

Ruimte voor **logistiek**



Vooraf

Hoe kan ruimtelijk beleid bijdragen tot een duurzame logistiek in Vlaanderen? Daar gaat deze publicatie over. De logistieke sector staat voor grote uitdagingen en de economische veranderingen volgen elkaar snel op. Wat beweegt er? Hoe kunnen we beleidsmatig het verschil maken?

Dat bekijken we door logistiek te benaderen met een ruimtelijke bril. We gaan in op de noodzakelijke transitities op het snijvlak van transport, economie en ruimte en gaan op zoek naar handvaten voor het beleid.

In opdracht van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

De Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP) stelde deze publicatie samen met input van vele experts die deelnamen aan het VRP-lab Logistiek (december 2019) en aan rondetafelgesprekken rond het thema (december 2021 - januari 2022).



Management-samenvatting

In deze publicatie gaan we in op de ruimtelijke dimensies van de transitie naar duurzame logistiek. We zoomen in op hoe de Vlaamse overheid en haar partners via ruimtelijk, economisch en mobiliteitsbeleid mee de omslag kunnen maken naar een economie met minder impact op haar omgeving. We verkennen daarbij een geïntegreerde aanpak op het vlak van economie, mobiliteit en omgevingsbeleid.

Economische groei ging de voorbije decennia gepaard met extra volumes aan goederentransport en extra ruimtebeslag voor logistiek, maar stilaan botsen we daarbij op ecologische en ruimtelijke limieten. Technologische innovaties en vergroening van de voertuigen zijn hard nodig, maar volstaan niet. De omslag die we moeten maken, is fundamenteeler en zal ook ingrijpen op economische en ruimtelijke processen.

Logistiek heeft ruimte nodig, maar de beschikbare ruimte in Vlaanderen is beperkt en dus zijn een actiever locatiebeleid en bedrijventerreinmanagement noodzakelijk. Ruimtelijk uitbreiden door extra ruimtebeslag wordt de uitzondering. Door hergebruik en intensifiëring van reeds ingenomen en goedgelegen terreinen, efficiëntere organisatie en bundeling van goederen(stromen), een modal shift naar spoor en water en een betere benutting van de bestaande infrastructuur kunnen we de logistieke sector een duurzamer ontwikkelingsperspectief geven.

In de publicatie gaan we in op drie hoofdassen voor ruimtelijk logistiek beleid in Vlaanderen.

Internationale knopen. De Vlaamse overheid zal een actiever ruimtelijk beleid moeten voeren op internationale logistieke knooppunten en corridors. Dat zijn de plekken en stromen waar via bundeling en modal shift grote economische en ecologische efficiëntiewinsten te behalen zijn. Dat vraagt een beleid dat planmatige, procesmatige en juridische maatregelen afstemt. Naast infrastructurele en operationele optimalisaties in spoor- en waterweg zijn op die logistieke knooppunten platformaanbieders nodig die de productieketens en de transportstromen van de diverse bedrijven op elkaar afstemmen.

Regionale knopen. Vlaamse en bovenlokale regie moet ervoor zorgen dat we nog vaker het juiste bedrijf op de juiste plek krijgen. De huidige verspreide ontwikkeling van economische activiteiten over het hele Vlaamse grondgebied bemoeilijkt

de bundeling en de modal shift. In het licht van de omslag naar een koolstofneutrale en circulaire economie zullen steeds meer bedrijven moeten samenwerken. Clustering van bedrijvigheid op bedrijventerreinen of binnen het stedelijk weefsel moet de condities scheppen tot synergie voor bedrijfsstromen (water, grondstoffen, afval, energie, transport). Het is aan Vlaanderen om een ambitiekader te scheppen waarin provincies, provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM's) en intercommunales met hun partners een visie en strategie kunnen uittekenen op maat van de regio en met het oog op een aantrekkelijk en ruimtezuinig aanbodbeleid. Ook aan de grondversnippering en het fiscale kader moet worden gewerkt.

Stedelijke logistiek. De hele dynamiek rond e-commerce en circulaire economie zet onze overheden aan om een actief logistiek beleid te voeren dat verder reikt dan het voorzien van laad- en loszones, toegangsbeperkingen, ... Het noopt overheden tot beleidskeuzes waarin een goede balans ontstaat tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarvoor moeten zowel virtuele als fysieke platformen opgericht worden, zodat goederen, voertuigen, data en competenties optimaal kunnen worden gebundeld en ingezet. Het vraagt een doordacht mobiliteitsbeleid, een verkeerscirculatiebeleid, een beleid rond korte keten en circulaire economie, een grond- en vastgoedbeleid, ... Vlaamse kaders, regionale samenwerking en lokaal maatwerk zijn de sleutels tot succes. Ruimtelijke planners en ontwerpers moeten hun expertise en creativiteit inzetten om tot ontwerpen te komen die meer aandacht geven aan duurzame logistiek.



Inhoud

- 2 **Vooraf**

- 3 **Managementsamenvatting**

- 9 **Inleiding**

- 13 **Wat is logistiek?**

- 16 **Uitdagingen voor duurzame logistiek**
 - Milieu-impact doen dalen door minder voertuigkilometers 20
 - Modal shift 26
 - Verdere ruimte-inname beperken 33
 - ‘Business as usual’ is geen optie meer 37

- 43 **Ruimtelijke bouwstenen voor duurzame logistiek**
 - Internationale logistieke knooppunten en corridors 44
 - Regionaal locatiebeleid en bedrijventerreinmanagement 54



71 **Duurzame stedelijke logistiek**

 Dataparadox 75

 Verduurzaming van de last mile 78

 Beleid rond stedelijke logistiek. 82

 Locatiebeleid voor circulaire economie
 en logistieke hubs 84

87 **Governance van ruimte
voor duurzame logistiek**

 Overheid als regisseur 88

 Ruimtelijk sturend logistiek beleid
 op hoger schaalniveau 92

 Aangepaste (ruimtelijke) instrumenten. 95

102 **Ruimte voor logistiek**

110 **Bedankt!**

113 **Referentielijst**



Inleiding

Vlaanderen ligt centraal in een dichtbevolkt en welvarend deel van Europa en het is infrastructureel goed verbonden via (lucht)havens, water, spoor en weg naar de omliggende regio's en wereldwijd naar economische productie- en consumptieregio's. Vlaanderen is dus een topregio voor logistiek.

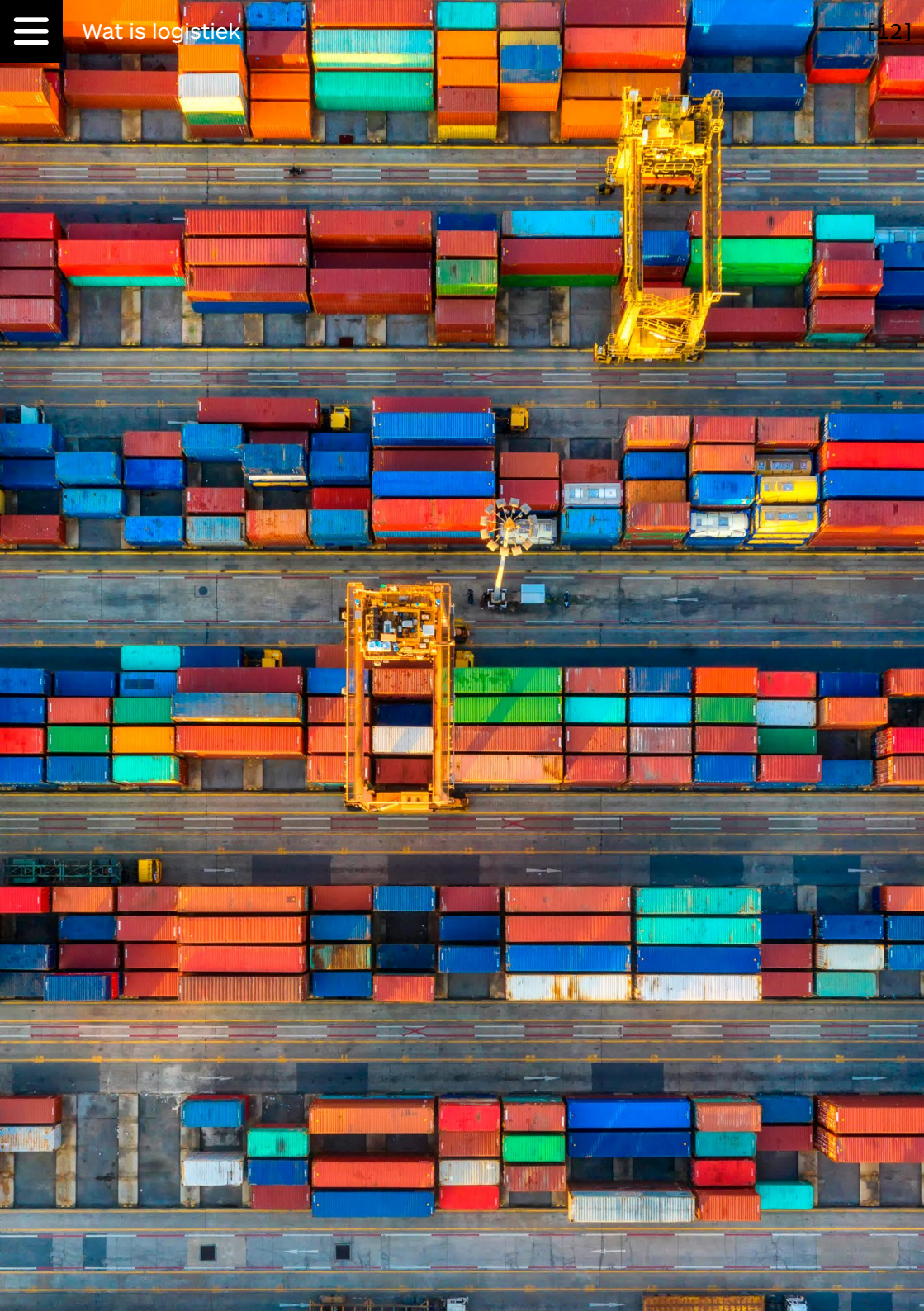
Onze historisch belangrijke havensteden, Brugge, Gent en Antwerpen, zijn nog steeds belangrijke motoren van de Vlaamse en de Europese economie die direct en indirect heel wat jobs en toegevoegde waarde genereren. Vlaanderen moet zijn positie als topregio voor logistiek verder versterken, maar tegelijk moet het erkennen dat de logica van groei op interne en externe limieten stuit. Duurzame groei vraagt om verandering.

