedelijk distributiecentrum**VOORDELEN**

- Vergroot het welzijn van de stad.
- Geeft de stad of gemeente een groen en dus positief imago.
- Vergroot de concurrentiekracht van MVW.

NADELEN

- Is op lange termijn financieel moeilijk haalbaar. Het is een politieke beslissing die onzekerheid met zich meebrengt.
- Beïnvloedt de concurrentiekracht van bepaalde bedrijven in de stad of gemeente.

Conferenties en promotie**VOORDELEN**

- Vergroot de aantrekkingskracht van de technologie.

Voorbehouden laad- en losplaatsen**VOORDELEN**

- Maakt MVW geschikter voor stedelijke distributie.

NADELEN

- Oneerlijk tegenover niet MVW (enkel gerechtvaardigd wanneer het een oplaadpunt is). Dit leidt tot geringe acceptatie. Daarom is communicatie aangewezen, met extra kosten als gevolg.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

Volgende zaken kunnen bijdragen tot het succes van deze maatregel:

- de regelgeving en normen inzake emissies en milieu;
- positieve impulsen, zoals belastingvermindering;
- het netwerk van tankstations/oplaadpunten;
- de individuele transportstrategie en het type voertuigen dat wordt ingezet (bv. een aangepaste vloot voor nauwe straten).

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

- Zicht krijgen op de individuele doelstellingen van de verschillende betrokken partijen (zowel burgers als professionele partners). Zo niet heeft het beleid weinig kans op slagen op lange termijn.
- Zicht krijgen op de specifieke kenmerken van de gemeente of stad in kwestie (bv. kleine straten vragen om kleine voertuigen, rustige buurten om stille voertuigen; de mogelijkheid onderzoeken om de goederenstromen voor de stad te centraliseren).
- Het is belangrijk om na te gaan of het stimuleren van het gebruik van (kleinere) MVV en/of het invoeren van een lage-emissiezone het aantal voertuigkilometers niet zal doen toenemen. In dat geval wordt de lagere uitstoot per MVV weer gecompenseerd door het hogere aantal kilometers.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

- TNT Express legt in Brussel het eindtraject af met elektrische wagens en elektrische fietsen. Om hun werkzaamheden nog efficiënter (lees: sneller en milieuvriendelijker) te laten verlopen, is TNT Express van plan om een mobiel depot in te voeren. Dat is een trailer die uitgerust is met al de faciliteiten van een depot: laaddekken, etikettering, gegevensinvoer, enz. 's Morgens worden alle leveringen voor die dag in de trailer geladen aan het TNT-depot (nabij de luchthaven van Zaventem) en naar een centrale locatie in de binnenstad gebracht. Nadien leggen een aantal vrachtfietsen met elektromotor het eindtraject af.
- In het kader van het PIEK-project beleverde Delhaize een aantal winkels met een aardgastruck. Colruyt heeft ook een hybride truck ontwikkeld.
- Een Vlaamse KMO, E-Trucks Europe, deed in 2012 de eerste testen met een volledig elektrische truck.
- Sinds 2009 bevoorraadt de Cargohopper, een elektrisch aangedreven voertuig rijdend op zelf opgewekte zonne-energie, een deel van de winkels in de Utrechtse binnenstad. De goederen die voor die winkels bestemd zijn, worden centraal aangeleverd in het distributiecentrum gelegen op een goed bereikbaar industrieterrein aan de rand van de stad. Daar worden de zendingen gesorteerd en gegroepeerd en met één grote vrachtauto naar het overslagcentrum aan de rand van de Utrechtse milieuzone vervoerd. Vandaar worden deze zendingen via de Cargohopper naar hun eindbestemming gebracht. Door gebruik te maken van Cargohopper hoefden meer dan 300.000 bestel- en vrachtwagenkilometers niet gereden te worden, wat neerkomt om een besparing van meer dan 60.000 liter diesel en een klein 100 ton CO₂. Cargohopper Utrecht startte op 1 november 2012 ook met een proef waarbij de horecazaken hun koel-, vers- en vrieszendingen gebundeld kunnen laten aanleveren.

Voor meer info <http://mobi.vub.ac.be>
www.bestufs.net
www.straightsol.eu



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



MILIEU



HANDHAVING

7.

FIETSKOERIERS

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Fietskoeriers, internationaal beter gekend als "Bicycle Messengers" of "Bicycle Courriers", halen zendingen op en beleveren deze op een ander adres en dit, in tegenstelling tot de klassieke leveranciers/koeriers, volledig per fiets. Meestal gaat het over pakketjes, documenten en brieven. Ze zijn operationeel in dichtbevolkte stedelijke gebieden.

Fietskoeriers kunnen zowel gebruik maken van een traditionele fiets als van een elektrisch aangestuurde cargofiets die over een geïntegreerde afsluitbare laadruimte beschikt.

Fietskoeriers bieden een aantal socio-economische voordelen. Een fietskoerier kan zich snel verplaatsen in een stad, al mag de af te leggen afstand niet te hoog liggen. Het blijft een modus met een beperkte maximale snelheid en daarom is hij niet opgewassen tegen gemotoriseerd transport buiten de stad. Er is ook een voldoende dichtheid van ophaal- en afleverlocaties nodig, al verschilt dit niet van andere koeriers. Vergeleken met de traditionele manier om pakketjes door de stad te laten beleveren (per vracht- of bestelwagen) hebben de fietskoeriers minder af te rekenen met files op de stadswegen en worden ze amper gehinderd door limiterend lokaal beleid (zoals gewichtsbepalingen, milieuzones, venstertijden, enz.). Fietskoeriers kunnen zelfs marktpotentieel winnen wanneer het wegtransport meer beperkt wordt en dichtslibt. De aflevertijden zijn in de drukke ochtend en avondspits korter in vergelijking met de traditionele manier van transporteren.

Ook het duurzame karakter van transport per fiets speelt mee. De fietskoerier stoot minder schadelijke stoffen uit, wat duurzamer is dan transport met een verbrandingsmotor.

Invalshoek Vervoermiddel

Betrokken dienst(en) Mobiliteit, economie, milieu, ruimtelijke ordening, handhaving

**Mogelijke acties
voor steden en
gemeenten**

1. Steden en gemeenten kunnen in eigen boezem kijken en kunnen zendingen binnen de stad laten uitvoeren via een fietskoerier. Veel Vlaamse centrumsteden kennen fietskoeriers die deze stedelijke leveringen snel en duurzaam kunnen uitvoeren. Is die uitbesteding niet mogelijk of wenselijk, dan kan eigen personeel aangezet worden tot het gebruik van de fiets voor dit type activiteiten.
2. Steden kunnen hun lokale handelsverenigingen stimuleren in het duurzamer organiseren van hun transporten binnen de stad. Zo worden veel lunches aan huis/kantoor geleverd met kleine bestelwagens. Een fietsoplossing kan dit transport duurzamer en zelfs sneller maken. De tijd die ondernemers nu besteden aan het eigenhandig leveren van lunches, kan anders besteed worden.
3. Talrijke sectoren hebben zendingen die per fiets door de stad vervoerd kunnen worden: bv. administraties, notarissen, advocatenkantoren, reclameagentschappen, de medische sector, broodjeszaken, bloemisten en detailhandel. Fietskoeriers kunnen zich ook integreren in de stromen van grote internationale logistieke spelers. Via de respectieve belangenorganisaties kan de stad proberen om deze partijen te overtuigen van de duurzame mogelijkheden van vervoer per fiets.
4. Steden en gemeenten kunnen een stedelijk logistiek beleid voeren dat winkelwandelstraten en pleinen autoluw maakt met een privilegeaanpak voor bv. fietskoeriers of lage emissievoertuigen.
5. Steden en gemeenten die betrokken zijn in concepten als stedelijke distributiecentra kunnen fietskoeriers als mogelijke partner betrekken.
6. In de heraanleg van straten of pleinen kan rekening gehouden worden met intensief fietsverkeer, wat niet alleen de fietskoeriers maar ook de modale fietser ten goede komt.

VOORDELEN

- Fietskoeriers kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal voertuigbewegingen in de stad.
- Ze kunnen binnen de stad kleine pakketten vervoeren die onder tijdsdruk afgeleverd moeten worden.
- Ze bieden competitieve prijzen aan en zijn vaak sneller dan bestelwagens.
- De transporten gebeuren nagenoeg emissieloos.
- De fietskoeriers hebben een duurzaam en hip imago.
- Bij toenemende congestie nemen de voordelen van de fietskoeriers toe. Die zijn, in tegenstelling tot de bestelwagens, niet afhankelijk van de duurder wordende fossiele brandstoffen.

NADELEN

- Door de beperkte volumes voor sommige fietskoeriers is een doorgedreven professionalisering niet altijd mogelijk.
- Logistieke bedrijven staan weigerachtig tegenover samenwerking met deze bedrijven doordat een extra overslag tussen vrachtwagen en fiets de kost per zending kan verhogen.
- De lokale ondernemers zijn zich niet bewust van de mogelijkheden van transport per fiets.
- Ondernemers die een fietskoeriersdienst willen opstarten, hebben niet de middelen om hun product grote bekendheid te geven.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Ondernemers die een fietskoeriersdienst willen opstarten, hebben beperkte middelen om hun voordelen aan het grote publiek kenbaar te maken. Door een samenwerking met verschillende vertegenwoordigers (handelaarsverenigingen, notarissen, eigen stadsdiensten, enz.) kan de stad helpen om bekendheid te creëren.
- Een stad die fietskoeriers wil stimuleren dient ook een fietsvriendelijk mobiliteitsbeleid te voeren zodat de fietsers veilig en snel de stad kunnen doorkruisen.
- De fietskoeriers die al actief zijn, hebben voldoende volumes nodig om kostenefficiënt te opereren. Die volumes kunnen komen van lokale stromen binnen de stad of van de 'first mile' en 'last mile'-activiteiten van logistieke bedrijven. Elk deel van de markt vraagt een eigen aanpak.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

- Steden en gemeenten kunnen eigen stedelijke zendingen per fiets versturen of kunnen ondernemers in de binnenstad overtuigen van de mogelijkheden van lokale fietskoeriers. De fietskoeriers geven aan dat hun mogelijkheden niet genoeg bekend zijn en dat een communicatiecampagne de onbekendheid zou kunnen wegwerken. Steden kunnen mee aan deze bekendheid werken.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

- Buitenlandse steden zoals Londen, Parijs en Amsterdam geven het voorbeeld in het gebruik van de fiets voor vrachtvervoer. De vergelijking met deze voorbeelden is niet altijd even realistisch daar de gemiddelde Vlaamse stad kleiner is dan bijvoorbeeld Londen of New York. Daarom is het beter om te focussen op de lokale voorbeelden. In 2013 zijn er in België al meer dan 15 fietskoeriers actief (contactgegevens zijn te vinden op www.flanderslogistics.be/fietskoeriers). Daarenboven zijn er nog lokale initiatieven die via sociale tewerkstelling werken. De fietskoeriers leveren nu al diensten met een fiets-rugzakcombinatie. In Brussel is een onderneming actief met cargofietsen die meer volume en gewicht aankunnen. De aanhoudende groei van deze bedrijven duidt op potentieel.
- Op 14 juli 2012 werd er een 'European Cycle Logistics Federation' in het leven geroepen via het Europese project Cycle Logistics (looptijd mei 2011 – mei 2014). Het heeft als doel het gebruik van de fiets te promoten voor het vervoer van vracht in een stedelijke omgeving en goede praktijkvoorbeelden in kaart te brengen en te delen.

