

## Good Neighbourhood

### A.5 Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijkedistributie

*De ambitie is de bevoorrading van de verschillende stedelijke nabijheidsfuncties te garanderen, de leveringen globaal te optimaliseren op het niveau van de wijken, met inbegrip van de leveringen via e-commerce, de impact op het verkeer van de actieve modi en het openbaar vervoer te beperken, en de overlast te verminderen.*

#### Balans van de uitvoering door het gewest

##### Uitvoering van de acties



Bepalen van een gewestelijke strategie voor succesvolle ontwikkeling van de logistieke buurthubs

Opstarten van een proefproject voor de ontwikkeling van logistieke buurthubs

In het kader van de algemene wijziging van het GBP, die onder meer moet zorgen voor compatibiliteit met het GewMP, de relevantie onderzoeken van een wijziging die een flexibeler gebruik van de ruimte mogelijk maakt en aanmoedigen dat in nieuwe stadsontwikkelingsprojecten vanaf de ontwerpfasen rekening gehouden wordt met de logistieke aspecten

Bestuderen van de mogelijkheid om nachtelijke leveringen aan warenhuizen onder voorwaarden toe te laten

Een haalbaarheidsstudie uitvoeren over de ontwikkeling van een netwerk van neutrale lockers voor e-commerce in verband met de ontwikkeling van de mobility hubs en de rustige wijken

Stimuleren van het doeltreffend poolen van stadsleveringen om voertuigverplaatsingen te beperken

Handelaars ondersteunen bij het veranderen van hun leveringswijze (opstellen van een diagnose, vergelijking van de huidige leveringswijze met een alternatief, voordelen-nadelkosten van deze gedragsverandering, enz.) – zie actie D.7.

#### Analyse van de vooruitgang en obstakels

Over het algemeen hebben deze logistieke acties een rechtstreeks verband met de territoriale aspecten. Het komt erop aan plaatsen voor uitwisseling ter beschikking te stellen; een noodzakelijke voorwaarde voor de ontwikkeling van een duurzame logistiek. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de beschikbare terreinen echter schaars en vooral geconcentreerd langs het kanaal<sup>1</sup>.

Vandaag vormt de optimalisatie van de leveringen een algemene gewestelijke bekommernis. Dit aspect komt immers aan bod in actie C.12 van Good Move, maar het is ook opgenomen in de Shifting Economy-strategie (Log 7, 9 en 10), de Logistieke Green Deal, de Good Food-strategie en de Renolution-strategie, wat het belang ervan aantoont.

Met betrekking tot de logistieke hubs zou de uitvoering van de subacties van actie A5 in de komende maanden en jaren vooruitgang moeten boeken dankzij een uitbreiding van de human resources. Meer in het bijzonder voor de ontwikkeling van de logistieke microhubs wil het gewest voortaan steunen op het project van de mobility hubs om deze vanaf 2024 te kunnen ontwikkelen. Wat deze opdracht onder meer zo ingewikkeld maakt is de brede waaier aan zaken waarmee rekening moet worden gehouden bij de ontwikkeling van een hub, zoals:

- Het aantal vereiste vergunningen beperken om hun (her)ingebruikneming te vergemakkelijken

- Zorgen voor een efficiënte overslag (afmetingen van de europaletten, regenvrije zone, enz.)
- Veiligheid (diefstal, zichtbaarheid, enz.)
- Gebruiksvriendelijk (digitale bestelling?)
- Stevig (vandalisme) en makkelijk te onderhouden

Het belang van een flexibeler gebruik van de ruimte en de noodzaak om rekening te houden met logistieke aspecten in projecten kwamen aan bod in het kader van de herziening van het GBP en de denkoefening is gaande. Meer concreet betekent dit dat logistiek ook elders moet kunnen worden geïmplementeerd dan louter in gebieden voor vervoer- en havenactiviteiten en stedelijke industriegebieden en dat sommige termen zoals “depot”, “opslagplaats” of “hub” zorgvuldig moeten worden gedefinieerd. Het openbaar onderzoek voor het GBP is gepland voor 2025.

Brussel Mobiliteit voerde in samenwerking met Leefmilieu Brussel een studie over de mogelijkheden om nachtelijke leveringen uit te voeren. Die studie beveelt aan het regelgevende kader aan te passen en de avondlijke en nachtelijke leveringstijden uit te breiden. Leefmilieu Brussel heeft een ontwerpbesluit opgesteld (BRUSONOLEX) dat een hoofdstuk bevat over leveringen en dat op basis van de conclusies van de studie leveringen op afwijkende tijdstippen in sommige gevallen toelaat. Dit besluit zal de besluiten over buurtlawaaï en geluid en trillingen vervangen en zal tijdens de volgende legislatuur worden gepresenteerd.