In deze publicatie gaan we in op de ruimtelijke dimensies van de transitie naar duurzame logistiek. De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) stelt dat we de ruimte efficiënter moeten gebruiken. Dat geldt dus ook voor infrastructuur en bedrijvigheid. Hoe matchen we die ruimtelijke opgave met de ambities van Vlaanderen als logistieke draaischijf en de verwachte groei van het logistieke verkeer?

- Kan een proactieve planning en ruimtelijk management bijdragen tot de beoogde modal shift en een betere beheersing van het ruimtebeslag?
- Kunnen logistieke hotspots (knooppuntenbeleid) en bedrijventerreinmanagement de logistiek in Vlaanderen ruimtelijk duurzamer inbedden?
- Welk transport- en ruimtelijk beleid is er nodig om multimodale knopen optimaal te laten werken?
- Hoe beslissen we waar de multimodale logistieke knopen worden (door)ontwikkeld?
- Hoe organiseren we logistieke hotspots om goederen te bundelen en de modal shift naar spoor en water mogelijk te maken?
- Wat is de impact van circulaire economie, ... op de inplanting, de invulling en het beheer van bedrijventerreinen en multimodale knopen?

- Kortom, hoe kunnen we ruimtelijk beleid laten sporen met de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 en de Visie Goederenvervoer Vlaanderen?

Modal shift, minder CO₂ en efficiënter ruimtegebruik zijn de focuspunten in deze publicatie. Voor duurzame logistiek zijn zeker ook nog andere aspecten cruciaal zoals bv. technologie, IT en data, maar daar gaan we hier minder op in.



Wat is logistiek?

Logistiek gaat over de organisatie, de planning en het beheer van activiteiten die in verband staan met de bewerking, het vervoer en de opslag van goederen. Vooraleer een eindproduct bij een consument of een bedrijf terechtkomt, zijn daar heel wat logistieke processen aan te pas gekomen. De verschillende stappen van grondstof tot consumptie vormen samen de logistieke keten of supply chain. Goederen moeten bij aanvoer, productie, opslag en distributie verplaatst worden van de ene locatie naar de andere. De bedrijfslocatie en de manier waarop een bedrijf dat transport organiseert, zijn belangrijke keuzes.

Een bedrijf kan dat vervoer zelf organiseren, maar het kan dat ook uitbesteden aan een logistieke dienstverlener. Dat laatste gebeurt steeds vaker, zeker bij internationaal transport en bij grotere volumes. Om alle logistieke processen goed te kunnen beheren en diverse logistieke stromen en actoren beter op elkaar af te stemmen worden IT en databeheer steeds belangrijker. Transport, overslag en warehousing zijn aspecten van logistiek die de meeste mensen kennen, maar wat ons het meest toegevoegde waarde oplevert, zijn ketenregie, value added logistics en value added services (met bekende bedrijven zoals H. Essers, Van Moer, ...).

Binnen de totale logistieke keten onderscheiden we drie grote delen: (1) internationaal gerelateerde logistiek, gericht op import en export van goederen via havens en luchthavens; (2) productielogistiek, gericht op aanvoer van grondstoffen tot (semi-)afgewerkte producten en (3) distributielogistiek, gericht op de eindgebruiker. Het laatste gaat dus om de toelevering van het eindproduct van de producent naar de consument. Onder impuls van de razendsnelle ontwikkelingen in e-commerce heeft vooral die distributielogistiek zich de voorbije jaren ontpopt tot een complex logistiek netwerk. Naast de al geschetste indeling zijn er ook duidelijk sectorale verschillen in type logistiek te onderscheiden, zoals verse voeding, bouw, kleding en andere detailhandel.

Logistiek is een containerbegrip en dat maakt beleid rond duurzame logistiek erg complex. Het vraagt afstemming met diverse actoren en sectoren: internationaal, regionaal en lokaal.



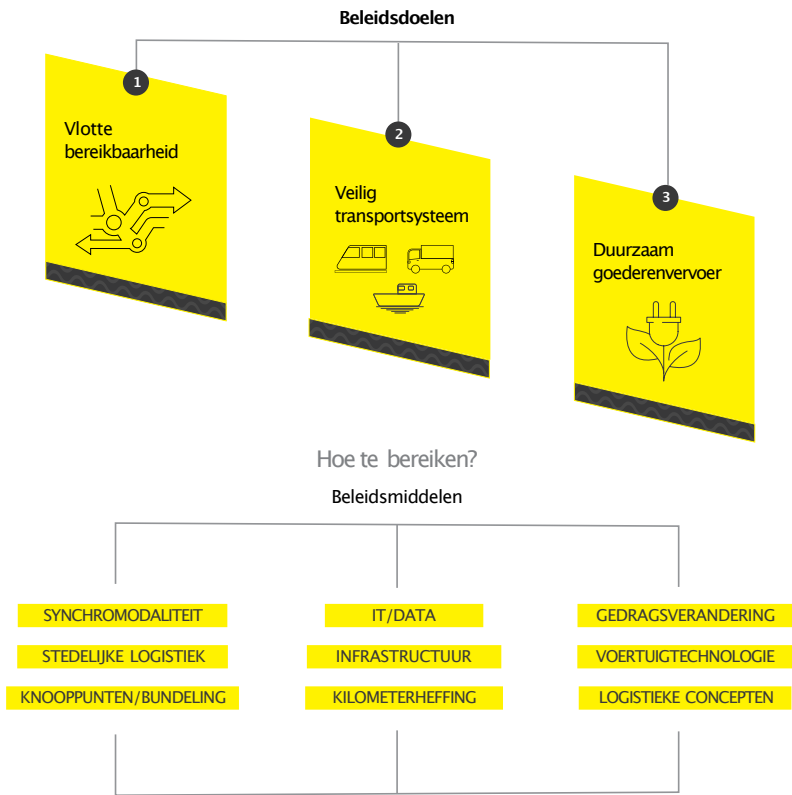
Uitdagingen voor duurzame logistiek

Logistiek is een belangrijke schakel in onze economie, maar er rijzen vragen bij de relatief beperkte toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Congestie, emissie, geluidshinder en ruimtebeslag doen het maatschappelijk debat rond logistiek steeds luider klinken. De sterk groeiende verkeersstromen vragen om steeds meer ruimte voor opslag en overslag van goederen en de connectie tussen (lucht)haven en achterland staan steeds meer onder druk met congestie tot gevolg. Dat leidt

ook almaar vaker tot vragen naar extra infrastructuur en ruimte, verder weg van de logistieke poorten. Daarenboven roepen de coronapandemie, geopolitieke spanningen en de klimaatverandering vragen op over globalisering, de verdere groei van de handelsstromen en het huidige verdienmodel rond internationale havens en logistiek.

Die uitdagingen vergen een transitiebeleid naar een meer circulaire en koolstofarme economie die beter in lijn is met de Europese Green Deal. Door de uitstekende ligging en de goede connectiviteit, het uitgebreide infrastructuurnetwerk en de sterke knowhow hebben onze Vlaamse logistieke en industriële ondernemingen extra troeven om van zo'n transitie een succes te maken. Strategische beleidskeuzes en samenwerking zijn daarbij wel noodzakelijk. Het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken formuleerde zijn beleidsdoelen en beleidsmiddelen in de nota Visie Goederenvervoer Vlaanderen.

Vanuit omgevings- en mobiliteitsperspectief lichten we drie topuitdagingen verder toe, omdat een goed begrip ervan belangrijk is bij de verdere hoofdstukken van de publicatie: (1) milieu-impact verminderen; (2) modal shift realiseren en (3) ruimte-inname beperken.



Corridorshuttles en Terminalhubshuttle



Vlaanderen telt heel wat inlandterminals (Meerhout, Willebroek, Genk, ...) van waaruit goederen van en naar de Vlaamse zeehavens worden vervoerd. Die inlandterminals beschikken afzonderlijk vaak niet over voldoende grote volumes voor regelmatige transporten. Daarom besliste de Vlaamse regering begin 2022 een vierjarige subsidieregeling van 14,5 miljoen euro te voorzien om de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens te bevorderen via nieuwe corridorshuttles of door de frequentie te verhogen. Tegen 2030 is het de ambitie om het aandeel van de binnenvaart in de logistieke keten te verhogen tot 42%. Met corridorshuttles integreren een aantal interlandterminals langs een corridor hun operationele werking door gemeenschappelijke 'roundtrips' van en naar de zeehavens. Door de subsidies kunnen inlandterminals meer samenwerken en kunnen zij grotere volumes op meer regelmatige basis van en naar de Vlaamse zeehavens transporteren.

<https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/pers/143-miljoen-euro-extra-om-binnenvaart-een-boost-te-geven>

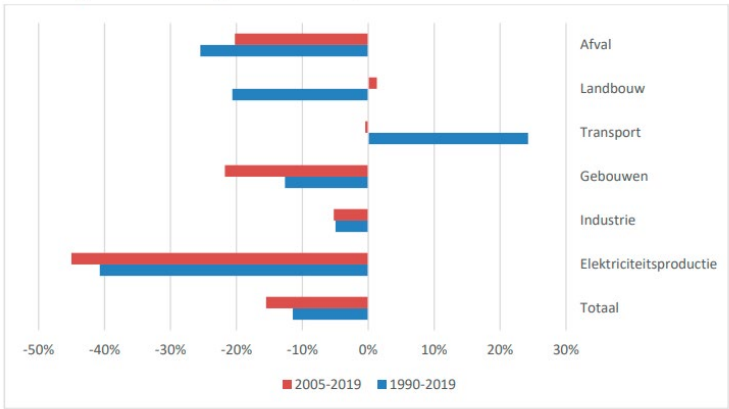
Milieu-impact doen dalen door minder voertuigkilometers

Transport is in Vlaanderen goed voor zowat 21% van de broeikasgasemissies en in tegenstelling tot andere sectoren groeit de CO₂-uitstoot nog steeds: in de periode 1990-2019 met 24%.