Voor meer info

www.flanderslogistics.be (/fietskoeriers)
www.cyclelogistics.eu
<http://federation.cyclelogistics.eu>



Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits ziet fietskoeriers als een duurzame en slimme oplossing voor het afleveren van tijdskritische pakketjes in de stad. Op deze foto neemt ze documenten in ontvangst van een fietskoerier.



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



MILIEU



HANDHAVING



8.

VERVOER TE WATER EN OPPORTUNITeiten IN HET KADER VAN STEDELIJKE DISTRIBUTIE

Schets thema en problematiek voor steden en gemeenten	Door maximaal in te zetten op de alternatieve vervoersmodi zoals het water, wenst de Vlaamse overheid optimaal gebruik te maken van de bestaande infrastructuurnetwerken; waar mogelijk ook voor stedelijke distributie en stedelijke bevoorrading. Naast wegvervoer kunnen ook andere modi aan bod komen. Voor specifieke steden en gemeenten zou het vervoer via het water een deel van de oplossing kunnen bieden om de mobiliteit te verbeteren en om de verkeersleefbaarheid te verhogen.
Invalshoek	Vervoermiddel
Betrokken dienst(en)	Mobiliteit, economie, milieu, ruimtelijke ordening, handhaving
Mogelijke acties voor steden en gemeenten	<ol style="list-style-type: none"> 1. Steden en gemeenten kunnen vervoer te water ondersteunen. Vooral infrastructuur zijn er een aantal aanpassingen nodig, waar de stad inspraak in heeft. Zo vereist het stedelijke vervoer via het water veilige laad- en loslocaties voor de overslag van paletten en andere goederen die via de binnenvaart zouden worden aan- en afgevoerd. 2. In afstemming met de waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart kunnen lokale besturen een PPS-project opstarten. 3. Steden kunnen hun schouders zetten onder de bekendmaking van deze mogelijkheden bij de verzenders en ontvangers zodat dit nieuwe vervoersconcept voldoende volume zou kunnen aantrekken. 4. Ook samenwerking met belangenorganisaties als UNIZO en Voka kan hier een belangrijke rol in spelen. 5. Vlaamse beleidsmakers hebben hun steun voor deze projecten uitgesproken. De lokale overheid kan zich als partner engageren in de uitbouw van het netwerk aan watergebonden laad- en loslocaties. 6. Steden die participeren in Europese onderzoeksprojecten zoals CIVITAS kunnen deze concepten tot een pilootproject uitbouwen. 7. De steden en gemeenten kunnen het beleid sturen zodat vervoer te water minder beperkingen opgelegd krijgt (zie steekkaart 9 - Privilegeaanpak).

Voor- en nadelen van de maatregel

VOORDELEN

- Het vervoer via de waterweg is veel duurzamer dan het wegvervoer.
- De waterweg kent weinig congestieproblemen.
- De stedelijke waternetwerken hebben geen venstertijden, wat maakt dat de aflevering van de zendingen gedurende de hele dag op een betrouwbare manier kan gebeuren.
- De eerste conclusies voor Elektroboot in Gent duiden op een marktpotentieel. Dit kan enkel een succes worden bij voldoende volumes.
- De luchtkwaliteit in de stad gaat er op vooruit door het vervangen van wegdoor watervervoer.
- De Vlaamse overheid stimuleert de uitbouw van kaaimuren en palletvervoer.
- Europese projecten kunnen mogelijk over deze innovatieve concepten gaan. De financiering biedt mogelijkheden om de opstartfase te overbruggen.

NADELEN

- De extra overslag aan de stadsrand vraagt planning en investeringen.
- Elektrische vaartuigen kunnen een op-laadpunt nodig hebben. Die infrastructuur moet voorzien worden.
- De stedelijke waterlopen zijn mogelijk aangeslibd, waardoor de waterloop niet diep genoeg is. Investeringen in baggerwerken zijn mogelijk nodig.
- De logistieke gewoontes moeten aangepast worden.
- Er moet een voldoende betrouwbare operator gevonden worden zodat een pilootproject ook in een implementatie resulteert.
- Weinig steden en gemeenten hebben een dicht netwerk aan waterwegen.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Ondernemers die deze diensten willen opstarten, hebben beperkte middelen om hun voordelen aan het grote publiek kenbaar te maken. Door een samenwerking met verschillende verzenders en ontvangers van pakketten kan de stad helpen om bekendheid te creëren.
- De stad hoeft niet de exploitant te zijn van het vervoersconcept. Toch zal er in de opstartfase steun nodig zijn. Gezien de maatschappelijke voordelen (lagere congestie en emissies) is dit te verantwoorden.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

De Vlaamse overheid heeft een ambitieus programma om in kaaimuren te investeren. Die zijn zeker nodig om het palletvervoer via de waterweg mogelijk te maken. De stad kan als lokale partner veel van die investeringen mee laten renderen en de besluitvorming faciliteren.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

- Onderzoek in Vlaanderen wees op het potentieel voor twee specifieke goederenstromen:
 - Voor de steden met een netwerk aan waterwegen in de stadskern kan een vervoer zoals met de pakjesboot DHL Floating centre (zie praktijkvoorbeeld hieronder) economisch en maatschappelijk rendabel zijn en gecombineerd worden met fietskoeriers. In een recente beleidsondersteunende paper (Maes e.a., 2012) werd een voorbeeld voor de stad Gent in detail onderzocht. Een enthousiaste ondernemer wil starten met dit watertransport. Uit de simulatie die in het kader van de paper werd uitgevoerd, komt naar voren dat de kostprijs van vervoer te water competitief is.
 - Voor de steden die aan een waterloop gelegen zijn, kan palletvervoer via de binnenvaart oplossingen bieden. Een netwerk met verschillende watergebonden overslaglocaties kan genoeg volume genereren om een rendabel project op te zetten. (Cornillie en Macharis, 2006)

Recent werd dit concept in het pilootproject 'Build over Water' gegoten, dat ruime steun kreeg vanuit de overheid en het bedrijfsleven. Het project is te zien als een eerste concretisering van het strategische project 'Distribouw'. Met Distribouw beogen de waterwegbeheerders om, in samenwerking met de sector, een netwerk van distributiecentra voor bouwmaterialen langs waterwegen op te zetten om zo via clustering van materiaal- en productstromen de binnenvaart betere kansen te bieden.

- Vooral Nederland biedt voorbeelden wat betreft het gebruik van de stedelijke waterlopen om rolcontainers, pakketten en post te verzenden.
- Wat het verzenden van post en pakketten betreft is het voorbeeld van het DHL Floating centre interessant. Al sinds 1997 vaart deze voormalige toeristische rondvaartboot rond in de Amsterdamse stadskern. De volumes (pakjes) om dit concept rendabel te houden komen vanuit het DHL-netwerk. Het concept wordt gecombineerd met fietskoeriers. Wat de rolcontainers betreft zijn de Utrechtse bierboot en de Amsterdamse City Supplier twee succesvolle voorbeelden. Ze zetten elk een elektrisch aangedreven binnenschip in. Elk hebben ze een kraan die de goederen op de waterkant kan afzetten.
- In Frankrijk zijn er dan weer meer voorbeelden te vinden van goederenstromen die atypisch zijn voor een fijnmazige distributie via de binnenvaart. In Parijs gaat het over rollen papier en nieuwe wagens. Eind 2012 startte een supermarktketen er met het aanleveren van consumptiegoederen via de binnenvaart. Zo krijgen consumenten de mogelijkheid om dichterbij hun woonomgeving inkopen te doen. In Rijsel gaat het over stedelijk afval dat uiteindelijk dient voor een biogasinstallatie.

Voor meer info

www.wenz.be
www.descheepvaart.be
www.vim.be
www.steunpuntmobilo.be



© Gemeente Utrecht



MOBILITEIT



ECONOMIE



MILIEU



HANDHAVING

9.

PRIVILEGEAANPAK

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Steden en gemeenten kunnen een mobiliteitsbeleid voeren waar beperkingen worden opgelegd aan bepaalde weggebruikers. Een voorbeeld hiervan zijn venstertijden. Die kunnen van toepassing zijn op enkel kleine vrachtwagens, op enkel vrachtwagens of op zowel personen- als vrachtvoertuigen.

Om sturend op te treden kunnen lokale overheden ook privileges verlenen (ontheffing voor venstertijden ...) aan vervoerders die aan bepaalde eisen (efficiënt vervoer, schone voertuigen ...) voldoen. Steden en gemeenten kunnen via een privilegeaanpak de inzet van schonere voertuigen stimuleren, bv. door hen lagere tarieven aan te rekenen of minder strenge regels op te leggen bij de beleving van de stad.

De minder strenge regels worden ontheffingen genoemd. Ontheffingen zijn dus uitzonderingen op een regel en hangen nauw samen met de privilegeaanpak.