De haalbaarheidsstudie over de ontwikkeling van een netwerk van neutrale lockers voor e-commerce moet nog van start gaan.

Het poolen van de leveringen blijft een belangrijke uitdaging die momenteel voornamelijk wordt aangepakt via de Logistieke Green Deal lage emissies die onder andere “avoidance-acties” beoogt, dat betekent het beperken van het aantal afgelegde kilometers door het bundelen van leveringen bijvoorbeeld. In 2023 werd een collaboratieve projectoproep uitgeschreven dankzij een financiering van Bloomberg Philanthropies. Het doel was om de inschrijvers aan te zetten tot samenwerking voor de uitvoering van concrete acties waaronder de pooling. De twee gekozen projecten veronderstellen een vorm van pooling van de stromen en het gebruik van elektrische voertuigen en/of bakfietsen.

De ondersteuning van de handelaars blijft belangrijk om de gewoontes te veranderen. Degenen die de leveringen zelf wensten uit te voeren, konden een beroep doen op Cairgo Bike om een premie te ontvangen van Brussel Economie en Werkgelegenheid alsook een begeleiding van Urbike. Het project liep af in 2023. In totaal kregen meer dan 300 ondernemingen een begeleiding en er werden 400 premies toegekend aan Brusselse kmo's. De begeleiding van ondernemingen door Urbike wordt echter verlengd en de financiële steun wordt opgenomen in de premies voor economische expansie. Er loopt nog een ander project voor handelaars die hun leveringen wensen toe te vertrouwen aan een externe dienstverlener. Het gaat om Bike Delivery, dat ondersteund wordt door Groupe One en subsidies ontvangt van Brussel Economie en Werkgelegenheid tot in maart 2024. Bike Delivery organiseert gezamenlijke leveringen via fiets aan Brusselse handelaars tegen een democratische prijs. Cargo Velo kwam als eerste uit de bus voor de projectoproep van Groupe One en voert de leveringen dus uit.

#### Kerncijfers

- Aantal proefprojecten dat elk jaar wordt begeleid: een per jaar (Bike Delivery, Cairgo Bike en Logistieke Green Deal)
- Aantal organisaties dat door Cairgo Bike wordt begeleid: 220 organisaties begeleid door Urbike en 400 Brusselse kmo's ondersteund met een premie van Brussel Economie en Werkgelegenheid.

<sup>1</sup> Kaart 15, [https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective-brochure\\_observatoire-04-2018\\_web.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective-brochure_observatoire-04-2018_web.pdf)

## Geïllustreerde verwezenlijkingen



*“Foto: Urbike: Het ARCHIPEL-project steunt de implementatie van fietslogistiek in de wijken dankzij het poolen van de stromen van meerdere actoren en de ontwikkeling van logistieke microhubs. Het ontvangt financiering van Bloomberg Philantropies in het kader van de Logistieke Green Deal lage emissies van Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit.”*



*Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de **19 gemeenten**.*



## GOOD NEIGHBOURHOOD

### A.5 Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijke distributie

De ambitie is de bevoorrading van de verschillende stedelijke nabijheidsfuncties te garanderen, de leveringen globaal te optimaliseren op het niveau van de wijken, met inbegrip van de leveringen via e-commerce, de impact op het verkeer van de actieve modi en het openbaar vervoer te beperken, en de overlast te verminderen.

#### Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

Rekening houden met de aanbevelingen over de organisatie van de leveringen

Gemiddelde: 1.81  
Standaardafwijking: 1,71



#### Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Vandaag ondernemen zeer weinig gemeenten concrete acties om de creatie van ruimtes voor stedelijke buurtlogistiek in handelswijken of van kluisystemen in gebouwen en parkings te stimuleren. De gemeenten bekommeren zich doorgaans niet te veel over logistieke kwesties in het kader van de aflevering van stedenbouwkundige vergunningen omdat ze vinden dat dat eerder een kwestie van de privésector is, omdat niemand er hen over kan adviseren of omdat het thema niet aan de orde of prioritair is in de gemeente.

De meeste gemeenten behandelen de ligging van leveringszones van handelszaken op basis van de aanvragen van de handelaars (aanleg) en klachten van buurtbewoners (verwijdering). Geen enkele gemeente ontwikkelt een specifieke aanpak om op dit gebied de behoeften in de handelswijken van hun gemeente te beoordelen, noch hun evolutie in de tijd. Minder dan de helft van de gemeenten baseert zich op de aanbevelingen van de Katern van de Gids van de mobiliteit over de organisatie van leveringen langs de openbare weg voor het analyseren en behandelen van deze aanvragen. Hoewel sommige de leveringstijden op de zones en de lengte van de leveringszones willen rationaliseren, bestaat er geen beleid inzake het harmoniseren van de leveringstijden voor deze zones, die werden bepaald op basis van de door de handelaars uitgedrukte behoeften. Er is de vaststelling dat er over het algemeen steeds minder aanvragen worden geformuleerd.