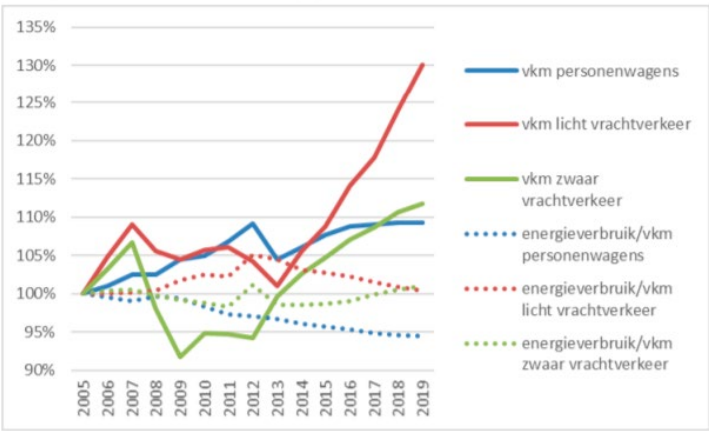
De Vlaamse Visie Goederenvervoer en het Vlaams Klimaatbeleidsplan hebben de ambitie om de CO₂-uitstoot in het personen- en goederentransport met 27% te doen dalen tegen 2030. In lijn met het Klimaatakkoord van Parijs, de Europese Green Deal en de aangescherpte ambitie van Fit for 55 zal onze maatschappij tegen 2050 moeten evolueren naar nuluitstoot. De Vlaamse regering heeft de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 te verminderen met 85%. Dat vraagt een drastische omslag, ook in ons transportsysteem.

Ondanks de inspanningen om schonere en efficiëntere voertuigen en brandstoffen in te zetten zorgen vooral de almaar groeiende consumptie van goederen en de snelheid waarmee die moeten worden geleverd voor een blijvende groei van het aantal goederen en voertuigkilometers. Daardoor zit dat transport niet in lijn met de doelstellingen inzake klimaat. Bij ongewijzigd beleid zou de uitstoot van goederenverkeer met 19% stijgen. Door de maatregelen, voorzien in het Klimaatsbeleidsplan, uit te voeren verwacht men nog altijd een toename met 3% tegen 2030 ten opzichte van 2005. Er

zijn dus bijkomende maatregelen nodig, ook voor transport en logistiek. De uitdagingen om de sector koolstofarm te maken, zijn groot.



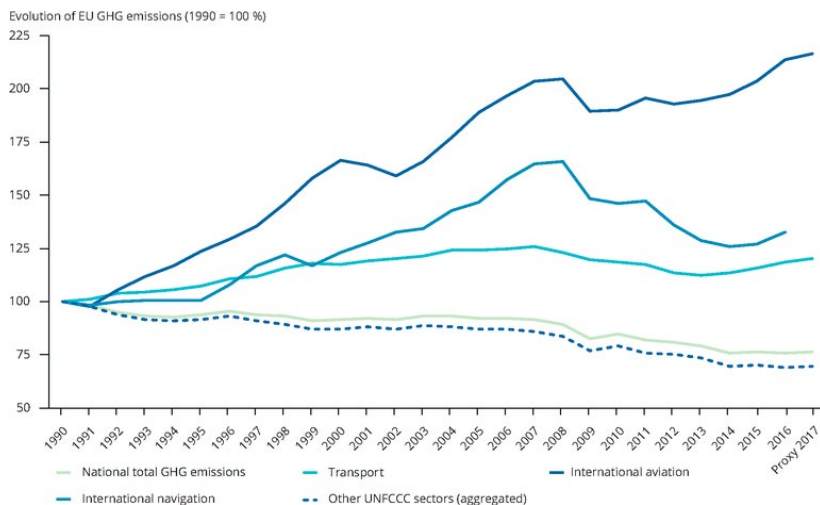
Figuur 2-3. Evolutie broeikasemissies in Vlaanderen in de periodes 1990-2019 en 2005-2019



Figuur 4-2. Overzicht volumes en efficiëntie wegvervoer¹² Vlaanderen (bron: VMM, maart 2021)

Tussen 2005 en 2019 groeide in Vlaanderen het aantal bestelwagens met 30% en het aantal vrachtwagens met 12%. De financieel-economische crisis zorgde in 2008-2009 wel voor een sterke terugval in de activiteit en de emissies van het vrachtvervoer over de weg, maar vanaf 2012 namen die cijfers opnieuw toe. De energie-efficiëntie van personenwagens en licht vrachtverkeer verbeterde de voorbije jaren in beperkte mate, maar onvoldoende om de volumetoename te compenseren.

Het aantal voertuigkilometers bij vrachtvervoer over de Vlaamse wegen blijft jaar na jaar gestaag toenemen. Wil men de ambities uit het Vlaams energie- en klimaatplan (VEKP) voor de sector transport waarmaken, dan is het cruciaal dat het aantal gereden voertuigkilometers wordt teruggedrongen.



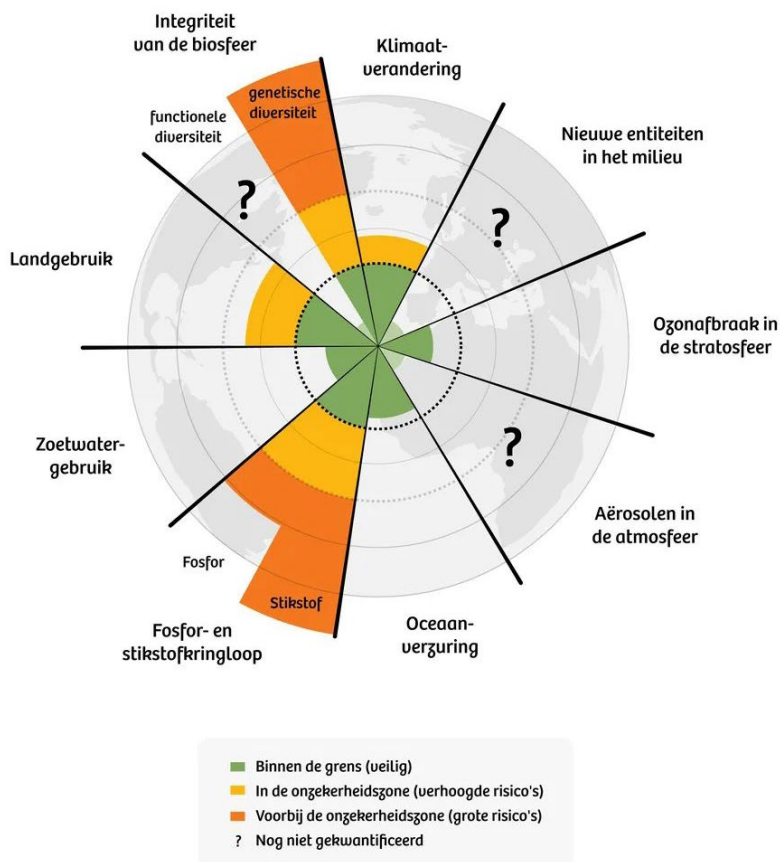
Ook de groei van broeikasgasemissies van internationale lucht- en scheepvaart is onhoudbaar. Het staat immers haaks op de doelstellingen om de broeikasgassen versneld te reduceren, iets waartoe heel wat landen zich tijdens de COP26 in Glasgow verbonden. Een snelle introductie van milieuvriendelijke of zero-emissievoertuigen over lange afstand is niet realistisch en dus stijgt de druk om het volume aan internationaal transport te verminderen met o.a. CO₂-heffingen.

Van relatieve naar absolute daling milieu-impact

Het mobiliteitssysteem staat dus voor een gigantische uitdaging om de EU-doelstellingen te halen en de tijd om in te grijpen is kort. Veranderingen zijn niet alleen nodig om de klimaatverandering af te remmen, maar ook om de luchtkwaliteit te verbeteren, de blootstelling aan verkeerslawaaï te verminderen en een breed scala aan andere effecten aan te pakken. Om het mobiliteitssysteem te transformeren pleit men vaak voor maatregelen op het vlak van technologie, infrastructuur, digitale innovatie, optimalisatie en maatschappelijke en consumentenkeuzes.

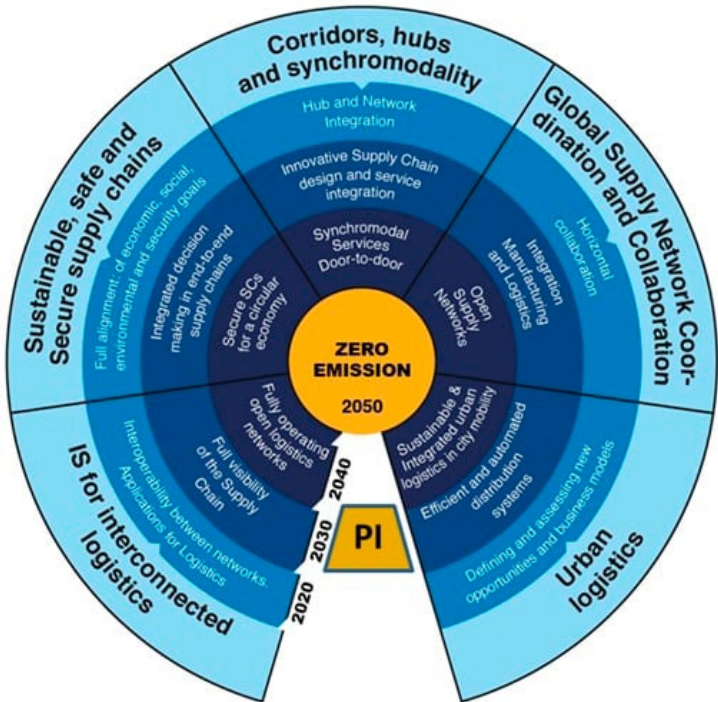
Efficiëntiewinsten en nieuwe technologieën bieden zeker kansen, maar de algemene milieu- en sociale impact op systeemniveau is vaak minder duidelijk. Veel van de huidige maatregelen, zoals vergroening van het voertuigenpark en stapsgewijze technologische verbeteringen, zijn ontoereikend, omdat incrementele efficiëntieverbeteringen gecompenseerd worden door een groei van de vraag of worden tenietgedaan door tegenwerkende markttendensen. In het licht van klimaat

bron: figuur op basis van Stockholm Resilience Centre



Conclusie

De huidige maatregelen inzake duurzaam transport volstaan niet om de dringende en fundamentele transitie te kunnen maken naar een koolstofarme, hulpbronefficiënte en natuurvriendelijke economie. De groei van het volume doet de inspanningen vanuit de logistieke sector op het vlak van technologie, voertuig, brandstof, ... teniet. De logistiek slaagt er al in om tot een relatieve verbetering te komen, maar er is meer nodig om tot de noodzakelijke omslag te komen in absolute termen. Zonder afname in volume zullen de doelstellingen van Parijs en andere milieu-uitdagingen niet kunnen worden gehaald. Binnen de logistiek kan nog gewerkt worden op efficiëntie, maar aangezien de logistieke sector een afgeleide sector is, kan dat niet enkel binnen de sector worden gerealiseerd. Minder transportvolumes vragen ook om een andere organisatie van diverse sectoren. Andere consumptiepatronen, kortere ketens en circulaire economie kunnen daartoe bijdragen. Zulke maatregelen hebben ook ruimtelijke consequenties.