De privilegeaanpak kan een positief effect hebben op de luchtkwaliteit, de bereikbaarheid en de veiligheid.

Invalshoek Efficiëntieverhogend

**Betrokken
divenst(en)** Mobiliteit, economie, milieu, handhaving

**Mogelijke acties
voor steden en
gemeenten**

Volgende acties kunnen deel uitmaken van de privilegeaanpak:

- ontheffing van venstertijden;
- speciale parkeer- of laad- en losprivileges (zie steekkaarten 3 – Laad- en loszones en 4 – Venstertijden);
- toegang tot lage-emissiezones (zie steekkaarten 6 – milieuvriendelijke voertuigen en 13 – lage-emissiezones).

Met betrekking tot de privilegeaanpak kunnen volgende inzichten uit Nederlands onderzoek worden meegegeven (Regterschot, 2010):

- zorg voor interstedelijke afstemming;
- voeg de privileges in op een weloverwogen en formele manier om pluriformiteit, willekeur en ineffectiviteit te vermijden;
- er zijn geen gestandaardiseerde richtlijnen voor een privilegeaanpak.
- het Nederlandse nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW, 2010) heeft wel een aantal stappen geformuleerd die best in de privilegeaanpak gevolgd worden:
 - definieer heldere eisen op basis waarvan privileges worden verleend;
 - definieer de wijze waarop deze eisen worden gecontroleerd;
 - stel vast wat de looptijd van de regeling zal zijn (doorgaans 1 jaar);
 - bepaal of een maximum aan te verlenen privileges wenselijk is;
 - stel vast op welke wijze zal worden gehandhaafd;
 - leg regeling vast in beleidsregels;
 - meet de effecten en ga na of de kosten (onderzoek ontheffingsverlening) de baten (positieve effecten) niet overtreffen;
 - monitor voortdurend want dankzij de technologische vooruitgang worden voertuigen steeds schoner (stiller, zuiniger ...). Dit om te vermijden dat teveel vervoerders gebruik maken van de regeling en de privilegeaanpak zijn stimulerend effect verliest.

Om ontheffingen toe te kennen moeten de beperkingen eerst duidelijk in kaart gebracht worden. Het gaat dan om antwoorden op vragen als: Hoe streng zijn de venstertijden? Wanneer zijn ze van toepassing? Op wie zijn ze van toepassing? Deze informatie moet daarenboven transparant aanwezig zijn.

De steden en gemeenten kunnen nadien volgende concrete stappen nemen:

- zorgen voor de nodige kennisopbouw met betrekking tot voertuigbeperkingen om een ontheffing te kunnen toekennen.
- de criteria tot ontheffing bepalen:
 - Wie kan er een krijgen? (enkel stadsdiensten, vracht- en/of personenvervoer)
 - Wanneer is ze geldig? (tijdstip)
 - Waar is ze geldig? (geografisch)
 - Hoelang is ze geldig? (jaarlijks vernieuwbaar of dagontheffing)
 - Wat is het tarief? (vergoeding of gratis)
 - Hoe wordt de ontheffing kenbaar gemaakt? (Badge om afgesloten zone te kunnen betreden, sticker, parkeerschijf, enz.)
 - duidelijke communicatie voeren over de voorwaarden om aanspraak te maken op een ontheffing en over de aanvraagprocedure die gevolgd moet worden in betreffend geval;
 - harmonisatie van procedures (gebruik maken van hetzelfde informatiemateriaal en beschikbare informatie op de website van het lokale bestuur als bij naburige gemeenten) en de voorwaarden om een privilege toe te kennen;
 - de privilegeaanpak toepassen.

Voor- en nadelen van de maatregel

VOORDELEN

- Maakt het mogelijk dat bepaalde transporten vrijgesteld worden van beperkingen en verhoogt dus de flexibiliteit.
- Verbeterd het ondernemersklimaat van de stad.
- Is een sturende maatregel die innovatie en stil en schoon vervoer kan stimuleren.
- Heeft een mogelijk positieve invloed op luchtkwaliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid en daling hinder in winkelgebieden.

NADELEN

- De beperkende maatregelen moeten eerst in kaart gebracht worden.
- Criteria moeten bepaald worden. Nadien moet er transparante communicatie zijn naar alle stakeholders.
- De ontheffingen moeten ook gecontroleerd worden. Hybride voertuigen verdienen hierbij specifieke aandacht omdat ze op hun klassieke verbrandingsmotor kunnen overschakelen.
- Niet evident om lokaal aan te pakken. Harmonisatie op interstedelijk en mogelijk regionaal niveau kan nodig zijn.
- Vraagt de nodige tijdsinvesteringen om afspraken te maken met naburige gemeenten.
- Risico op onvoorziene effecten, zoals teveel ondernemers die gebruik maken van privileges, wat zorgt voor meer drukte.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Duidelijke criteria bepalen om privileges en ontheffingen toe te kennen.
- Zorgen dat het duidelijk is waar een privilege/ontheffing kan aangevraagd worden.
- De privileges/ontheffingen beperken in aantal, want veel ontheffingen kunnen de beleidsdoelstellingen ondergraven.
- Vanuit de stedelijke diensten het goede voorbeeld geven zodat het draagvlak verhoogt.
- Duidelijke afspraken maken tussen gemeenten onderling.
- De criteria na verloop van tijd herzien want de industrie innoveert en past zich aan de lokale eisen aan. Om te voorkomen dat iedereen een privilege (ontheffing) krijgt, zijn strengere regels nodig.
- De herdefiniëring van de regels transparant communiceren zodat bedrijven hun investeringsplannen op deze eisen kunnen afstemmen.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

De privilegeaanpak en het toekennen van ontheffingen kunnen samen bekeken worden. Het is in eerste instantie belangrijk na te gaan waarom venstertijden en voertuigbeperkingen opgelegd worden. Indien daar geen geldige reden voor is, is er geen ontheffingsbeleid en privilegeaanpak nodig.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

In een aantal Nederlandse steden werkt men met 'erkenningsregelingen' (bv. Utrecht, Groningen, Enschede, Den Bosch), die gebaseerd zijn op basis van het aantal afleveradressen en eventuele aanvullende voertuigeisen met betrekking tot uitstoot (Utrecht, Groningen, Amsterdam). De privileges bestaan daar bijvoorbeeld uit ontheffing voor venstertijden of medegebruik van de busbaan. De Cargohopper in Utrecht geniet van een ontheffing m.b.t. de voetgangerszone omdat het een elektrisch aangedreven, innovatief logistiek concept is.

In de Nederlandse steden met een milieuzone moeten bepaalde categorieën voertuigen niet aan de gestelde emissie-eisen voldoen. Zo zijn ambulances, politie en het stedelijke voertuigenpark vaak vrijgesteld.

De privilegeaanpak is in Nederland van toepassing op PIEK-gecertificeerde trailers en vrachtwagens. Zo'n certificaat wordt door leveranciers van componenten en carrosseriebouwers afgegeven nadat uit een geluidsmeting blijkt dat een product stil is (produceert maximaal 65 dB(A)) tijdens het laden en lossen. Logistieke weggebruikers die gebruik maken van stil materiaal, krijgen het 'privilege' om in meer dan 50 Nederlandse steden tijdens de dagrand en 's nachts (in beperkte gevallen) te mogen leveren. Niet-PIEK-gecertificeerd materiaal mag tijdens deze verkeersluwe en stille periodes bepaalde stadsdelen niet binnen om supermarkten en winkels te beleveren (Zie steekkaart 5 – Dagrandidistributie).

Voor meer info

www.flanderslogistics.be
www.steunpuntmobilo
www.cargohopper.nl



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



HANDHAVING



10.

BUNDELINGSCONCEPTEN

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Maatregelen om logistieke stromen te bundelen leiden tot minder afgelegde voertuigkilometers en een kleiner aantal voertuigbewegingen in de stad of gemeente. Voor de steden en gemeenten is dit belangrijk met het oog op de reductie van de negatieve effecten (congestie, belasting leefomgeving, minder vlot bereikbare handelszaken, onveilige verkeerssituaties) van toenemend gemotoriseerd verkeer in de binnenstad.

Invalshoek

Efficiëntieverhogend

**Betrokken
divenst(en)**

Mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening, handhaving

**Mogelijke acties
voor steden en
gemeenten**

Horizontale samenwerking faciliteren ontheffing van venstertijden;

- **Tussen handelaars op brancheniveau:** binnen een branche kunnen afspraken gemaakt worden rond bestelgedrag en/of levertermijnen zodat het aantal voertuigkilometers voor dezelfde hoeveelheid goederen aanzienlijk vermindert. Handelaars komen overeen de bestellingen op te sparen en nog slechts 1x per week door te geven, de afspraken met de leverancier en eventueel de vervoerder blijven bestaan (bv. levering binnen de 48 uur na bestelling). De leverancier/vervoerder zal nog 1x de stad binnenrijden.
- **Tussen handelaars op straatniveau:** handelaars uit dezelfde straat, van hetzelfde plein of uit dezelfde buurt kunnen het aantal bestelmomenten beperken waardoor ook het aantal leveringen afneemt en dus ook het aantal voertuigen en voertuigkilometers.
- **Tussen beroepsvervoerders:** alle beroepsvoerders binnen het samenwerkingsverband focussen op één afzetgebied (waarin één of meerdere steden zijn gevestigd). Binnen dat afzetgebied doen ze hun eigen leveringen en ophalingen alsook die van hun collega's. Hun eigen goederen die voor een andere regio zijn bestemd, worden naar het distributiecentrum gebracht van de collega-vervoerder die deze regio bedient.

Vollere vrachtwagens bij vervoerders die aan ketens leverenzorg voor interstedelijke afstemming;

Steeds meer winkelpunten maken deel uit van een winkelketen en worden centraal bevoorradt vanuit het distributiecentrum van de winkelketen of vanuit het distributiecentrum van een aantal grote leveranciers. Verladings- en transporteurs streven daarbij binnen hun eigen onderneming naar een zo efficiënt mogelijke bevoorrading, maar op schaal van de stad of gemeente is het een stuk minder efficiënt. Om het aantal voertuigkilometers naar en in de binnenstad te verminderen moet er naar worden gestreefd om ook die vrachtwagens voller de individuele stadscentra te laten binnenrijden.

