



# ADVIES

## Strategisch plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

28 februari 2013

<b>Aanvrager</b>	Staatssecretaris Bruno De Lille
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	22 januari 2013
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
<b>Aanvraag behandeld op</b>	29 januari en 7 februari 2013
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	28 februari 2013

## Inleiding

Het doel van het strategisch plan voor het goederenvervoer is om tegen 2020 te komen tot *een slimmere en schonere bevoorrading van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ; om te komen tot een « win-win » situatie voor alle stakeholders zullen meerdere oplossingen moeten worden doorgevoerd.*

Om deze doelstelling te behalen, stelt het plan 36 acties vast die het in vijf krachtlijnen onderverdeelt :

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

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Visie en algemene doelstellingen

Dit strategisch plan voor het goederenvervoer is een eerste stap voorwaarts, gezien het goederenvervoer tot op heden geen prioriteit op het gewestelijk niveau leek te zijn.

Nochtans benadrukt **de Raad** de fundamentele rol van het goederenvervoer voor de bevoorrading van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een efficiënt goederenvervoer is des te belangrijker daar de Brusselse context een steeds aangroeiende goederenstroom naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inhoudt, die gedeeltelijk wordt verklaard door diens economische ontwikkeling en bevolkingstoename.

Bijgevolg steunt **de Raad** de Regering omdat ze een strategisch plan wil uitwerken dat ernaar streeft om de toegankelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het algemeen en de toegankelijkheid van het vrachtvervoer in het bijzonder te verbeteren. Dit plan moet bijdragen tot de economische en sociale ontwikkeling van het Brussels Gewest.

Zoals aangegeven in het plan, nemen in het Brussels Gewest 45 % van de leveringen 80 % van de trajecten voor hun rekening. Het goederenvervoer is dus allesbehalve efficiënt. **De Raad** stelt vast dat het opzet van het plan erin bestaat om structurele oplossingen voor dit deel van inefficiënte verplaatsingen te vinden, om zo het goederenvervoer op een optimale manier te organiseren. Hij is echter van mening dat bepaalde dimensies van de marktevolutie (bijv. : e-commerce) en inzake organisatie van de ondernemingen en instellingen (bijv. : just-in-time) onvoldoende in aanmerking worden genomen. **De Raad** dringt er immers op aan dat de « kleine leveringen », die vaak met een bestelwagen worden verricht, voor zover mogelijk zouden kunnen worden gerationaliseerd en gegroepeerd. Vóór de organisatie hiervan moet een beraadslaging worden gevoerd. Mogelijke oplossingen zouden in het lanceren van proefprojecten kunnen worden gevonden.

## 1.2 Inhoud van het plan

**De Raad** benadrukt op positieve wijze de structuur van dit strategisch plan, dat voor elk van de voorgestelde acties de context, maatregelen, timing, budgettaire en menselijke middelen, actoren en piloten en benchmarks beschrijft.

**De Raad** vindt het van belang om een globale visie op de problematiek van het goederenvervoer te kunnen hebben. Daarom vraagt hij dat er op het intra-Brussels niveau een samenhang zou bestaan tussen de verschillende plannen, wetboeken, richtschema's, ... die met de materie te maken hebben (parkeerplan, BWLKE, richtschema van het Kanaal, commercieel ontwikkelingsschema, ...).

In dit kader vraagt hij om op de hoogte te kunnen worden gehouden van de resultaten van de verschillende geplande onderzoeken en scenario's voor met name de vestigingskeuze van de stedelijke distributiecentra. Ook het plan zal rekening moeten houden met de resultaten van deze onderzoeken en **de Raad** wenst zijn advies te kunnen aanpassen wanneer hij dit nodig acht.

Bovendien vraagt **de Raad** om het plan een meer sectorale dimensie te geven. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen immers verschillende soorten ondernemingen in verschillende zones van het Gewest met elkaar in aanraking : centrum, nabij de Ring of in de rand. **De Raad** wenst dus dat dit plan in functie van de zones en van de ondernemingen differentiaties maakt.

## 1.3 Overleg met de betrokken doelgroepen

**De Raad** benadrukt het overleg tussen de verschillende (private en openbare) actoren voorafgaandelijk aan de opmaak van het plan, evenals hun betrokkenheid bij de tenuitvoerlegging van de 36 acties.