Zero-emission is zoals aangegeven in deze figuur, terecht een zeer belangrijke doelstelling voor de logistiek. Toch zijn er ook nog andere ecologische en socio-economische uitdagingen die daarbij niet uit het oog verloren mogen worden. <https://www.etp-logistics.eu/>

Modal shift

Om de impact op klimaat en leefomgeving terug te dringen zal ook de overstap naar andere modi nodig zijn. Een modal shift van vervoer over de weg of via de lucht naar vervoer over de waterweg en het spoor zorgt voor minder transportverkeer en is vaak milieuvriendelijker en verkeersveiliger. Vlaanderen

wil in 2030 tot een modale verdeling komen van maximaal 70 procent via de weg en minstens 30 procent logistiek transport via water en spoor. Om dat te kunnen bereiken wil de Vlaamse regering het aandeel van de binnenvaart verdubbelen.

We beschikken in Vlaanderen over een sterk uitgebouwd netwerk van bevaarbare waterwegen en een dicht spoornetwerk. Zo bevindt 90% van de bedrijven zich op maximaal 10 km van een waterweg. Toch vindt bijna driekwart van het goederenvervoer plaats met vracht- en bestelwagens. Er zijn diverse redenen waarom bedrijven hun weg nog niet vonden naar die duurzame modi: onbekend is onbemand of een aantal (vermeende) praktische en financiële drempels, ... Bovendien geldt voor heel wat bedrijven – en dus ook voor logistieke stromen – dat het type transport (volume, afstand, ...) er zich niet toe leent.

Ruim 70% van het goederenvervoer gebeurt momenteel over de weg, 12% via binnenvaart en 7% via het spoor. Het Planbureau verwacht een groei van het goederenvervoer met 26% tegen 2030. Als die groei zou kunnen worden opgevangen via spoor en water, dan zou dat voor beide modi een verdubbeling betekenen van het aantal tonkilometers en een gelijk volume aan wegtransport.

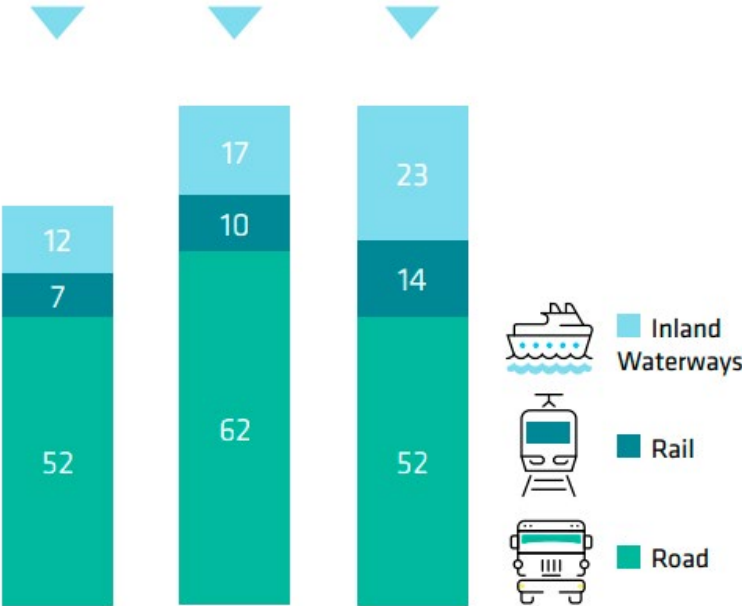
Traffic evolution

in % of modal share

Current

2030
BAU

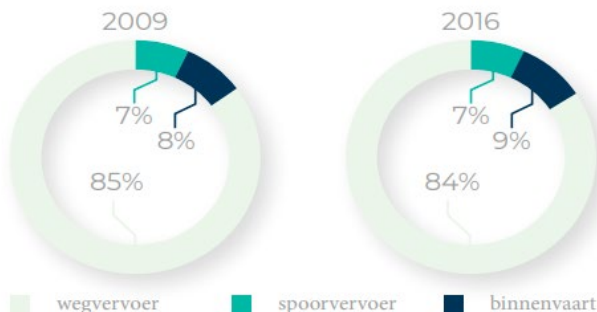
2030
Ambition



In miljarden tkm - Simulatie uitgaande van Statbel, of Evolutie van de modale aandelen van de huidige 73%, 10% en 17% voor respectievelijk de weg, het spoor en de binnenwaterweg naar 58%, 16% en 26% als het spoor haar volume verdubbelt tegen 2030.

Bron: <https://www.railroadmap2030.be/nl/rail-roadmap-2030-nl/>

Modale verdeling goederenvervoer in Vlaanderen (tonkm)



Bron: <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/38620>

Als spoor en water hun groeipotentieel willen waarmaken en ze een veel belangrijkere rol willen spelen in het goederenvervoer dan vandaag, dan is niet alleen een mentaliteitswijziging nodig, maar zijn vooral ook forse infrastructurele investeringen en operationele verbeteringen nodig.

Bovendien moeten we voor ogen houden dat voor heel wat vervoerstromen een modal shift naar water of spoor niet haalbaar is. Goederentreinen en binnenvaart staan het sterkst voor transportstromen in relatie met onze havens. Voor een modal shift via water of spoor komen dus vooral vrachtstromen in aanmerking die gericht zijn op import en export. Voor de vele andere logistieke stromen blijft de weg belangrijk.

Tussen 2005 en 2016 steeg het vrachtwagenvervoer met ruim 7%. De grootste blikvanger is evenwel de enorme toename van het vervoer met bestelwagens, namelijk van 5,4 miljard naar 6,7 miljard voertuigkilometers of een stijging met 23%. Tussen

2005 en eind 2020 verminderde het aantal vrachtwagens met 10%, terwijl het aantal lichte vrachtwagens in diezelfde periode juist steeg met 65%.

Anders dan verwacht blijkt niet e-commerce de hoofdoorzaak van die ‘camionnettisering’. Volgens het Nederlandse Kenniscentrum Topsector Logistiek blijken de bestelwagens voor de e-commerce slechts 1,8% tot 3,2% van het totale bestand in Nederland te vertegenwoordigen. In totaal wordt 35 tot 50% van alle bestelwagens gebruikt voor logistiek in vooral de bouw en de handel. De overige inzet van bestelwagens is servicegerelateerd (27-40%) of dient voor personenvervoer of privégebruik (circa 24%). We kunnen aannemen dat dezelfde grootteorde geldt voor Vlaanderen.

Conclusie

Ondanks heel wat (overheids)inspanningen wonnen water en spoor de voorbije jaren nauwelijks marktaandeel. Het volume dat via goederentrein of binnenvaart wordt vervoerd, groeit, maar niet sneller dan de groei van het aantal tonkilometers over de weg. Van de noodzakelijke modal shift is dus nog geen sprake.

Eén van de oorzaken is dat niet alle transportstromen zich lenen voor vervoer over water en spoor. Vooral transporten, gericht op grote volumes en import/export, kunnen op die modi overschakelen, maar het meeste transport is regionaal of lokaal. Daarvoor zijn vrachtwagens en bestelwagens of cargobikes beter geschikt. De afgelopen jaren groeide het aantal bestelwagens aan. Eerder dan de toenemende e-commerce zijn de oorzaken hier vooral de invoering van de snelheidsbegrenzer, de tachograaf, de rij-en rusttijden en de vorming van chauffeurs voor vrachtwagens alsook nieuwe noden vanuit diverse sectoren.

Enerzijds moeten we een balans zoeken tussen minder vervoerbewegingen en hogere beladingsgraden om zo te komen tot meer efficiëntie en minder emissies. Maar anderzijds mogen we niet uitsluitend inzetten op te grote voertuigen, want die hebben een grote impact in stads- en dorpskernen.



Urban Waterway Logistics

Binnenvaart kan in steden met een bevaarbaar waternet een belangrijke rol spelen om de mobiliteit, de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren. Samen met de stad Gent en de Vlaamse Waterweg nv heeft Urban Waterway Logistics de eerste elektrisch aangedreven urban boat 'Green Wave' voor stedelijke distributie ontwikkeld in de Gentse binnenstad. De urban boat zal de komende jaren nog aan tal van proefprojecten deelnemen om de stedelijke distributie van bouwmaterialen of andere goederenstromen te optimaliseren. Laad- en losinfrastructuur wordt in kaart gebracht en diverse laad- en lossystemen worden verkend.

www.urbanwaterwaylogistics.net

Verdere ruimte- inname beperken

Groeiende ruimtevraag vanuit economie

Naar verwachting zal de ruimtebehoefte voor logistiek de komende jaren verder toenemen. Zo zou de markt voor logistiek vastgoed in Nederland de komende 15 tot 20 jaar met 25 tot 50% groeien. We mogen aannemen dat de ruimtevraag in Vlaanderen in dezelfde richting evolueert, zij het iets minder, omdat e-commerce sterker staat bij onze noorderburen. Zowat 75 tot 80% van die bijkomende ruimtevraag komt van bedrijven die zich in de eigen regio verplaatsen of er uitbreiden. De groeidynamiek komt dus eerder lokaal of regionaal tot stand. Nieuwe internationale of interregionale vestigingen zijn de uitzonderingen.

Vooraf de doorgroei van stadsdistributie en e-commerce leidt tot meer logistieke bedrijfsruimte in en nabij dichtbevolkte stedelijke regio's. Bovendien resulteert de fragmentatie van de e-commerce in extra verkeersimpact tot in de kleinste woonstraten, schoolstraten... Met e-commerce ontstaat er een 'gig-economy' met een 'omnichannel'-aanbod, waardoor ze de klant binnen de dag of zelfs binnen het uur op zijn wenken kunnen bedienen. Dat heeft ruimtelijke gevolgen, zoals een uitbreiding én een verfijning van het logistieke weefsel. Afhankelijk van de grootte van de stedelijke regio, de specifieke plek en regelgeving op het vlak van milieu,

mobiliteit, ... vindt men er alle gradaties van XXL- tot XXS-logistieke hubs. Studies geven aan dat e-commerce drie keer meer logistieke bedrijfsruimte nodig heeft dan een klassieke retailer.