Goederen bundelen van verschillende leveranciers bij één vervoerder

Het aantal vervoersbewegingen naar de binnenstad kan verminderen als de verschillende leveranciers van een bepaalde handelaar samen één vervoerder inschakelen.

Cargopooling

Horizontale samenwerking tussen transporteurs kan ook op een meer vrijblijvende manier worden georganiseerd. Bij het plannen van zijn ritten weet een transporteur dat een bepaalde vrachtwagen halfvol een stadscentrum zal inrijden omdat hij een deel van zijn vertrekklading al heeft gelost. Die vrije plaats zou kunnen worden opgevuld door vrije ladingen.

Magazijn op afstand bij bestaande logistieke speler dicht bij de stad

Deze maatregel biedt een collectieve opslagruimte buiten de stad aan. Het magazijn bevindt zich idealiter bij een bestaande logistieke speler die dicht bij de stad gevestigd is en de stad ook als zijn belangrijkste marktgebied heeft. De goederen voor de aangesloten handelaars worden in het magazijn geleverd en worden van daaruit op afroep en frequent de stad ingerezen. Het aantal voertuigbewegingen naar de binnenstad kan daardoor verminderen en er kan gebruik gemaakt worden van voertuigen op maat van de stedelijke omgeving.

Stedelijk distributiecentrum

Ook een stedelijk distributiecentrum kan bijdragen tot bundeling. Gezien de specificiteit van deze oplossing en de rol die lokale overheden in een dergelijk initiatief kunnen spelen, wordt dit als een aparte maatregel opgenomen (zie steekkaart 11 – Stedelijk distributiecentrum).

Voor- en nadelen van de maatregel

VOORDELEN

- Aantal kilometers in de stad kan gereduceerd worden, waardoor de files teruggedrongen kunnen worden. Dit leidt algemeen tot minder hinder, en bijkomend tot minder vervuiling (lokaal ontstaan) en geluidshinder.
- Er zullen minder voertuigbewegingen plaatsvinden wanneer volgeladen vrachtwagens bestelwagens vervangen.
- De situatie in de stad voor de zwakke weggebruiker verbetert.
- Doordat handelaars of bedrijven hun goederen bundelen leren ze elkaar beter kennen, wat aanleiding kan geven tot samenwerking op andere vlakken.
- De gemiddelde beladingsgraad van de voertuigen in de stad kan verhoogd worden.

NADELEN

- In sommige gevallen kan het lokaal reduceren van het aantal voertuigkilometers leiden tot minder efficiënt (kleinere beladingsgraad) belevaren op hoger logistiek niveau.
- Niet elke maatregel is even gemakkelijk te realiseren. Niet elke maatregel is overal toepasbaar.
- Samenwerkingsverbanden kunnen leiden tot concurrentievervalsing. Dit moet vermeden worden.
- Er is een extra overslagkost aan de stadsrand.
- De overheid kan niet verplichtend optreden. Bedrijven zullen positief benaderd moeten worden om in te stappen in het bundelingsconcept.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Het toegepaste concept moet een win-winsituatie zijn voor alle betrokken partijen. Een positieve benadering naar de logistieke sector toe is cruciaal.
- De stad of gemeente moet bottom-up te werk gaan en alle stakeholders van in het begin betrekken. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de bestaande handelaarsverenigingen.
- De kostprijs van de overslaglocatie moet zo laag mogelijk zijn.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

- Samenwerking en afstemming tussen verschillende gemeentelijke diensten (mobiliteit, economie ...) is noodzakelijk.
- Er moet een goede communicatie tussen de verschillende stakeholders zijn.
- Flankerende maatregelen nemen (aanpassing van de logistieke spelregels, vensteruren, los- en laadplaatsen herinrichten). Deze maatregelen zijn best stimulerend.

Steden en gemeenten moeten ook open staan om hun infrastructuur indien nodig aan te passen en bereid zijn controle uit te oefenen op de handhaving van de logistieke spelregels.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

Er zijn verschillende praktijkvoorbeelden voor bovenstaande maatregelen:

- Pilotproject vraaggestuurd bundelen Den Haag (zie hierboven bij 1.a onder 'Mogelijke acties voor steden en gemeenten');
- samenwerkingsverband Bedrijventerrein De Prijkels in Deinze (1.b);
- teamtrans Nederland; Trans-Mission (1.c);
- centraal boekhuis Nederland (2);
- livera vrachtarrangementen Nederland (3);
- triVizor Cargopooling(4);
- binnenstadservice Nederland;
- CityDepot in Hasselt (6).

Voor meer info

www.d-via.be
www.citydepot.be
www.deprijkels.be
www.teamtrans.nl
www.trans-mission.nl
www.binnenstadservice.nl
www.cb-logistics.nl
www.trivizor.com



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



MILIEU



HANDHAVING



11.

STEDELIJK

DISTRIBUTIECENTRUM

Schets thema en problematiek voor steden en gemeenten

Steden en gemeenten die het aantal voertuigbewegingen in hun centrum tot een absoluut minimum willen reduceren, kunnen opteren voor een stedelijk distributiecentrum (hierna afgekort als SDC) aan de rand van de stad. Hier worden de goederen voor de deelnemende handelaars in de binnenstad afgeleverd en vanuit het SDC worden ze met (milieuvriendelijke) voertuigen en gebundeld op straat- of buurtniveau naar hun eindbestemming gebracht.

In tegenstelling tot een regionaal distributiecentrum dat een groter afzetgebied bedient, is het SDC gericht op een bepaalde stad.

Een stedelijk distributiecentrum is vaak een aparte juridische structuur waarbinnen lokale overheden en private partijen samenwerken.

Het is dus een bundelingsmaatregel (zie steekkaart 10 – Bundelingsconcepten), maar gezien de stimulerende rol die steden en gemeenten hierin kunnen spelen, wordt hij als een apart thema opgenomen.

Invalshoek Efficiëntieverhogend

Betrokken divinst(en) Mobiliteit, economie, milieu, ruimtelijke ordening, handhaving

Mogelijke acties voor steden en gemeenten

- Gezien deze bundelingsmaatregel een van de meest ingrijpende is, is het aangewezen een stadsdistributiecoördinator aan te stellen.
- Voor de financiering van het distributiecentrum kan al dan niet gebruik gemaakt worden van subsidies. Er kan tevens gekeken worden naar de mogelijkheden op het vlak van financiële participatie (bv. publiek-private samenwerking). Zo zou het SDC bijvoorbeeld kunnen uitgebaat worden door de gemeentelijke overheid of door een private partner (of andere structuur via PPS). Het gebruik van het SDC kan verplicht of vrijwillig zijn.
- Flankerende maatregelen kunnen het gebruik van het SDC stimuleren. Zo kan er een privilegeaanpak (zie steekkaart 9 – Privilegeaanpak) gelden voor de voertuigen van het SDC (venstertijden kunnen ruimer zijn).

Voor- en nadelen van de maatregel

VOORDELEN

- Een stedelijke bundelingsoplossing die overbodige voertuigkilometers in de stad of gemeente kan bestrijden en de beladingsgraad kan verhogen.
- Files worden teruggedrongen. Dit leidt algemeen tot minder hinder en bijkomend tot minder vervuiling (lokaal ontstaan) en geluidshinder.
- De situatie voor de zwakke weggebruiker in de stad verbetert.

NADELEN

- Ingrijpend bundelingsconcept dat heel wat inspanning vraagt met betrekking tot oprichting en installatie.
- Deze oplossing is in het verleden al in meerdere steden getest maar is niet steeds succesvol gebleken. Vaak is een pilotcase de enige mogelijkheid om de financiële en economische randvoorwaarden scherp te stellen.
- Er is een extra overslagkost.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Voor een blijvend succes moet het toegepaste concept een win-winsituatie zijn voor alle betrokken partijen.
- Het bundelingsconcept moet gedragen worden door alle stakeholders. Early adopters spelen een belangrijke rol om het concept te promoten bij de andere stakeholders.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

Voor de aandachtspunten verwijzen we naar steekkaart 10 – Bundelingsconcepten.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

- In Hasselt werd met CityDepot het eerste Vlaamse logistiek servicepunt opgericht. Dit is sinds maart 2012 operationeel. CityDepot moet gezien worden als een gezamenlijke ontvangst- en verzendlocatie voor de handelaars, ondernemers en andere organisaties die in het stadscentrum gevestigd zijn. CityDepot handelt in naam van de eindontvangers en verzenders van goederen en sluit hiervoor met elk van hen een contract af. Hierin engageren eindontvangers zich om hun leveringsadres te wijzigen naar het adres van CityDepot. Met de leveranciers wordt een overeenkomst voor opvolgend vervoer gesloten waarbij CityDepot voortaan instaat voor de 'last mile'. CityDepot levert aan kleinhandelaars tevens (winkel)kernversterkende diensten die passen in een financieel win-winmodel. Hierbij wordt in eerste instantie ingezet op het toegankelijk maken van nieuwe winkelconcepten gericht op het introduceren van het belevingswinkelen. Het zijn dergelijke diensten die inkomsten verzekeren voor de financiering van de duurzame beleving van de binnenstad via CityDepot. Ook wordt sterk de samenwerking gezocht met de lokale overheid vanuit het oogpunt van een publiek-private complementariteit in de benadering van slimme stedelijke distributie.
- De Franse stad La Rochelle heeft een stedelijk distributiecentrum en zet elektrische vrachtvoertuigen in.
- Het stedelijk distributiecentrum (SDC) waar pakjes van en voor de stad worden verzameld, wordt beheerd door een privébedrijf. Daarnaast heeft de stedelijke gemeenschap nieuwe verkeersregels ontwikkeld om de activiteit van het SDC te ondersteunen en heeft ze dit centrum voorzien van voertuigen, panden, verwerkingsmateriaal, hardware, een snelle oplaadpoort en kantoormeubelen. De vloot van het centrum is volledig elektrisch. De voertuigen passen in de nauwe straten van de stad en vergroten het welzijn van de stad.
- In de Italiaanse stad Padova is sinds 2004 een stedelijk distributiecentrum operationeel.