Om zich ervan te vergewissen dat deze benadering de realiteit op het terrein het best weerspiegelt, is **de Raad** van mening dat de sector van het bouwwezen, van de handel, van het transport, alsook de technologische sector (ICT) meer zouden moeten worden geraadpleegd over en betrokken bij de uitwerking en uitvoering van dit plan. Gelet op de lokale impact, tot op het niveau van de wijken, dringt er zich ook een overleg met de handelswijken op. Met betrekking tot het voorgelegde plan is het van belang om de actoren-piloten en partners voor elke actie goed te evalueren en zo nodig te vervolledigen. **De Raad** vestigt bijvoorbeeld de aandacht op de betrokkenheid van de Vereniging van de Havengebruikers van Brussel en Vilvoorde bij de activiteiten in de Haven van Brussel.

## 1.4 Interregionaal en internationaal overleg gemeenten-Gewest

Sommige voorgestelde acties zijn van enig belang voor de gemeenten. **De Raad** is dus van oordeel dat de 19 gemeenten van het Gewest moeten worden geïnformeerd en hierbij moeten worden betrokken.

Volgens **de Raad** is het, gezien het goederenvervoer niet stopt aan de Brusselse grenzen, van belang om overleg te plegen met de andere twee Gewesten, om zo studies en best practices uit te wisselen en om te bekijken wat zij op het vlak van goederenvervoer overwegen (bijv. : lokalisatie van de stedelijke distributiecentra, ...). Dit overleg zou het ook moeten toelaten om de voorgestelde oplossingen economisch en logistiek te optimaliseren. Hij vraagt dus een beraadslaging (bijv. : problematiek van de Ring) en een samenhang op het interregionaal niveau tussen de verschillende plannen die met de materie te maken hebben.

**De Raad** vindt het van fundamenteel belang om zich te inspireren op de maatregelen die in andere steden ten uitvoer worden gelegd. In dit opzicht staat **de Raad** positief tegenover de deelname van het Brussels Gewest aan het Europees project SUGAR<sup>1</sup> dat de uitwisseling, de bespreking en de overdracht van kennis, ervaringen en best practices op het vlak van stedelijke distributie organiseert.

### 1.5 Invloed van de distributieprijis

**De Raad** meent dat men bij de tenuitvoerlegging van de verschillende voorgestelde acties steeds waakzaam moet blijven voor de evolutie van de goederendistributieprijis in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de eventuele weerslag ervan op de uiteindelijke prijs die de consumenten betalen en op de rentabiliteit van de betrokken Brusselse handelszaken. In dit kader vestigt **de Raad** de aandacht op de succesfactoren van de stedelijke distributiecentra, vermeld in hoofdstuk 4 van het plan.

### 1.6 Doorgaand verkeer

In de onderzoeken die moeten worden verricht, vindt **de Raad** het van belang om een bijzondere aandacht te besteden aan het doorgaand verkeer in Brussel en om rekening te houden met de gegevens van vrachtwagens die Brussel doorkruisen, van boten die de Haven van Brussel aandoen en van goederen die door boten in Brussel gelost worden en die hun traject buiten het Gewest in vrachtwagens voortzetten.

## 2. Bijzondere beschouwingen

### 2.1 Actie 1 - Analyse van de goederenstroom met het oog op een distributiescenario

**De Raad** herhaalt zijn opmerking die hij in de algemene beschouwingen - punt 1.2 - over het in aanmerking nemen van de onderzoeksresultaten heeft geformuleerd.

Bovendien is **de Raad** van mening dat de Regering het vertrouwelijk karakter moet waarborgen van de gegevens die bij de ondernemingen zullen worden ingewonnen en dat deze niet mogen geïndividualiseerd om zo de ondernemingen gerust te stellen en ze aan te moedigen om deel te nemen.

### 2.2 Actie 2 tot Actie 7

**De Raad** meent dat het van belang is om bij de uitwerking van deze acties een gedifferentieerde aanpak, volgens het type producten, te hanteren.

### 2.3 Actie 8 - Vervoer van bouwmaterialen bij voorkeur via het water

**De Raad** dringt erop aan om de sector van het bouwwezen intensief te betrekken bij « *het zoeken naar mogelijke reglementaire middelen om bedrijven die gevestigd zijn in de nabijheid van de waterweg te verplichten tot het gebruik van de waterweg voor het afvoeren van afval van de bouwplaats en voor het aanvoeren van materiaal* ».