Gezien de bevoorradingsproblemen door onder meer de pandemie en de geopolitieke situatie is het niet ondenkbaar dat er opnieuw meer productie en opslag naar Europa komt: 'near shoring'. Dat zou de vraag naar extra logistieke ruimte kunnen doen stijgen. Ook de transitie naar een circulaire economie met meer retourstromen en de eerste verwerking daarvan zal in onze regio meer logistieke ruimte vereisen.

Ongeveer 6% van de oppervlakte in Vlaanderen bestaat uit transportinfrastructuur. Per hoofd van de bevolking komt dat neer op 96 m² weginfrastructuur, 25 m² parkeerterrein, 17 m² spoorweginfrastructuur en 2 m² fietsinfrastructuur. Het ruimtebeslag door transportinfrastructuur groeit ook nog vrij snel aan met ongeveer 1 ha/dag.

In 2013 telde het Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) 5.542 bestemde bedrijventerreinen, die samen goed zijn voor 64.962 ha. In 2019 komt dat aantal op 5.983 bedrijventerreinen voor 66.087 ha: een stijging met een kleine 2% ten opzichte van 2013. Dat komt overeen met een kleine 5% van de totale oppervlakte in Vlaanderen. Meer dan de helft van die bedrijventerreinen is kleiner dan 1,1 ha en 75% is kleiner dan 4,6 ha. In randstedelijk gebied nam de oppervlakte bedrijventerreinen het meest toe: met 880 ha. In verstedelijkt gebied is er 455 ha bijgekomen. In landelijk gebied nam de oppervlakte aan bedrijventerreinen af met 223 ha.

Opmerkelijk is de vaststelling dat slechts 11% van de economische activiteiten zich in Vlaanderen op bedrijventerreinen bevindt. De overige 89% speelt zich af buiten die bedrijventerreinen. Op bedrijventerreinen en havens komt meer logistiek en groothandel voor dan buiten die gebieden. Het aandeel lichte en zware industrie is relatief hoger op bedrijventerreinen. In de havens treffen we een concentratie van zware industriële activiteiten aan.

Globaal is tussen 2013 en 2019 zowel de tewerkstelling als het aantal economische vestigingen toegenomen. Die toename is vooral geconcentreerd in de verstedelijkte gebieden en op de bedrijventerreinen. Op die bedrijventerreinen blijft de bezettingsgraad – de verhouding infrastructuur/bebouwd/ onbebouwd – vrijwel constant.

Meer doen op minder ruimte

Vlaanderen is koploper in Europa wat betreft verharding (16%) en ruimtebeslag (33%). Daarom stelt Vlaanderen in de strategische visie van zijn Beleidsplan Ruimte dat ruimtelijk uitbreiden voortaan de uitzondering moet zijn. Doelstelling is om het dagelijks bijkomend ruimtebeslag van 5,1 ha/dag terug te brengen naar 0 ha in 2040 met een tussentijdse doelstelling van maximaal 3 ha/dag in 2025.

Volgens berekeningen van de Taskforce Bouwshift betekent dat dat er voor alle ruimtevragers tot 2040 nog maximaal zo'n 16.000 ha open ruimte aangesneden kan worden. Met het oog op de bouwshift dient zich de komende jaren een

bijzondere opgave aan om gronden te herbestemmen. Een actief ruimtelijk beleid zal nodig zijn om de juiste functies op de juiste plaats te krijgen en de beschikbare ruimte efficiënt te benutten en in te richten. Als we de verhouding van ruimte-inname van de voorbije jaren doortrekken naar 2040, dan is er binnen de contouren van het BRV nog slechts maximaal zowat 2.500 ha nieuw bijkomend ruimtebeslag beschikbaar voor bedrijvenszones en havens. Dat betekent dus dat het gros van nieuwe ruimtevragen van bedrijven binnen het bestaande woonweefsel en/of de bedrijventerreinen moet worden gerealiseerd.

Een belangrijke beleidspijler in de strategische visie van het BRV is dan ook 'verweven waar mogelijk, scheiden als het moet'. De tendens van het wegtrekken van maakindustrie, bouwgerelateerde technische diensten, enz. uit stedelijke kernen leidt tot grotere volumes aan logistiek verkeer die de stad in- en uitgaan. Diverse steden doen daarom inspanningen om die maakindustrie opnieuw een plek te geven in hun stedelijk weefsel. Ook een groeiend aantal proefprojecten circulaire economie is op zoek naar extra ruimte in de stad voor maakplekken. Dat vraagt meer dan voorheen om een actief planningsbeleid en aangepaste voorschriften. Inbegrepen een samenhangend verkeerscirculatieplan en mobiliteitsbeleid en meer aandacht voor verkeersveiligheid. Het is evenwel nog niet heel duidelijk wat het effect op logistiek zal zijn. Minder stromen door nabijheid of net meer stromen doordat er meer productielogistiek binnen het stedelijk weefsel komt? Beleidsmatig vraagt dat om de nodige opvolging.

Conclusie

Er is nood aan een veel actiever bovenlokaal ruimtelijk beleid om de groeiende behoefte aan ruimte voor logistiek en transportinfrastructuur een plek geven. Met het BRV zit het ruimtelijk beleid in een omslag van ruimtelijke expansie naar transitie. Vlaanderen evolueert naar een beleid waarbij greenfields aansnijden de uitzondering wordt. De transformatie en de optimalisatie van al ingenomen ruimte zal meer en meer de regel zijn. Meer doen met minder ruimte is het motto. We moeten efficiënter omspringen met de ruimte en het juiste bedrijf de juiste plaats toewijzen. De evolutie naar meer verweven (maak)economie binnen het stedelijk weefsel zal ook de logistieke keten veranderen. Meer lokale verweving en samenwerking geeft ook kansen op kortere en duurzamere logistieke stromen, maar het vraagt wel om een beleidsmatige aansturing.

‘Business as usual’ is geen optie meer

‘Global chains and gains cause local pains.’ In een rapport van 2013 stelt de OESO dat megacontainerschepen ruimtelijk meer negatieve dan positieve effecten veroorzaken op lokale schaal. Containerterminals vragen veel investeringen in infrastructuur en hebben een aanzienlijke ruimtelijke impact. Schaarse ruimte en problemen als klimaat en biodiversiteit

brengen ons tot een ecologisch-economisch ruimtedilemma. Tegelijk gaat de snelle schaalvergroting niet gepaard met een evenredige groei in toegevoegde waarde en tewerkstelling.

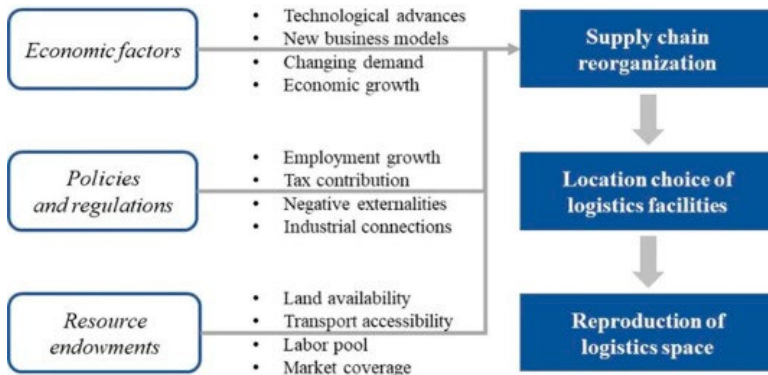
Transport en logistiek evolueren niet in lijn met de reductiedoelen inzake klimaat. Aangezien steeds meer landen, sectoren en bedrijven acties ondernemen om de klimaat- en milieu-impact te verminderen, zal ook de logistieke sector danig moeten veranderen. Het meest robuuste scenario voor een duurzame logistiek is er één dat loskomt van de volumegroei.

De logistieke sector zelf kan de globale hoeveelheid transport maar voor een stukje terugdringen, want veel hangt af van de algemene economische groei, de consumptiepatronen en de geopolitieke beslissingen. Toch kunnen overheden via een doordacht logistiek beleid wel een robuust kader creëren waarin de economische ontwikkeling van de logistieke sector minder impact heeft op klimaat en leefomgeving.

De urgentie van onder andere klimaat- en biodiversiteitsuitdagingen vragen om een doortastender overheidsoptreden. De voorbije jaren zetten we vooral in op efficiëntie, maar dat volstaat niet langer. We moeten veel meer inzetten op effectiviteit. Efficiëntie betekent dat we wat we doen, beter doen. Effectiviteit betekent dat we de zaken anders aanpakken. Business as usual is geen optie meer. Via marktwerking en vrijwillige keuzes zal de verandering te traag gaan. Een actief transitiebeleid is nodig om Vlaanderen zijn rol als logistieke topregio verder te laten ontplooien, maar dan wel zó dat de impact op de omgeving vermindert.

Studies zoals de ‘Roadmap voor de vermindering van klimaat- en luchtemissies van vrachtvervoer (2019)’ tonen aan dat voor een drastische reductie van de emissies bij het goederenvervoer bijkomende doortastende maatregelen nodig zijn. Investerings en subsidies in de modal shift naar spoor en water, de slimme kilometerheffing, enz. zijn zinvol, maar volstaan niet. Vooral met minder voertuigkilometers en schone voertuigen kunnen we echt grote en noodzakelijke stappen zetten in de richting van de klimaatdoelstellingen.

Vlaanderen heeft weinig vat op internationale economische processen, maar het kan via beleidskeuzes wel sturen hoe de logistiek zich in onze regio ruimtelijk organiseert. Die beleidskeuzes kunnen best ook ruimtelijk gedifferentieerd worden per provincie of deelregio, zodat ze optimaal inspelen op de beschikbare ruimte, de infrastructuur, de werkkrachten, ... Zo kan het meest efficiënt en effectief worden ingespeeld op agglomeratie-effecten en netwerkeffecten.



Bron: Xiao, Z.; Yuan, Q.; Sun, Y.; Sun, X. New paradigm of logistics space reorganization: E-commerce, land use, and supply chain management. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2021, 9,

We moeten erkennen dat ruimtelijk beleid op korte termijn slechts een beperkte en vooral indirecte impact kan hebben op emissiereductie. Toch is een sturend ruimtelijk beleid geen overbodige luxe om onze regio economisch competitief te houden en tegelijk ook op andere maatschappelijke vlakken winst te boeken. Hoewel ruimtelijk beleid slechts voor een beperkte besparing zorgt tegen 2030, is het essentieel om nu al duidelijke keuzes te maken met het oog op het effect op middellange (2035) en lange termijn (2050). Onze troef is de nabijheid van een grote consumptie- en productiemarkt. In combinatie met een beleid dat inzet op ruimtelijk rendement kan dat onze regio zelfs een duurzaamheidsbonus opleveren bij de verdere ecologische transitie waar de Europese en internationale economie voor staat. Een proactief ruimtelijk beleid ten aanzien van bedrijvigheid en logistiek is m.a.w. een must.