Voor meer info

www.citydepot.be
www.binnenstadservice.nl
www.bestufs.net
www.eltis.org
www.cityporto.it





MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



HANDHAVING



12. INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMEN

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Intelligente transportsystemen (ITS) is een internationaal verzamelbegrip voor de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in transportinfrastructuur en voertuigen om het verkeer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken. Wereldwijd groeit het gebruik van ITS om regelgeving van de overheid doelmatiger te handhaven en veiligheid te bevorderen, maar ook om vervoerders en reizigers te informeren, te sturen en te beprijzen. ITS-vraagstukken gaan hierbij niet alleen over de techniek, maar ook over implementatie en organisatie van processen.

De wereldwijde interesse in ITS komt voort uit problemen veroorzaakt door verkeer en vervoer, zoals congestie, en een synergie van nieuwe informatietechnologieën voor simulatie, realtime controlemogelijkheden en communicatienetwerken.

In de toekomst zullen meer en meer informatiestromen aan ITS gekoppeld kunnen worden. Er kan een opdeling gemaakt worden tussen systemen die communicatie toelaten tussen voertuigen onderling, tussen voertuigen en de wegwijk maar ook tussen voertuigen en logistieke systemen.

ITS kan voor veel gemeenten en steden een interessante aanvulling zijn op de mobiliteitsaanpak. Het zal in de toekomst meer en meer uitgroeien tot een instrument om ook de stedelijke distributie van goederen te sturen.

Veel besturen zien door het verscheiden aanbod en door een gebrek aan interne technologische kennis van de systemen echter te weinig in welke voordelen ITS hen kan bieden.

Binnen het stedelijk of gemeentelijk kader kan ITS een bijdrage leveren tot de optimalisatie van de bestaande situatie en infrastructuur, zowel met betrekking tot personen- als goederenvervoer.

Alle bestaande ITS zijn het resultaat van maatwerk. Zelden zijn situaties uniform. Een totaalbeleid is dus essentieel. Daarom moet een situatie waarvoor men ITS wil inzetten, voldoende geanalyseerd worden en moeten de resultaten vervolgens aansluiten bij de totaaldoelen binnen het beleidsplan.

Invalshoek Efficiëntieverhogend

Betrokken dienst(en) Mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening, handhaving

Mogelijke acties voor steden en gemeenten

De gemeentelijke overheid kan de mogelijkheden van de introductie van ITS voor personen en goederenvervoer onderzoeken om zo de stedelijke distributie efficiënter te laten verlopen. Hierbij is het belangrijk open te staan voor nieuwe ontwikkelingen en goede praktijkvoorbeelden. Het gebruik van ITS zal in de toekomst nog sterk toenemen.

- Via routeinformatiesystemen kan een dynamische routing van het vrachtverkeer mogelijk gemaakt worden (tot nu toe zijn hier nog geen voorbeelden van).
- Daarnaast kunnen verkeersmanagementsystemen aangewend worden om de verkeerssituatie in stedelijk gebied te verbeteren:
 - via het gebruik van dynamische verkeersborden voor haltes van het openbaar vervoer, informatie met betrekking tot parkeren (park and ride). Verder vallen ook dynamische routeinformatiesystemen en dynamische snelheidsbeperking bij congestie onder de noemer dynamisch verkeersmanagement;
 - verkeerslichtmanagement kan een positieve invloed hebben op het personen – en goederenverkeer:
 - tovergroen: vrachtverkeer krijgt verlengde groentijd, waardoor starten/stoppen en de milieu en geluidslast verminderd wordt;
 - een 'groene golf' kan gecreëerd worden. Hierdoor kan je voorbij meerdere groene lichten rijden aan een constante snelheid waardoor de doorstroming verbetert;
 - dynamische nacht/dag/spitsuren verkeerslichtenregeling.
- Via detectiesystemen kan ITS bijdragen tot completere en accuratere verkeersinformatie, zoals plattegronden of routeadviezen die door chauffeurs gebruikt kunnen worden om de meest geschikte route te kiezen (voorkeurroutes, hoogte- en gewichtsbependingen voertuigen; toegangs- en laadvoorschriften; locaties parkeerterreinen voor vrachtwagens).
- ITS kan meer specifiek ook aangewend worden voor het management van laad- en loslocaties. Hierbij kan informatie over de beschikbaarheid van de locaties gedeeld worden en kunnen laad-en losplaatsen op een intelligente manier toegewezen worden aan vrachtvoertuigen. Denk hierbij bv. aan applicaties die via smartphones of gsm (sms) geraadpleegd kunnen worden en die aangestuurd worden door accurate (pre-trip en realtime) informatie over vrije parkings, uren openbaar vervoer, ongevalen, congestie ...
- ITS kan bijdragen tot toegangscontrole voor voertuigen:
 - activering barrières of paaltjes;
 - toegangsbeheer via 'closed-circuit television' (CCTV), smartcards of draadloze communicatie;
 - automatische handhavingssystemen zoals automatische nummerplatherkenning wanneer fysieke barrières niet wenselijk zijn.

<p>Voor- en nadelen van de maatregel</p>	<p>VOORDELEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ideaal bij sterke integratie in integraal mobiliteitsbeleid. • Verhoogt de vlotte verkeersafwikkeling binnen het grondgebied. • Vergroot verkeersveiligheid. • Geeft innovatief imago. 	<p>NADELEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kostprijs. • Nieuwe technologie nog niet algemeen gekend/beschikbaar en beperkt toegepast in vrachtvervoer. • Sterk afhankelijk van een goede input van basisinformatie. • Door specificiteit en techniciteit dikwijls nood aan externe ondersteuning.
<p>Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsvisie met betrekking tot ITS ontwikkelen en implementeren. • Voldoende budget. • Voldoende kennis (al dan niet ingekocht). • Voldoende engagement van de private sector. • Goede informatiedoorstroming. 	
<p>Aandachtspunten voor steden en gemeenten</p>	<p>Het bekijken en toepassen van voorbeelden in andere gemeenten/steden/landen is binnen ITS zeker leerrijk. Niet elk systeem geeft een meerwaarde en de effectiviteit van enkele technologieën hangt dikwijls ook af van de oppervlakte en wegkilometers en de specifieke situatie binnen het grondgebied.</p> <p>Een geïntegreerd systeem dat kadert binnen het algemeen mobiliteitsbeleid moet dan ook voorkeur krijgen.</p>	
<p>Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In Wallonië wordt in het kader van het UrbanZen-project gewerkt aan een collaboratieve ITS-oplossing waarbij informatie van transporteurs gekoppeld wordt aan die van de lokale overheden. Informatie over logistieke spelregels wordt opgenomen in het gps-systeem van de chauffeurs. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande telematica-systemen en een smartphone-applicatie. • In het Europese CIVITAS Mimosa-Project wordt nagegaan of laad- en loszones op voorhand geboekt kunnen worden door vrachtvervoerders. Door ITS-technologie kan er communicatie plaatsvinden tussen de parkeerplaats en de vrachtvervoerder. Als die via een mobiele applicatie een plaats reserveert, zal de parkeerplaats enkel voor dit voertuig toegankelijk zijn. • In het kader van Europese Freilotproject werd in het Nederlandse Helmond ongeveer 13% brandstof en CO₂ bespaard door onder meer een logistieke dienstverlener en de brandweer. Helmond gaat verder inzetten op coöperatieve mobiliteitsdiensten. Freilot zorgde voor een betere doorstroming van het verkeer, waarbij in een piloot-project gebruik gemaakt werd van apparaten langs de wegkant en in voertuigen die met elkaar communiceren. Ook verstreekte het programma advies in verband met energiezuinig rijden en waarschuwde de chauffeur in verband met snelheidsbeperkingen. Ook kon de parkeerplaats voor laden en lossen vanop een afstand worden gereserveerd. 	
<p>Voor meer info</p>	<p> www.wegenenverkeer.be www.verkeerscentrum.be www.its.be www.civitas-mimosa.eu www.freilot.eu www.logisticsinwallonia.be (/en/urbanzen) </p>	



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



MILIEU



HANDHAVING

13.

LAGE-EMISSIEZONES

Schets thema en problematiek voor steden en gemeenten

De laatste decennia zijn klimaat en luchtkwaliteit hoog op de agenda komen te staan. Zo werden CO₂-doelstellingen vastgelegd en luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof en NO₂ bepaald. Het introduceren van een lage-emissiezone is een beslissing die de oorsprong vindt in het willen verbeteren van o.a. de luchtkwaliteit in de stad. Een lage-emissiezone versnelt namelijk de introductie van milieuvriendelijke voertuigen waardoor de uitstoot van schadelijke stoffen door het wegvervoer wordt gereduceerd. De focus ligt daarbij meestal op het vrachtvervoer, al zijn er voorbeelden waar zowel vracht- als personenvervoer worden opgenomen. In de vooraf vastgelegde zone worden toegangseisen opgelegd: voertuigen moeten aan een bepaalde Europese emissienorm voldoen vooraleer ze de zone binnen mogen. Anno 2012 kent Vlaanderen dergelijke zones niet.

Invalshoek Efficiëntieverhogend

Betrokken dienst(en) Mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening, milieu, handhaving

Mogelijke acties voor steden en gemeenten

- Het is voor steden momenteel niet evident om deze maatregel door te voeren. Een aanpassing van de verkeerswetgeving is namelijk noodzakelijk om de maatregel, via een nieuw verkeersbord, juridisch te kunnen afdwingen. Daarnaast is het aangewezen om in alle Vlaamse steden een gelijkaardig kader te hanteren zodat het voor de bezoekers en inwoners van een stad duidelijk is welke toegangseisen gekoppeld zijn aan een lage-emissiezone. Via een stedelijk proefproject kan de Vlaamse overheid onderzoeken hoe binnen Vlaanderen een uniform kader kan worden uitgewerkt voor de invoering van lage-emissiezones.
- Steden en gemeenten kunnen voor de meer praktische uitwerking contacten leggen met de verantwoordelijken voor lage-emissiezones in vergelijkbare steden in naburige landen.
- Onderzoek naar de mogelijke invoering van lage-emissiezones in Vlaanderen (Yperman et al., 2010) toont in ieder geval aan dat er enkel een significant effect is op de stedelijke voertuigemissies wanneer steden zowel vracht- als personenverkeer opnemen in een lage-emissiezone, en best in een zo groot mogelijke zone. Volgens Vlaams onderzoek kan de instelling van een lage-emissiezone voor vracht- én personenverkeer in Vlaanderen ertoe leiden dat de fijn stof-emissies (PM_{2,5}) met 35-40% dalen tegen 2015. Enkel vrachtverkeer opnemen heeft geen grote invloed.