---

<sup>1</sup> Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by regional and Local Policies

## 2.4 Actie 12 - De actoren & partners vormen op het vlak van en bewust maken voor stedelijke distributie en de logistieke behoeften

**De Raad** benadrukt op positieve wijze de aandacht die uitgaat naar vorming en bewustmaking, die troeven zijn om tot een gedragswijziging te komen. Gelet op het geringe budget dat voor deze maatregel werd voorzien, is **de Raad** van mening dat men zich moet richten tot de ondernemingen en sectoren « die op het vlak van goederenvervoer minder goed zijn georganiseerd ». Ook de best practices zouden wijd kunnen worden verspreid.

In dit opzicht dringt **de Raad** erop aan om het lokale politieke niveau, tot op het niveau van de wijken, erbij te betrekken.

Bovendien vestigt **de Raad** de aandacht op het feit dat deze actie actie 26 overlapt (op enkele kleine nuances na).

## 2.5 Actie 15 - Ontwikkelen van de proefprojecten die betrekking hebben op bedrijfszones met logistieke mogelijkheden

**De Raad** herhaalt zijn algemene beschouwing volgens dewelke er voorafgaandelijke acties moeten worden gevoerd om de ondernemingen ertoe aan te zetten om de « kleine leveringen » door middel van rationalisering en groepering zo goed mogelijk te organiseren.

## 2.6 Actie 16 - De site van Schaarbeek-Vorming ontwikkelen als logistieke pool ten dienste van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn hinterland

De keuze lijkt definitief uit te gaan naar de ontwikkeling van een « *een trimodaal stedelijk distributieplatform gekoppeld aan een parkeerterrein voor langparkeren voor vrachtwagens en een agro- en voedingsmiddelencluster rond de MABRU en het ECFG. Deze ontwikkelingen zullen de volledige bruikbare oppervlakte van 45 ha van Schaarbeek-Vorming bezetten* ».

**De Raad** vindt deze keuze opportuun vanuit economisch oogpunt (tewerkstelling, vergemakkelijken van de stadslogistiek, minder dichtslibbing als gevolg van het goederenvervoer, ...), milieu-oogpunt (ontwikkeling van de multimodaliteit, vermoedelijk minder uitstoot van verontreinigende stoffen als gevolg van minder dichtslibbing, ...) en sociaal oogpunt (minder overlast als gevolg van het parkeren van vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ...).

## 2.7 Actie 17 - Reserveren van terreinen voor stedelijke distributie en logistiek

De ligging van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ingesloten zonder vooruitzicht op uitbreiding van zijn grondgebied, niet aansluitend op zijn economisch hinterland, ...) houdt een grote concurrentie voor het gebruik van de grondreserves in.

**De Raad** dringt erop aan dat het belangrijk is dat er logistieke terreinen bestaan, die onontbeerlijk zijn voor de economische activiteit. **De Raad** vraagt zich af of en in welke mate men kan overwegen om stedelijke distributiecentra buiten het Brussels grondgebied te vestigen.

## 2.8 Actie 20 - Tarifiering van het wegvervoer

**De Raad** wijst erop dat hij op 18 oktober 2012 een advies (A-2012-053-ESR)<sup>2</sup> over de intergewestelijke hervorming van de verkeersbelastingen heeft geformuleerd.

## 2.9 Actie 21 - Parkeerplaats voor vrachtwagens

**De Raad** vindt het belangrijk om infrastructuren te voorzien (lichten, signalisatie, ...) die aangepast zijn aan vrachtwagens, zowel op het vlak van parkeren als om de doorstroming ervan naar belangrijke zones vlot te laten verlopen. Dit zal een positieve impact hebben op de mobiliteit van de andere gebruikers, op het vlak van economie, leefmilieu, gezondheid, ...

## 2.10 Actie 22 - Minder hinder op de weg door bouwplaatsen

Ook hier dringt **de Raad** erop aan om de sector van het bouwwezen intensief te betrekken bij « *de invoering van reglementaire maatregelen die het gebruik van de waterwegen binnen de bouwsector begunstigen* ».