Vlaanderen heeft de voorbije jaren al diverse visies ontwikkeld om de transitie naar duurzame logistiek te maken. Die visies liggen op het snijvlak van economisch beleid, mobiliteitsbeleid en omgevingsbeleid, maar echt doortastende maatregelen bleven uit. De urgentie is hoog en het is een absolute must om een versnelling hoger te schakelen. Het komt er nu op aan om daadwerkelijk keuzes te maken, te investeren en vooral die transitie aan te sturen, te stimuleren en te faciliteren.

Blue Gate Antwerpen



The future in mind

Blue Gate Antwerp is het eerste eco-effectieve, watergebonden bedrijventerrein in België. Claim uw plek en innoveer er samen met gelijkgezinde, duurzame ondernemingen.

Think innovative, work together →

Blue Gate Antwerp is een PPS voor de reconversie van het watergebonden bedrijventerrein Petroleum Zuid (63 ha). Blue Gate wil bedrijven aantrekken die samen aan een circulaire economie bouwen. Er gelden strenge vestigingsvoorwaarden: enkel circulaire gebouwen én activiteiten in lijn met de Europese Green Deal, het Europees aangescherpte klimaatpakket Fit for 55, de strategische ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's). De belangrijkste innovatie van de PPS is dat het de focus op het eigen bedrijf of terrein overstijgt. Blue Gate ambieert een ecosysteem waar bedrijven elkaar kunnen helpen om te verduurzamen, of ze nu tot dezelfde sector behoren of niet. De circulaire bedrijven zoeken samen naar antwoorden op het vlak van duurzame logistiek, circulaire bouweconomie, lokale voedselproductie, ... Bedrijven moeten samen de shift naar een circulair businessmodel maken. Het gaat dus om meer dan een circulair en duurzaam gebouw, het gaat ook om duurzaam ketenmanagement.

www.bluegateantwerp.eu



Ruimtelijke bouwstenen voor duurzame logistiek

Welke logistiek ambiëren we in Vlaanderen de komende decennia? Veel aandacht gaat naar havengebonden logistiek en de bijbehorende hinterlandknopen, maar ook de logistiek rond onze speerpuntsectoren mogen we zeker niet uit het oog verliezen. Het zou verstandig zijn om beide te combineren. Door het internationale aspect af te stemmen op het interregionale, krijgen we een hiërarchisch netwerk van knopen. Bovendien vraagt ook stedelijke logistiek de nodige aandacht.

We detecteren 3 ruimtelijke beleidsassen voor een duurzame logistiek in Vlaanderen:

- [1] Logistieke knooppunten en corridors voor onze internationale (lucht)havens
- [2] Regionaal locatiebeleid en bedrijventerreinmanagement
- [3] Hubbeleid voor stedelijke logistiek

Beleidskeuzes moeten erop gericht zijn om te:

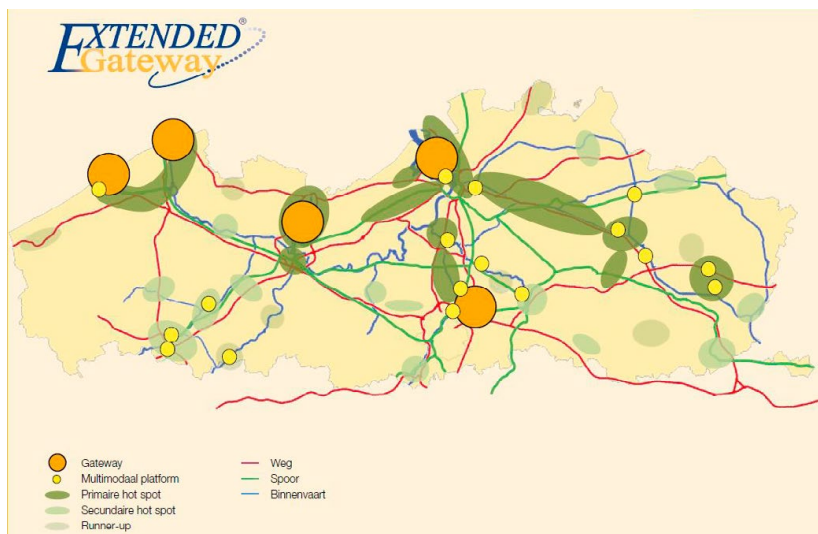
- [4] **Vermijden:** het volume aan goederen en aantal voertuigkilometers moet verminderen
- [5] **Verschuiven:** zoveel mogelijk sturen naar duurzame modi en timing
- [6] **Verschonen:** zo snel mogelijk overstappen naar low- en zero-emissionvoertuigen
- [7] **Verbinden:** aansturen op samenwerking tussen allerlei private en publieke partijen

Internationale logistieke knooppunten en corridors

Om de positie van de (zee)havens in Vlaanderen te versterken is een betere connectie met het achterland cruciaal. De ontwikkeling van een select aantal strategische multimodale logistieke knooppunten op de belangrijkste goederencorridors moet op efficiënte wijze zorgen voor

de juiste ruimtelijke condities voor een modal shift. Goed functionerende multimodale knopen kunnen de logistieke kosten verminderen, de congestie in de havens verminderen en tegelijk bijkomende kansen creëren om de geclusterde logistieke stromen te verankeren. De recent opgestarte strategische samenwerking tussen de havens Antwerpen-Zeebrugge en Genk passen in zo'n verhaal.

Het concept van 'extended gateways' is zo'n vijftien jaar geleden voor het eerst beleidsmatig opgepikt. Het is een concept van logistieke knopen, ingepast in een corridoraanpak. Het komt neer op een samenhangende hub- & spaakbenadering tussen haven en hinterland. Inzetten op clustering, integratie- en keteninitiatieven doet een systeem ontstaan met hoogfrequente diensten tussen havens en hinterlandhubs. Door zo'n multimodale ontsluiting kunnen meer stromen via water of spoor worden vervoerd (modal shift). Het idee achter zulke logistieke knopen is dat verknopen tot schaafeffecten leidt (economy of scale en economy of scope), dat het de bundeling van goederenstromen op multimodale corridors vergemakkelijkt en dat daardoor een efficiëntere en duurzamere logistiek ontstaat.

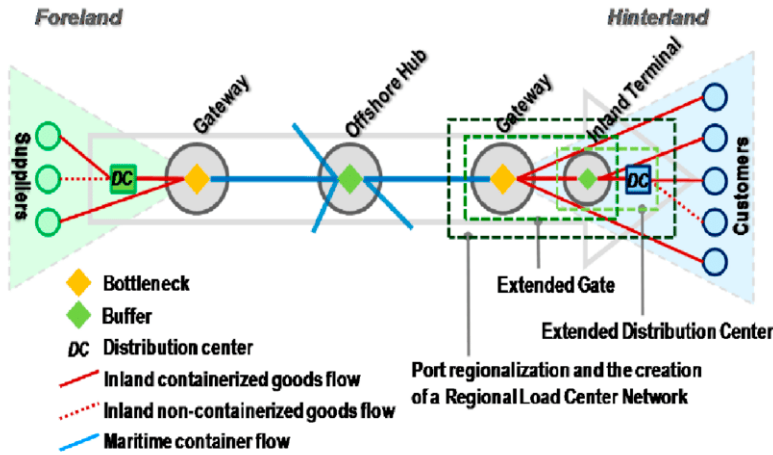


Dat we beleidsmatig moeten inzetten op logistieke knooppunten staat ondertussen in Vlaanderen niet ter discussie. Verschillende beleidsdomeinen, zoals mobiliteit, omgeving en economie, bevestigden dat meermaals. Het is dan ook belangrijk om dat uit te voeren via geïntegreerde investeringsprogramma's, projecten en bijbehorende acties.

Overheid en bedrijfsleven in partnerschap.

Selectiviteit is daarbij geboden om een wildgroei aan grootschalige (multimodale) logistieke terminals, ruimte en infrastructuur te vermijden. Het departement Omgeving detecteerde in 2017 zowat dertig bestaande en potentiële knooppunten. Een meer doorgedreven selectie is nodig om de beoogde concentratie en de verhoogde efficiëntie

van de logistieke knopen te kunnen realiseren. Ook moet worden nagegaan of economische ontwikkelingen, doorgroeimogelijkheden en transportvolumes niet haaks staan op het omgevingsprofiel van de site.



Actief ruimtelijk beleid voor een maximaal rendement van knooppunten

Het concept van ‘extended gateways’, vertaald als logistieke knooppunten in de strategisch visie van het BRV, is dus een belangrijke kapstok voor het Vlaams logistiek beleid. Nu we dat kader hebben, is de belangrijke volgende stap om op ruimte-efficiënte manier voldoende logistieke ontwikkelingsmogelijkheden te creëren binnen die corridors en knooppunten.

Het Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen (VLAIO), het departement Omgeving en het departement Mobiliteit en Openbare Werken zullen samen met hun provinciale partners en lokale overheden moeten werk maken van een actief locatiebeleid, zodat grootschalige logistieke activiteiten maximaal hun weg vinden naar die logistieke hotspots en maximaal de omslag kunnen maken naar spoor en water. Naast een faciliterende en ondersteunende rol hebben overheden via ruimtelijke ingrepen, zoals herbestemmingen, onteigeningen of infrastructuurinvesteringen, ook een actieve rol op te nemen. Marktpartijen geven immers aan dat er in de knopen en corridors momenteel onvoldoende ruimte beschikbaar is waar grote logistieke spelers zich kunnen vestigen.

Bij de opmaak van de beleidskaders van het BRV moeten keuzes worden gemaakt over de selectie van knopen. Een beleidsmatige en juridische afbakening van de regionale logistieke knooppunten is wenselijk om duidelijk te maken in welke hinterlandknopen geïnvesteerd moet worden met het oog op een betere multimodale connectie met de internationale havens. Zo kan ook per knooppunt een ruimtelijk profiel opgemaakt worden met een inventaris van de onbenutte terreinen, het benuttingspotentieel, de schatting van de ruimtebehoefte van de aanwezige (en toekomstige) functies en de nood om te investeren in transportinfrastructuur. Bovendien kan actief ingezet worden op de combinatie van activiteiten, de intensivering van het ruimtegebruik en een verhoging van het ruimtelijk rendement.