Voor- en nadelen van de maatregel

VOORDELEN

- Lage-emissiezones laten steden toe om de lokale weggerelateerde emissies te beperken.
- Buitenlandse best practices kunnen als voorbeeld dienen voor de Vlaamse centrumsteden.
- Milieucriteria voor vrachtwagens kunnen ingebouwd worden in het systeem dat zal gebruikt worden voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Aanvullend op de Vlaamse kilometerheffing kunnen lokaal andere tarieven worden opgelegd afhankelijk van de milieukeurmerken van de vrachtwagen voor toegang tot de lage-emissiezone.

NADELEN

- Door de invoering van Euro 4 en Euro 5 en toekomstige invoering van Euro 6-motoren vermindert de druk van lage-emissiezones op de voertuigenvloot. Er is dus al een evolutie naar vergroening zonder dat er een lage-emissiezone wordt ingevoerd.
- Afhankelijk van de keuze van implementatie en controle kunnen de kosten oplopen.
- Stedelijk gelegen handelsactiviteiten kunnen zich verplaatsen naar locaties buiten de zone. De keuze van de grootte van de zone is hierbij belangrijk.

- Zeker wanneer zowel vracht- als personenverkeer worden opgenomen in de lage emissie zone, is er een aanzienlijk positief effect op de stedelijke voertuigemissies.
- Vlaanderen overschrijdt verschillende Europese normen (bv. fijnstofdagnorm). Lage-emissiezones kunnen bijdragen aan het respecteren van de betreffende normen. Steden kunnen de Vlaamse regio zo ondersteunen in het behalen van de Pact 2020 doelstellingen.
- De hoge premature voertuig vervangingskosten voor de logistieke actoren wegen op de concurrentiepositie van de regio. Hieraan kan tegemoet gekomen worden door bv. retrofittingrepen (bestaande vrachtwagens kunnen worden omgebouwd met nabehandelingstechnieken waardoor ze toch nog in de zone kunnen) in rekening te brengen.
- De logistieke spelers zijn zeer kleine bedrijfjes. 75% heeft slechts een vloot van minder dan 5 voertuigen. Dat wil zeggen dat ze in een zwakke positie staan bij een scenario met massale voertuigvervangingen.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Een aanpassing van de verkeerswetgeving is nodig om de verkeerssignalisatie afdwingbaar te maken.
- Er moet een alternatief zijn voor de huidige weggebruikers die door de zone beperkt zouden worden in hun mobiliteit (voldoende kwalitatief openbaar vervoer, een uitgebouwd fietsbeleid, enz.)
- Om een effect te hebben op de emissies in de stad moet vooral de grootste vervuiler aangepakt worden, en dat zijn de personenwagens en in sommige straten de bussen. Als zij niet in de beperkingen worden opgenomen, zal er amper een emissiedaling zijn. Worden ze wel mee opgenomen, dan is voorzichtigheid nodig aangezien dat een grote impact heeft op de mobiliteit. Oudere personenwagens zullen onverwacht sneller vervangen moeten worden of de eigenaars moeten aan de stadsrand op alternatief vervoer overstappen.
- Om de handelsactiviteiten in het centrum niet te beschadigen moeten er op een billijke manier verstrengde emissie-eisen ingevoerd worden. Bij een te strikte benadering zullen de activiteiten mogelijk worden verplaatst naar locaties buiten de zone. De keuze van de grootte van de zone is hierbij belangrijk.
- Om de logistieke spelers de kans te bieden zich conform de normen te gedragen zullen de zones stapsgewijs verstrengd moeten worden. Als er geen regionale uniformiteit is, zullen de logistieke kosten de hoogte in gaan, wat op protest van de sector kan uitdraaien. Afstemming met naburige steden en gemeenten is nodig.
- Doorgedreven studiewerk op lokaal niveau zal nodig zijn. Hierbij moet in kaart gebracht worden hoe groot de zone moet worden, hoe de handhaving georganiseerd zal worden, hoe de maatregel gecommuniceerd moet worden, enz. Onderstaand stappenplan geeft de implementatiefase weer.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

- De invoering van een lage-emissiezone is geen makkelijke maatregel die snel kan ingevoerd worden. Een 'copy paste'-benadering van buitenlandse voorbeelden lijkt niet meer mogelijk. Door de verkoop van Euro 4 en Euro 5-motoren wordt de mogelijke invloed van lage-emissiezones op het voertuigenpark elk jaar kleiner.
- Grote weerstand kan verwacht worden van de transportsector en de gebruikers van personenwagens. In die zin is het dan ook aangewezen om voldoende alternatieven te bieden aan gebruikers die de lage-emissiezone niet mogen binnenrijden. Vooral een goed uitgebouwd openbaarvervoernetwerk, het aanleggen van randparkings en goede fietsvoorzieningen zijn hierbij van belang.
- Het is aangewezen dat een lage-emissiezone nooit op het volledige grondgebied wordt ingevoerd en dat een alternatieve route wordt voorzien voor doorgaand verkeer.
- Bij de afbakening van een lage-emissiezone wordt best rekening gehouden met mogelijke verplaatsingseffecten, waarbij de hinder in de omliggende wijken toeneemt.
- Ook kan gedacht worden aan het positief stimuleren van alternatieve distributiesystemen (zie steekkaarten 11 – Stedelijke Distributiecentrum en 8 – Vervoer te water en opportuniteiten in het kader van stedelijke distributie).

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

Zowel Nederland als Duitsland gaf het goede voorbeeld voor de implementatie van lage-emissiezones. Op basis van Euronormen worden categorieën voertuigen geweerd uit vooraf bepaalde stedelijke zones. Beide landen vertrokken vanuit een nationaal kader, wat de weggebruikers en meer specifiek de logistieke weggebruikers de mogelijkheid biedt om hun gedrag aan te passen of investeringen te doen.

- Nederland koos voor een nationaal convenant waar voorlopig alleen Nederlandse vrachtwagens onder vallen. Er zijn nationale toegangseisen.
- Duitsland daarentegen neemt alle voertuigen mee op (personen- en vrachtwagens, binnen- en buitenlanders). Er zijn drie stickers (groen, geel en rood) die de voertuigen categoriseren naargelang hun emissies. Deze stickers zijn verplicht bij het binnenrijden van de stedelijke zone als de lokale overheid ervoor kiest een lage-emissiezone in te voeren. De lokale overheid bepaalt wel zelf welke stickers ze al dan niet toelaat.

Het Nederlandse voorbeeld realiseerde fijnstofemissiedalingen tot 20%, in Duitsland liepen de dalingen op tot 32%.

Voor meer info

[www.lne.be \(/organisatie/structuur/afdeling-lucht-hinder-risicobeheer-milieu-gezondheid\)](http://www.lne.be (/organisatie/structuur/afdeling-lucht-hinder-risicobeheer-milieu-gezondheid))
www.steunpuntmobilo.be
www.milieuzones.nl
www.lowemissionzones.eu



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



MILIEU



HANDHAVING



14.

BOUWLOGISTIEK

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Onder bouwlogistiek wordt volgens het Vlaams Instituut voor de Logistiek het volgende verstaan: "het logistieke proces (vervoer) van en naar de werf, maar ook het vervoer dat zich eventueel tussen de verschillende actoren afspeelt".

De bouwsector staat voor 7% van de totale tewerkstelling in België. Deze projecten (industriebouw, woningbouw, wegenwerken) situeren zich uiteraard ook in stad. Jaarlijks worden op de Vlaamse wegen 6 à 7 miljoen bouwmaterialen vervoerd.

Bouwlogistiek heeft dus een belangrijk aandeel in het wegvervoer dat afhankelijk van de bronnen geschat wordt op 25% tot 30%. Gemiddeld zijn er per werf 80 vrachtwagens nodig. In steden hebben drie tot vijf op de tien vrachtwagens een bouwplaats als bestemming. Daarbij houdt men dan nog geen rekening met de busjes voor het personeel en het materiaal.

De opslagcapaciteit op de werf is beperkt, en dat speelt vooral in de steden een nefaste rol. Daardoor zijn er veel lastminute-leveringen. De transportkost en duurzaamheid lijdt hier onder.

Voor steden en gemeenten is het belangrijk dat de werven beleverd worden met zo weinig mogelijk hinder (verkeersveiligheid, geluid, overlast, visuele hinder, congestie, luchtverontreiniging,...). Dit komt neer op het weren van vrachtverkeer tijdens de dal- en nachturen, maar ook zoveel mogelijk tijdens de spits. Kortom, het aantal verplaatsingen moet beperkt worden.

Bouwmaterialen zijn ook zeer geschikt om via het water te vervoeren (zie steekkaart 8 – Vervoer te water en de opportuniteiten in het kader van stedelijke distributie).

Invalshoek	Goederensoort
Betrokken dienst(en)	Mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening, milieu, handhaving

**Mogelijke acties
voor steden en
gemeenten**

- Steden en gemeenten kunnen de dialoog tussen de verschillende spelers van de bouwlogistieke keten (aannemer en onderaannemer, toeleveranciers, opdrachtgevers) faciliteren. Een betere ketenwerking is de sleutel tot een betere bouwlogistiek. De aannemers blijven niettemin de ketenregisseurs. Voor een goede samenwerking zijn een aantal zaken nodig:
 - de partijen betrekken die synergie hebben;
 - goede afspraken maken en ervoor zorgen dat alle partijen er baat bij hebben. Zorgen voor ICT-ondersteuning zodat men een slimme keten krijgt;
 - de samenwerkingsvaardigheden van de partners ontwikkelen om vertrouwen op te bouwen.
- Daarnaast kunnen steden en gemeenten ook openstaan voor vervoer van bouw materiaal via het water en hiervoor de nodige laad- en loskades voorzien (zie steekkaart 8 – Vervoer te water en opportuniteiten in het kader van stedelijke distributie). Eventueel kan er met lokale watergebonden voorraadpunten gewerkt worden zodat de goederen zo kort mogelijk bij de werf gebracht worden en enkel de 'last mile' nog moet gebeuren.
- Ook kan het inzetten van stille en schone vrachtwagen gefaciliteerd worden (samenhang met steekkaart 5 – Dagranddistributie en 6 – Milieuvriendelijke voertuigen).
- Steden en gemeenten kunnen ook mee instaan voor een bouwlogistiek consolidatiecentrum aan de rand van de stad voor lastige bouwlocaties in de binnenstad.