<sup>1</sup> Het betreft een door Brussel Mobiliteit gecoördineerd project met de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. <https://cairgobike.brussels/nl>

<sup>2</sup> <https://www.facebook.com/InfoEvere/videos/-evere-a-velo-la-commune-enfile-le-casque-et-investit-dans-des-v%C3%A9los-cargoles-co/1297310427344697/>

Ten slotte heeft Urbike in het kader van het gecoördineerde Cairgo Bike-project<sup>1</sup> meer dan de helft van de Brusselse gemeenten begeleid. Meerdere gemeenten kochten bakfietsen aan (met name via de subsidies van Brussel Mobiliteit) en gingen op basis van hun Klimaatplan of BVP aan de slag met de ontwikkeling van meer duurzame leveringssystemen voor gemeentelijke leveringen om zodoende het voorbeeld te geven op dit vlak. Voor de meeste gemeenten staat dit initiatief echter nog in zijn kinderschoenen en wordt het nog niet specifiek voor het beheer van de leveringen gebruikt.

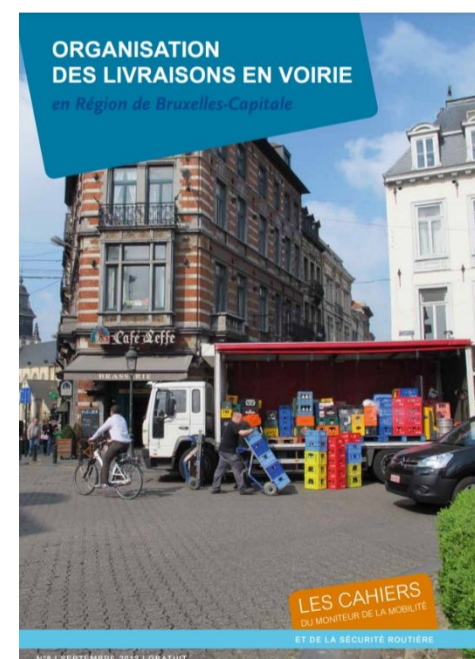
Ongeveer de helft van de gemeenten is nog niet met het initiatief aan de slag gegaan zonder dat er evenwel specifieke elementen kunnen worden aangeduid die dit zouden kunnen verhinderen.

#### Kerncijfers

/

#### Goede praktijken

- De gemeente Anderlecht legt systematisch een vereiste inzake stedelijke logistieke ruimtes op in het kader van stedenbouwkundige vergunningen die worden afgeleverd in de Biestbroeckwijk.
- De gemeente Evere heeft in 2022 vier bakfietsen aangekocht voor gemeentepersoneel van verschillende diensten (economische promotie, aanplantingen, evenementen, onderwijs). Die laatsten kregen een opleiding over het besturen van een bakfiets door Urbike<sup>2</sup>. In Watermaal-Bosvoorde verplaatst het gemeentepersoneel belast met het onderhoud van de gemeentelijke gebouwen zich met de fiets - eveneens na een begeleiding door Urbike.<sup>3</sup>
- In het kader van de verwerking van aanvragen voor de creatie van leveringszones, gebruikt de gemeente Elsene de Katern van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 8 over de organisatie van leveringen langs de openbare weg<sup>4</sup>. De katern bespreekt de uitdagingen inzake leveringen in de stad en beantwoordt bepaalde vragen over het aantal aan te leggen leveringszones, de tijd- en ruimtelijke limieten van deze zones, alsook de wijze waarop ze moeten worden afgebakend.



Katern van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 8  
(<https://brulocalis.brussels/sites/default/files/documents/publications/archives-momo/katern-mobiliteit-008.pdf>)

- Het voorbeeld van de studie van de Stad Brussel dat in fiche C.12 wordt voorgesteld is ook een goede praktijk op het gebied van stedelijke logistiek.

<sup>3</sup> [https://urbikecoop.wpenginepowered.com/wp-content/uploads/2023/05/Final-report-caIRgo-bike-for-pros-a-conversion-journey-to-cargo-bikes-for-Brussels-professionals-2\\_compressed.pdf](https://urbikecoop.wpenginepowered.com/wp-content/uploads/2023/05/Final-report-caIRgo-bike-for-pros-a-conversion-journey-to-cargo-bikes-for-Brussels-professionals-2_compressed.pdf)

<sup>4</sup> <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/organisationdeslivraisonsenvoie.pdf>