Aangezien logistiek een van onze economische speerclusters is, komt het VLAIO toe bedrijven met belangrijke internationale logistieke stromen naar die toplocaties toe te leiden. Dat vraagt een beleid dat probeert op die strategische plekken grond te vrijwaren voor heel specifieke leads en de faciliterende overheid treft gebiedsgericht alle planmatige, procesmatige en juridische maatregelen voor een optimaal ontwikkelingspotentieel.

Value added logistics en value added services

Het algemeen devies voor logistiek luidt: eerst clusteren, dan bundelen en daarna modal shift. Naast de clustering van import- en exportgerichte bedrijven met grote logistieke stromen op knooppunten en corridors moet ook werk worden gemaakt van bundeling en modal shift.

Een logistiek knooppuntenbeleid vereist naast een ruimtelijk beleid ook een competitief en kostenefficiënt ketenmanagement. Een betere ketenregie zorgt voor efficiëntiewinsten voor de knooppunten dankzij schaalvoordelen en specialisatievoordelen (economy of scale and scope). Clustering en bundeling van transporten kan zorgen voor voldoende schaalgrootte voor efficiënte en duurzame transportmodi tegen een competitieve prijs. Door ‘value added logistics’ en ‘value added services’ in de knooppunten te concentreren vergroot ook de toegevoegde waarde van de logistiek.

In de logistieke knooppunten hebben we platformaanbieders nodig die als logistieke orkestleiders de productieketens en de transportstromen van de diverse bedrijven op elkaar afstemmen. De grote fragmentatie in de logistieke sector zorgt ervoor dat de huidige capaciteit aan transport en logistiek onvoldoende wordt benut. Mede daardoor is de benuttingsgraad van vrachtvoertuigen ondermaats. Een duurzame logistiek benut de beschikbare infrastructuur, transportcapaciteit en ruimte beter. Bedrijven moeten wel bereid zijn om hun data open te delen en er is een coherent overheidsbeleid nodig voor de infrastructuurnetwerken, de overslagpunten en de bedrijfslocaties die daarop zijn afgestemd.

Investerings in water en spoor met het oog op een modal shift

Op het vlak van multimodale terminals zijn nog wel wat verbeteringen mogelijk, zowel inzake multimodale connecties als inzake overslagfaciliteiten. De Vlaamse overheid investeert fors in het wegwerken van infrastructurele en operationele knelpunten voor het spoor en de binnenvaart.

Om de ambitie te kunnen halen om het aandeel van de binnenvaart in de logistieke keten te verhogen tot 42% investeert de Vlaamse regering in infrastructuuraanpassingen, corridorshuttles en terminalhubshuttles. Door de capaciteit en de frequentie van de binnenvaart te verhogen tussen de havens en de hinterlandhubs wil ze de waterwegen aantrekkelijker maken als transportmodi.

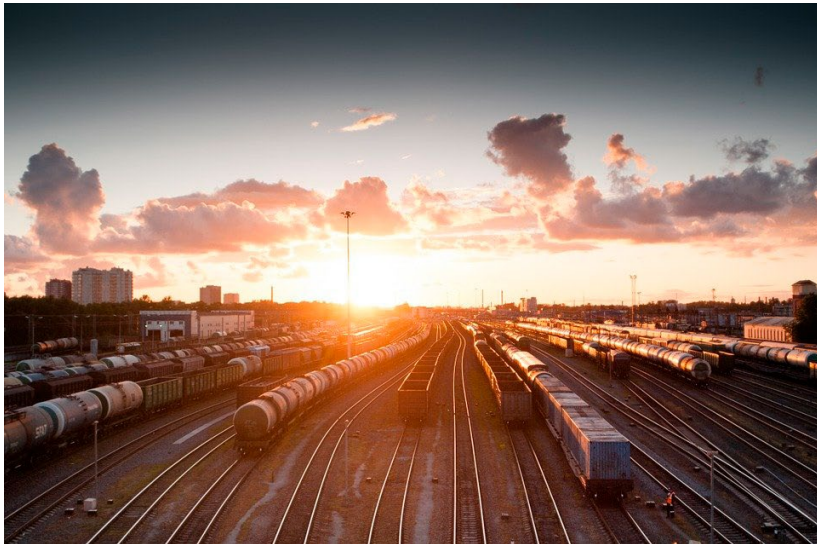
Net als de waterweg is het spoor een goede oplossing voor langere afstanden binnen Europa en als verbinding tussen de havens en het hinterland. De federale regering streeft ernaar om ‘het transportvolume via het spoor te verdubbelen tegen 2030’. Een evolutie van 7 miljard tonkilometer naar 14 miljard tonkilometer via het spoor kan elf miljoen vrachtwagenritten vervangen en vermindert de CO₂-uitstoot met 1,5 miljoen ton per jaar. Dat betekent dat de voorwaarden moeten worden gecreëerd die gunstig zijn voor de modal shift naar het spoor. Tegelijkertijd wil ook het passagiersvervoer per spoor zijn modale aandeel vergroten. Die toename zal, samen met de ontwikkeling van nachttreinen, een rechtstreekse invloed hebben op het goederenvervoer per spoor.

Het spoorwegnet is al goed ontwikkeld, maar er is nood aan verbetering en modernisering van het netwerk. De kosten van consolidatie blijven een grote handicap, waardoor het grote potentieel van de modal shift op middellange afstanden in België onderbenut blijft. Door het huidige gebrek aan flexibiliteit (beschikbaarheid van rijpaden, dienstregelingen, ...) beantwoordt het vrachtvervoer per spoor onvoldoende aan de noden van de klanten en aan de economische omgeving waarin het opereert.

Als het goederenvervoer per spoor zijn groeipotentieel wil realiseren, is een meer klantgerichte, flexibele en een meer op samenwerking gerichte marktorganisatie nodig. Dat betekent in de eerste plaats investeren in de optimalisering - en waar nodig in de uitbreiding - van de terminals en de verbindingen in de logistieke knooppunten in de havengebieden en

het hinterland. In tweede instantie betekent dat (nieuwe) multimodale terminals op enkele strategische grotere bedrijventerreinen.

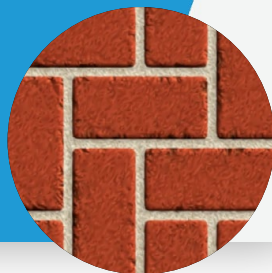
Door de investeringen in het ruimtelijk beleid, in het infrastructuurbeleid en in de operationele verbeteringen op elkaar af te stemmen kunnen de hubs maximaal renderen. Dat levert toegevoegde waarde op en via een modal shift kan het volume aan goederen dat onze havens binnen- en buitengaat worden beheerst. Zo kan ook de impact op het milieu en de omgeving worden teruggedrongen.



Bouwhub-Bouwmaterialendorp

Bouwhubs

De logistieke kosten in de bouw zijn aanzienlijk en door toenemende mobiliteitsproblemen wordt het steeds moeilijker om leveringen op tijd op een werf krijgen. VIL start samen met het onderzoekscentrum voor de bouw (WTCB) het project 'Bouwhubs' om het logistieke concept van een bouwhub uit te werken en de testen.



Een bouwhub is een punt waar materialen- en goederenstromen worden gecentraliseerd en eventueel geprefabriceerd om van daaruit meerdere werven te bedienen. Het biedt diensten als opslag, kwaliteitscontrole, samenstelling van werfpakketten, preassemblage, just-in-time levering, gegroepeerde leveringen en retourlogistiek. De meerwaarde van een bouwhub zit in de efficiëntere organisatie van de bouwlogistiek. Daarbij verhoogt de beladingsgraad van de transporten sterk en het aantal ritten vermindert. Ook de activiteiten op de werf kunnen beter worden gepland. Dat alles heeft een gunstig effect voor het milieu en de leefomgeving. Een daling van het aantal vrachtwagenritten met zo'n 50 % betekent niet alleen een reductie van schadelijke emissies, maar ook minder congestie in de steden. Een bijzondere bouwhub vinden we in Brussel bij het Vergotedok. Dagelijks bestellen driehonderd aannemers hun producten bij dat Bouwmaterialendorp. Het project wil minstens 210.000 ton goederen via de waterweg vervoeren.

<https://www.bouwkroniek.be/article/nieuw-bouwmaterialen-dorp-in-brussel.21579> www.vil.be/project/bouwhubs/

Regionaal locatiebeleid en bedrijventerreinmanagement

Het Vlaams logistiek en economisch beleid is vooral gericht op internationale havens en eraan verbonden corridors en knopen, maar het leeuwendeel van de bedrijven en de logistieke stromen is in Vlaanderen zeer versnipperd en komt eerder lokaal of regionaal voor. Die diffuse ruimtelijk-economische ontwikkeling resulteert in ongewenste verrommeling van het landschap, zeer verspreide milieuhinder en overlast in allerlei woonomgevingen. De enorme spreiding van economische activiteiten over het hele Vlaamse grondgebied bemoeilijkt de bundeling en de modal shift.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd logistiek voornamelijk benaderd vanuit de poorten en de bedrijventerreinen. Een maximale spreiding van bedrijventerreinen moest nagenoeg elke gemeente in staat stellen om ook bedrijven te huisvesten.

Hoewel bij de uitvoering van het RSV (1997) bijkomende ruimte voor bedrijvigheid is gecreëerd, zijn de gewestplannen, ontwikkeld in de jaren 1970, voor zowat 80% van ons grondgebied de juridische basis voor een bestemming als bedrijventerrein. Daardoor voldoen heel wat bedrijventerreinen niet meer aan de huidige economische noden. Het gebrek aan een daadkrachtig en up-to-date ruimtelijk beleid zorgt nu voor een mismatch tussen

beschikbare ruimte en de nood aan ruimte voor economie, zowel qua ligging als qua uitrusting. Grote logistieke bedrijven vinden vaak geen geschikt aanbod.

Ons ruimtelijk en economisch versnipperd weefsel is vanuit ruimtelijk, ecologisch en mobiliteitsoogpunt onhoudbaar. Toch moeten we vaststellen dat heel wat bedrijven zich nog steeds in openruimtegebieden vestigen.