Voor- en nadelen van de maatregel

VOORDELEN

- Minder hinder (overlast, congestie, uitstoot,...) in de stadskern dankzij efficiënte bouwlogistiek.
- Meer samenwerking in de bouwlogistieke keten zorgt voor efficiënter vrachtvervoer.
- Vervoer via water zorgt voor minder hinder en is duurzamer.
- Ook faciliteren van stille en schone vrachtwagens kan bouwlogistiek duurzamer maken.

NADELEN

- Vraagt investering van tijd en middelen.
- Vergt een specifieke aanpak voor het faciliteren van samenwerking in de bouwlogistieke keten en eventueel ook voor het faciliteren van vervoer te water.
- De logistieke verantwoordelijkheden in de bouwsector zijn, net als in andere sectoren, niet sterk afgelijnd. Veel (onder) aannemers werken onafhankelijk voor aankoop en transport.

Belangrijke zaken om de maatregel te doen slagen

- Vanuit het besef dat bouwlogistiek een belangrijk onderdeel is van het vrachtverkeer in de stad moeten steden en gemeenten de dialoog aangaan met de verschillende actoren van de bouwlogistieke keten.
- Bouwlogistiek kan een plaats krijgen in de logistieke dialoog op stedelijk niveau.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

- Het besef dat ze niet de ketenregisseur zijn, wil niet zeggen dat steden en gemeenten bouwlogistiek niet kunnen faciliteren. Ze kunnen het opnemen in hun lokale logistieke dialoog.
- Steden en gemeenten kunnen daarnaast het duurzaam vervoer van bouwmaterialen ondersteunen, zowel door vervoer met stille, schone vrachtwagens als vervoer te water (zie steekkaarten 5 – Dagrandidistributie, 6 – Milieuvriendelijke voertuigen en 8 – Vervoer te water).

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

- Het Vlaams Instituut voor de Logistiek bracht in 2012 de logistieke knelpunten en oplossingsrichtingen van bouwlogistiek in kaart. Het onderzoek toont aan dat er nog veel ruimte is voor verbetering omdat de markt versnipperd is en er geconcentreerd wordt op basis van kostprijs.
- Het Bouw Logistiek Centrum Utrecht (BLCU) maakt de goederenstroom van bouwmaterialen en bouwafval beheersbaar. Dit initiatief is ontstaan naar aanleiding van Cargohopper, een duurzaam concept voor stadsdistributie in Utrecht. Voor de gemeente Utrecht kan dit initiatief bijdragen tot de ontlasting van het vrachtverkeer.
- Het vervoer van bouwmaterialen via het water is in opmars. In Amsterdam vervoert Mokum Mariteam ('Vracht door de gracht') al sinds 2008 materialen van aannemers via de grachten. De foto hieronder maakt duidelijk hoe dit in zijn werk gaat.
- Ook in Vlaanderen loopt een aantal projecten voor vervoer van bouwmaterialen via het water (zie steekkaart 8 – Vervoer te water en opportuniteiten in het kader van stedelijke distributie, 'Build over water' en 'Distribouw').

Voor meer info www.fema.be
www.descheepvaart.be
www.vil.be
www.vim.be
www.wenz.be



Vervoer van bouwmaterialen via de grachten in Amsterdam.



MOBILITEIT



ECONOMIE



RUIMTELIJKE
ORDENING



MILIEU



15.

**DUURZAME
AFVALLOGISTIEK**

**Schets thema
en problematiek
voor steden en
gemeenten**

Afvallogistiek kan als volgt gedefinieerd worden: "Afvallogistiek houdt alle activiteiten in die gerelateerd zijn aan het terugzenden en het verwerken van goederenstromen van de eindgebruiker naar de producenten/verwerkende industrieën of andere geselecteerde derden, op voorwaarde dat deze goederen niet met dezelfde karakteristieken en in dezelfde vorm terug in de markt worden gebracht." (Gevaers, Van de Voorde en Vanelslander, 2010)

Gemeentebesturen en intergemeentelijke samenwerkingsverbanden hebben de zorgplicht over huishoudelijk afvalbeleid in Vlaanderen. Dit betekent dat ze de inzameling en verwerking van het huishoudelijk afval in Vlaanderen zelf doen of hiervoor samenwerken met private ophalers. In de praktijk komt het erop neer dat ongeveer de helft van het huishoudelijk afval ingezameld wordt door de gemeente of intercommunale zelf. De private inzamelaars nemen de andere helft voor hun rekening, in opdracht van lokale besturen.

De laatste jaren besteden zowel private als publieke inzamelaars heel wat aandacht aan het verduurzamen van hun bedrijfsvoering. Ophaalwagens zijn uitgerust met een track and trace-systeem en rijden op zorgvuldig uitgestippelde ophaalroutes. Bedrijven en intercommunales werken samen met vrachtwagenproducenten bij het ontwikkelen van bijvoorbeeld hybride ophaalwagens. Gemeenten stimuleren hun burgers om maximaal gebruik te maken van de inzameling aan huis voor fracties als restafval, papier en karton of PMD. Dit helpt om het aantal vervoersbewegingen richting containerpark zoveel mogelijk te beperken tot die fracties die niet aan huis opgehaald worden, zoals bijvoorbeeld steenpuin. Chauffeurs krijgen opleidingen in ecologisch rijden.

Optimalisatie van het vervoer van afval is bij de inzamelaars een voortdurende zorg, onder meer bij het afvoeren van de vaak meer dan twintig verschillende afvalfracties die men inzamelt op het containerpark. Om logistieke redenen verhaakselt men bijvoorbeeld snoeihout op het containerpark zelf, zodat de afvoer efficiënter kan gebeuren.

Invalshoek	Goederensoort
Betrokken dienst(en)	mobiliteit, economie, milieu, intergemeentelijk samenwerkingsverband voor afvalbeheer, technische dienst, duurzaamheidsambtenaar, reinigingsdienst
Mogelijke acties voor steden en gemeenten	<ul style="list-style-type: none"> • Het verder onderzoeken van stille afvalophalingen tijdens de daluren (door bijvoorbeeld gebruik te maken van CNG/LNG en hybride technologieën). • Er valt winst te halen uit het integreren van de inzameling van bedrijfsafval (kmo's, horeca, winkels) en huishoudelijk afval binnen stedelijke kernen. Vaak gaat het om afval dat inzake aard en samenstelling eigenlijk heel goed lijkt op huishoudelijk afval. Bedrijven moeten zelf de ophaling van hun afval regelen, met als gevolg dat je in winkelstraten soms ophaalwagens van drie verschillende bedrijven ziet. Ook op bedrijventerreinen is hier waarschijnlijk optimalisatie mogelijk.

Voor- en nadelen van de maatregel

VOORDELEN

- Inzameling en vervoer van afval milieuvriendelijker maken.
- Samenbrengen / clusteren van het afval.
- Duurzame inzamelsystemen voor bedrijfsafval kunnen een nieuw type bedrijven aantrekken.
- Inzameling van afval tijdens de daluren helpt de ochtendspits (rond scholen) veiliger en korter te maken.
- Hybride technologieën zijn perfect voor routes waarop je veel moet starten/stoppen doordat ze de remenergie recupereren.

NADELEN

- Een afvalinzameling die optimaal is vanuit logistiek oogpunt, betekent niet automatisch de beste dienstverlening voor de burger of de klant. In bepaalde gevallen zal ze ook niet beantwoorden aan de wettelijke vereisten in verband met de inzameling van afval.
- Een hybride of CNG-voertuig is duurder bij de aankoop dan een standaard dieseltruck.

Aandachtspunten voor steden en gemeenten

- Samenwerking tussen inzamelaars, gemeente en bedrijven stimuleren om clustering op bedrijventerreinen mogelijk te maken.
- Openstaan voor nieuwe technologische mogelijkheden.
- Rekening houden met het wettelijk kader.

Goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland

- Van Gansewinkel zet in de autoluwe zones van een aantal Vlaamse steden een 100% elektrische vuilniswagen ('Binkey') in. Die haalt papier en karton, restafval en PMD op.
- Vanheede heeft midden 2012 de eerste hybride vuilniswagen in gebruik genomen.
- IOK Afvalbeheer heeft in mei 2012 twee hydraulische hybride ophaalwagens in gebruik genomen.
- De Vlaamse steden en gemeenten investeren steeds meer in stille en schone voertuigen. Ze zouden die eventueel ook kunnen inzetten voor afvallogistiek. De stad Gent kocht in de zomer van 2012 bijvoorbeeld een hybride vrachtwagen aan. Ook wordt de komende vier jaar geïnvesteerd in 100 elektrische voertuigen en CNG-voertuigen. Roeselare plant in de begroting van 2013 de aankoop van elektrische voertuigen en CNG-wagens. Men bekijkt of het mogelijk is om in de toekomst een CNG-station te installeren.

Voor meer info

www.interafval.be (/leden)

www.vvsg.be (/omgeving/afval/interafval/leden)

www.febem.be

www.ovam.be

www.steunpuntmobilo.be (/onderzoeksresultaten/beleidsondersteunende papers/2012)



De elektrische vuilniswagen 'Binkey' in de Mechelse binnenstad.