## 2.11 Actie 24 - Leveringen op tijdstippen buiten de spitsuren

**De Raad** heeft kennis genomen van de experimenten ter zake in Vlaanderen, waarbij de leveringen tussen 6 u.-7 u. en 19 u.-23 u. kunnen plaatsvinden en men zich ertoe heeft verbonden om geen 65 dB op 7,5 m van de vrachtwagen te overschrijden. Het opzet bestaat erin om te voorkomen dat vrachtwagens die volgeladen zijn met goederen niet rondrijden tijdens de spitsuren en aldus het verkeer vlotter verloopt, de vervuiling vermindert, ...

**De Raad** meent dat men niettemin aandachtig moet blijven voor het feit dat leveringen op tijdstippen buiten de spitsuren een negatieve impact zouden kunnen hebben op de arbeidsomstandigheden van bepaalde werknemers. Bijgevolg zou **de Raad** deze experimenten op prijs stellen, voor zover deze in naleving van het sociaal overleg binnen de sectoren worden gevoerd.

In de doelstelling van actie 24 dringt **de Raad** erop aan dat men de term « nacht » wel degelijk in de zin van « op tijdstippen buiten de spitsuren » (tussen 6 u.-7 u. en 19 u.-23 u) zou verstaan.

## 2.12 Actie 26 - De actoren & partners opleiden in en bewust maken voor stedelijke distributie en de logistieke behoeften

**De Raad** verwijst naar zijn opmerkingen die hij voor actie 12 heeft geformuleerd.

## 2.13 Actie 27 - Jaarplan voor onderzoek en innovatie binnen goederentransport en projectoproep

**De Raad** onderstreept het belang van innovatie voor alle economische actoren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vraagt dat de betrokken partners in die zin samengesteld worden.

---

<sup>2</sup> Dit advies is beschikbaar op het volgende adres : [http://www.esr.irisnet.be/site13/plone/adviezen/adviezen-van-de-raad/par-date/2012/Advies\\_verkeersfiscaliteit.pdf/view](http://www.esr.irisnet.be/site13/plone/adviezen/adviezen-van-de-raad/par-date/2012/Advies_verkeersfiscaliteit.pdf/view)

Deze opmerking geldt eveneens voor actie 33 (verbeteren van het vervoer van goederen die door Brusselse bedrijven uitgevoerd worden) en actie 35 (bedrijfsleveringsplannen), waarbij onderzoek en innovatie en de participatie van alle economische actoren eveneens een positief effect zullen hebben.

### 2.14 Actie 28 - Monitoren van goederenstromen en organiseren van tellingen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een nijpend tekort aan statistische gegevens. **De Raad** vindt het dus positief dat er gegevens over het goederenvervoer kunnen worden ingewonnen en geanalyseerd. Hierdoor zal men de acties die in dit plan worden uiteengezet, zo goed mogelijk kunnen bijsturen.

**De Raad** verwijst naar zijn beschouwing die hij in punt 2.1 over het vertrouwelijk en niet-individualiseerbaar karakter van de gegevens heeft geformuleerd.

### 2.15 Actie 30 - Deelnemen aan Europese projecten waarbij best practices worden uitgewisseld

**De Raad** steunt de deelname aan deze projecten, die het toelaten om best practices uit te wisselen.

### 2.16 Actie 31 - Coördineren van het goederenvervoerbeleid

**De Raad** benadrukt op positieve wijze de raadpleging van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

### 2.17 Actie 35 - Bedrijfsleveringsplannen

**De Raad** stelt vast dat de Regering van plan is om in 2013 twee proefprojecten op het vlak van Bedrijfsleveringsplannen te voeren. Bijgevolg vindt hij het voorbarig om vanaf 2014 een of andere verplichting in te voeren voor de ondernemingen die heel wat leveringen met zich meebrengen. De proefprojecten moeten worden geëvalueerd, alvorens zich over elk regelgevend karakter uit te spreken.

Bovendien zou het volgens **de Raad**, om rekening te houden met de diversiteit van de ondernemingen en sectoren, relevanter zijn om meer proefprojecten te voeren.

## 3. Terminologische beschouwing

**De Raad** vestigt de aandacht op het feit dat voor bepaalde acties de term « onderneming » zou moeten worden uitgebreid, omdat het niet alleen om ondernemingen kan gaan, maar ook om organisaties in de ruimere zin : besturen, ziekenhuizen, ...

\*  
\*       \*