Lijst van afkortingen en begrippen

B2C	Business-To-Consumer
CCTV	Closed-Circuit Television
CNG	Compressed Natural Gas
Early adopter	Iemand die een bepaald product of een bepaalde technologie begint te gebruiken voordat de grote massa dat doet
ITS	Intelligente Transportsystemen
MER	Milieu-Effectenrapportering
MOBER	Mobiliteitseffectenrapportering
MVV	Milieuvriendelijke Voertuigen
PPS	Publiek-Private Samenwerking
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
SDC	Stedelijk Distributiecentrum

Geraadpleegde bronnen

- Allen J., Thorne, J., Browne, M. (2007), Bestufs – Handleiding stedelijk goederenvervoer, Bestufs, Karlsruhe
- Caelen, E., Thys, M. (2012), Organisatie van leveringen langs de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, katern van de Wegwijzer van de Mobiliteit, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (vzw), september 2012.
- Certu (2009), Aménagement des aires de livraison Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement, Direction générale des infrastructures des Transports et de la Mer – Certu, Lyon.
- Commissie Stedelijke Distributie (2005), Omgevingsanalyse – Stedelijke distributie samen gaan voor resultaat!, Den Haag, Commissie stedelijke distributie. Online beschikbaar op <http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVVHome/Kennisbank/Instrumenten/Omgevingsanalyse-Grip-op-stedelijke-distributie.html>
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2009), Richtlijnenboek – Mobiliteitseffectenstudies: Mobiliteitstoets en Mober. Online te raadplegen op: <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober.php>
- D-VIA (2010), Duurzame stadsdistributie in Vlaanderen, Hasselt. Online beschikbaar op: <http://www.d-via.be>
- Europese Commissie (2007), GROENBOEK Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur, SEC(2007) 1209, COM(2007)551, Brussel, 25 september 2007
- Europese Commissie (2009), Actieplan Stedelijke Mobiliteit, Brussel, 30 september 2009
- Europese Commissie (2011a), WITBOEK Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem, SEC(2011) 359, SEC(2011) 358, SEC(2011) 391, COM(2011)144, Brussel, 28 maart 2011
- Europese Commissie (2011b), A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050, SEC(2011) 287, SEC(2011) 288, SEC(2011) 289, COM(2011) 112, Brussel, 8 maart 2011
- Europese Commissie (2012), Action Plan on Urban Mobility – State of play, Brussel, februari 2012. Online beschikbaar op http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/doc/apum_state_of_play.pdf
- Gemeente Helmond (2012), Freilot (Intelligente Transport Systemen). Online beschikbaar op [http://www.helmond.nl/internet/SmartInstant2/Bewoners/Bewoners-Verkeer-en-vervoer/Verkeersprojecten/Freilot-\(Intelligente-Transport-Systemen\).html](http://www.helmond.nl/internet/SmartInstant2/Bewoners/Bewoners-Verkeer-en-vervoer/Verkeersprojecten/Freilot-(Intelligente-Transport-Systemen).html)
- Gevaers, R., Vanellander, T. (2010), Assessing characteristics of reverse and waste logistics from an innovation point of view, European Transport Conference 2010 proceedings, Glasgow, UK
- Gevaers, R., Sys, C., Vanellander, T. (2012), Karakteristieken van binnenlandse afvallogistiek in een innovatieve context, Antwerpen: UA, Faculteit TEW, 40 p. Online te raadplegen op <http://www.steunpuntmobilo.be/>
- Het Laatste Nieuws, "Gent koopt 24 wagens op gas", 23 november 2012.
- Het Laatste Nieuws, "Gent rijdt als eerste overheid met hybride vrachtwagen van Volvo", 4 juli 2012.
- Korver, W., Stemerding, M., e.a. (2012), CIVITAS guide for the urban transport professional, CIVITAS, november 2012, Graz
- IOK (2012), IOK afvalbeheer rijdt groen, 16 mei 2012. Online beschikbaar op: <http://www.iok.be/nieuwsdetail.aspx?id=241>

- Lloyd.be, "Volvo Trucks levert eerste hybride in België", 14 juni 2012
- Logistiek.nl, "Betere bouwlogistiek bitter hard nodig", 10 februari 2010. Online beschikbaar op: http://www.logistiek.nl/blogs/artikelen/id276-Betere_bouwlogistiek_bitterhard_nodig.html
- Logistiek.nl, "Helmond reduceert CO₂-uitstoot via stoplichten", 21 juni 2012. Online beschikbaar op <http://www.logistiek.nl/Distributie/duurzaam-transport/2012/6/Helmond-reduceert-CO2-uitstoot-via-stoplichten-1031996W/>
- Maes, J., Sys, C., Vanelslander, T. (2011), Voor- en nadelen en logistieke effecten van milieuzones. Kansen in Vlaanderen?, Steunpunt Goederenstromen, wettelijk depotnummer: D/2011/11.528/5
- Maes, J., Sys, C., Vanelslander, T. (2012), Vervoer te water: linken met stedelijke distributie?, Beleidsondersteunende paper, wettelijk depotnummer: D/2012/11.528/7, Steunpunt Goederenstromen, februari 2012
- Maes, J., Sys, C., Vanelslander, T. (2012), Vervoer te water: linken met stedelijke distributie?, wettelijk depotnummer: D/2012/11.528/7, Steunpunt Goederenstromen, februari 2012
- Maes, J., Sys, C., Vanelslander, T. (2011), Venstertijden in Vlaanderen, wettelijke depotnummer D/2011/11.528/7, Steunpunt Goederenstromen, december 2011
- Mommens, K., Macharis, C. (2012), Pallets on the inland waterways, Steunpunt Mobilo
- Regterschot, E. (2010), Knelpuntenanalyse – Achtergrondstudie actieprogramma stedelijke distributie, Ambassadeur Stedelijke Distributie, Den Haag
- Ruesch, M. en Petz, C. (2008), Bestufs II – D 2.4 Best Practice Update 2008. Online beschikbaar op: http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/key_issuesII/Del_2_4_III_wasteandvehicles_2008_korr.pdf
- Thomas, S., Palmaers, B., e.a. (2012), Gemeentelijk economisch beleid, Politeia en VVSG, 2012, losbladig
- Turcksin, L. (2011), Stimulating the purchase of environmentally friendlier cars: A socio-economic evaluation, VUB thesis
- Van Merriënboer, S., Klerks, S. e.a. (2012), Trends in bouwlogistiek – Kansen voor vervoerders van bouwmaterialen, TNO
- Van Mierlo, J., Timmermans, J.-M., Matheys, J., Van den Bossche, P. (2006), "Milieuvriendelijke voertuigen". In: Despontin, M., Macharis C. (eds.), Mobiliteit en grootstedenbeleid, pp. 447-490
- Vermie, T. (ed.) (2002), ELCIDIS; Electric Vehicle City Distribution; Final Report, 0048/97 European Commission Project. Online beschikbaar op: <http://www.elcidis.org/elcidisfinal.pdf>
- VIL (2008), Duurzame Stedelijke Distributie, Vlaams Instituut voor de Logistiek, Antwerpen, VIL-Series 2008.003
- VIL (2012), Bouwlogistiek – Inventaris van de logistieke knelpunten en oplossingsrichtingen, Vlaams Instituut voor de Logistiek, Antwerpen, 2012
- Vlaamse overheid (2007), Vademecum Duurzaam Verkeerbeleid, Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken; Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Brussel. Online beschikbaar op: <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/parkeerbeleid/index.php?a=17>
- VIM (2012), Build over Water, Vlaams Instituut voor Mobiliteit, Diepenbeek. Online beschikbaar op: <http://www.vim.be/projecten/build-over-water>
- VIM (2010), Draaiboek stedelijke bundelingsoplossingen, VIM, 2010
- VIM (2010), Eindrapport D-via monitor en digitale kaart, Vlaams Instituut voor Mobiliteit vzw, Diepenbeek, 2010
- Yperman, I., Vanhove, F., Voogt, M. (2010), Onderzoek naar de invoering van lage emissie zones in Vlaanderen, In opdracht van Departement Leefmilieu, Natuur en Energie door TNO en TML

Naam	Steekkaarten	Contact
	Flanders Logistics	3, 5, 9, 12
	Steunpunt Mobilo	1, 3, 5, 7, 8, 13, 15
	MOBI – VUB	6
	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten	15
	Opzoekingscentrum voor de Wegbouw	2
	Vlaams Instituut voor Mobiliteit	10,11
	Vlaams Instituut voor de Logistiek	14

Fotografie

© Stad Antwerpen: cover, 8, 15, 16, 23, 52
 © Marc Scheepers: 4
 © Stad Gent : 27
 © Stad Kortrijk – Foto H0L: 28
 © Marc Sourbron: 30
 © Colruyt: 34
 © Joeri De Ridder: 35

© Dirk Casteleyn: 40
 © Alain D’Hooghe: 43
 © Mokum Mariteam: 44, 70
 © Gemeente Utrecht: 47
 © Stad Leuven 19, 48
 © CityDepot: 58
 © Van Gansewinkel: 74

UITGAVE

Flanders Logistics
www.flanderslogistics.be
e-mail: flanderslogistics@vlaanderen.be

SAMENSTELLING EN COÖRDINATIE

Vlaamse overheid
Departement Mobiliteit en Openbare
Werken
Afdeling Haven- en Waterbeleid
Koning Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel

Met dank aan het Steunpunt Mobilo, MOBI-
VUB, de Vereniging van Vlaamse Steden en
Gemeenten, het Opzoekingscentrum voor
de Wegenbouw, het Vlaams Instituut voor
Mobiliteit en het Vlaams Instituut voor de
Logistiek.

CONCEPT, LAY-OUT EN DRUK

Absoluut
Wijgmaal (Leuven)

EINDREDACTIE

Kluwer
Mechelen

COPYRIGHT

© 2013 Vlaamse overheid

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Ir. Fernand Desmyter, Secretaris-generaal
Departement Mobiliteit en Openbare
Werken
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel

DEPOTNUMMER

D/2013/3241/012

Versie 1-februari 2013

De wegwijzer stedelijke distributie kadert
binnen de acties rond duurzame stede-
lijke distributie van Flanders Logistics.

Voor meer informatie, vragen en
opmerkingen kunt u terecht bij:

Tijl Dendal
Vlaamse overheid
Departement Mobiliteit en
Openbare Werken
Afdeling Haven- en Waterbeleid
Koning Albert II-laan 20 bus 5
B-1000 BRUSSEL
02 553 77 77
tijl.dendal@mow.vlaanderen.be

Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen

15 maatregelen voor steden en gemeenten