Bedrijven zonder grootschalige verkeersdruk en die verweefbaar zijn, moeten een plaats krijgen in kernen. Niet-verweefbare bedrijven moeten een plaats krijgen binnen de contouren van de bedrijventerreinen en havengebieden.

In het licht van de omslag naar een koolstofneutrale en circulaire economie zullen steeds meer bedrijven moeten gaan samenwerken. Clustering van bedrijvigheid op bedrijventerreinen of binnen het stedelijk weefsel moet de condities scheppen tot synergie voor bedrijfsstromen (water, grondstoffen, afval, energie, transport). Er is nood aan meer Vlaamse en bovenlokale regie om het juiste bedrijf op de juiste plek te krijgen.



FIGUUR 4.26: LIGGING VAN BEDRIJVEN MET ZOWEL PRODUCTIE- ALS LOGISTIEKE ACTIVITEITEN
Vannieuwenhuysse en Van Breedam (2017)

Actief locatiebeleid op regionale schaal

Om efficiënter te kunnen omspringen met de ruimte is een regionaal locatiebeleid rond bedrijvigheid nodig. De Taskforce Bouwshift beveelt aan dat Vlaanderen best zelf per regio ambities formuleert om die dan bilateraal met de regionale partners af te toetsen en door te vertalen. Zo kunnen vraag en aanbod in elke regio goed op elkaar worden afgestemd. Bij gebrek aan een overkoepelend Vlaams sturend kader zal de verdere ruimtelijke expansie gewoon doorgaan. Activiteiten die minder ruimte nodig hebben en/of meer verweefbaar zijn, zoals wonen, retail, ..., dreigen dan heel wat ruimte op te souperen. Om onze bedrijven de komende decennia voldoende ontwikkelingskansen te kunnen blijven aanbieden moet dus zo snel mogelijk een actief locatiebeleid worden opgezet voor diverse types bedrijvigheid. Distributie en logistiek, productie en retail hebben elk hun eigen logica en krijgen best een afzonderlijke benadering binnen zo'n regionale aanpak.

EFFICIËNT EN RUIMTEZUINIG AANBODBEHEER

In sommige regio's zijn wel nog terreinen beschikbaar, maar om diverse redenen willen bedrijven of logistieke spelers er zich niet vestigen. Elders is er wel nog vraag, maar is er te weinig bedrijfsruimte voorhanden. We stellen niet voor om zomaar bedrijventerreinen te schrappen, maar om dat te doen in een oefening met compenseren en verschuiven (evt. met krimp). Dat wordt best ook bekeken over de regio- en provinciegrenzen heen. Vlaanderen moet het ambitiekader scheppen waarin provincies, provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM's) en intercommunales met hun partners een visie en strategie kunnen uittekenen op maat van de regio en met het oog op een aantrekkelijk en ruimtezuinig aanbodbeleid.

Verdichting in hoogdynamische regio's zal noodzakelijk zijn, maar dat kan alleen, als Vlaanderen er ook over waakt dat eenzelfde zuinig ruimtegebruiksbeleid wordt uitgerold over heel Vlaanderen. Dus op een level-playing field. Zo niet, volgt er ruimtelijke verschuiving en uitsmering van economische activiteiten van primaire locaties naar secundaire en perifere locaties. Naast bereikbaarheid van een locatie is immers vooral ook de grondprijs een belangrijke vestigingsfactor.

Voor sommige bedrijfslocaties is het beter te opteren voor een uitdoofbeleid of voor een herlokalisatie, bijvoorbeeld wegens de slechte ontsluiting en/of ligging in of nabij een landschappelijk of natuurlijk waardevol gebied.

Ook binnen de contouren van ruimteneutraliteit van het BRV is het nog altijd een must om strategisch voldoende ruimte voor economie te behouden. Dat betekent wel dat een mechanisme moet worden uitgewerkt dat nieuwe economische greenfieldontwikkelingen toelaat (als een laatste optie) op voorwaarde dat het ruimtebeslag wordt gecompenseerd. Daarvoor hebben we duidelijke ruimtelijke krijtlijnen en een ruimtelijk compensatiemechanisme nodig.

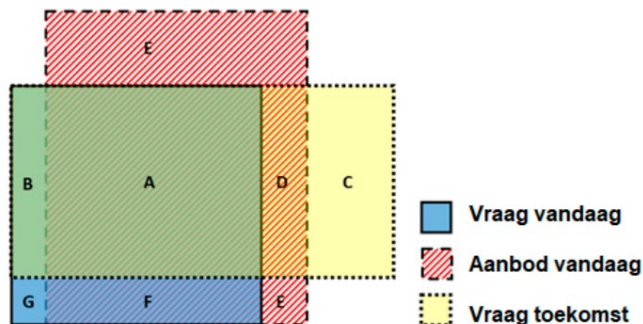
Naast de ontwikkeling en het beschikbaar houden van een strategische voorraad moeten we ook inzetten op hergebruik door bedrijventerreinen herin te richten en te intensiveren. Er moet worden ingezet op het aantrekken van bedrijven en het aanbieden van ruimte op maat van bedrijven met een regionale meerwaarde. In Vlaanderen zijn er regionale economische specialisaties en clusters actief die zich verder moeten kunnen ontwikkelen. Op regionale schaal en op basis van de beschikbare assets (competenties, arbeidskrachten, infrastructuur, grondstoffen, ...) moet worden bekeken en beslist hoe de beschikbare ruimte kan worden ingevuld.

Tegelijk zet zich zowel een schaalvergroting als schaalverkleining van het aantal m² bedrijfsruimte door. Er is dus zowel vraag naar zeer grote sites als naar heel kleine bedrijfsruimtes. Oude bedrijventerreinen zijn daarom toe aan een herinvulling of een herontwikkeling. Daarbij moeten kavelgrootte en vorm strategisch worden bekeken, zodat de beschikbare ruimte afgestemd is op de economische behoeften in de regio. Ook voor logistiek zullen we in de toekomst de ruimte beter moeten benutten en dat kan ook door in de hoogte te gaan en door in te zetten op multifunctioneel

ruimtegebruik, zoals bijvoorbeeld bij het Hôtel Logistique Chapelle in Parijs. Zo zijn er nog heel wat mogelijkheden tot intensifiëring op bedrijventerreinen.



A: huidige vraag (ingevuld)
 B: latente vraag (niet ingevuld)
 C: toekomstige vraag waarvoor geen aanbod bestaat
 D: huidige aanbod dat voldoet aan de toekomstige vraag
 E: huidige aanbod waarvoor geen toekomstige vraag bestaat
 F: huidige vraag (ingevuld) waarvoor geen toekomstige vraag bestaat
 G: huidige vraag waarvoor geen aanbod bestaat en die buiten de toekomstige vraag valt



Figuur 34: Kwalitatieve verschuiving van de ruimtevraag

Bron: VLAIO, 2020 Ruimtelijk-economisch onderzoek, een leidraad voor lokale besturen

Aandachtspunten bij zorgvuldig ruimtegebruik om de territoriale performantie te verhogen:

- Efficiënt en ruimtezuinig aanbodbeheer.
- Inzetten op uitgiftebeleid zoals concessies of erfpacht.
- Opmaak van RUP's met flexibele voorschriften die ruimtelijk rendement toelaten door bijvoorbeeld geen hoogtebeperkingen in te stellen.
- Efficiënte en flexibele verkaveling waardoor restpercelen vermeden worden.

- Een actief beleid op strategische reserves, zodat de beschikbare grond zo optimaal mogelijk gebruikt wordt. Dat kan door in de koopakte afspraken op te nemen over de maximale duurtijd om strategische reserves aan te houden, over het beheer van de gronden, over het terugkooprecht, ...
- Het ruimtelijk rendement opdrijven op perceels- en gebouwniveau door intensivering, verweving, hergebruik of tijdelijk ruimtegebruik. Hier is gebiedsgericht maatwerk nodig met oog voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en een beperking van de verharding.
- Gezamenlijke voorzieningen en faciliteiten.

STUREN OP DUURZAME SYNERGIEËN Vandaag beslist vrijwel alleen het bedrijf over de locatiekeuze. Heel wat bedrijven werken ook sterk als een eiland, zelfs al maken ze deel uit van een bedrijventerrein of een kern. De duurzaamheidsslag die we moeten maken op het vlak van energie, water, mobiliteit, ruimte, enz. vraagt om een meer gecoördineerde aanpak inzake locatiekeuze en locatiebeleid. Er is nood aan meer synergie tussen bedrijven, zodat ze meer (productie)processen en (logistieke) stromen gaan afstemmen en combineren.

Overheden spelen daarbij een belangrijke verbindende rol. Binnen de diverse vestigingsmilieus kunnen zij de ideale condities scheppen voor een samenwerking tussen de

bedrijven. Een actief aanbod- en uitgiftebeleid moet bedrijven aantrekken die een ‘missing link’ zijn: bedrijven waarvan de activiteiten in de keten passen, doordat ze bijvoorbeeld energie, grondstoffen of materialen kunnen uitwisselen.

Een actiever bedrijfshuisvestingsbeleid houdt ook rekening met logistieke stromen en zoekt effectief naar een match van de transportstromen tussen de verschillende bedrijven op eenzelfde bedrijventerrein. VLAIO en het departement Omgeving hebben de voorbije jaren heel wat inzichten verzameld rond bedrijfshuisvesting en rond verweving van wonen en werken (segmentatiestudies I t.e.m. IV). Zo ontstonden heel wat kwalitatieve en kwantitatieve inzichten over hoe locatiefactoren, omgevingsfactoren, ruimtelijke versnippering en verweving op elkaar inwerken. Die expertise moeten onze overheden nu inzetten via een proactief beleid met financiële participatie via strategisch grondbezit en -uitgifte.

Clustering

Een clustering van ondernemingen kan agglomeratie-effecten genereren en dat kan leiden tot een hogere toegevoegde waarde en tewerkstelling. Zo’n clustering kan horizontaal zijn rond bedrijven met hetzelfde profiel, maar ze kan net zo goed verticaal zijn met bedrijven die rond hetzelfde product werken. In veel bedrijfstakken worden netwerkrelaties belangrijker. Een directe fysieke clustering is dan minder belangrijk dan een goede connectiviteit via snelle transportmodi. Zowel voor

agglomeratie-effecten als netwerkeffecten is een clustering op één en hetzelfde bedrijventerrein geen must. Regionale verankering is belangrijker. Op een actief huisvestingsbeleid en bedrijventerreinmanagement moet dus eerder worden aangestuurd vanuit territoriale performantie, ruimtelijk rendement of circulariteit.

De voorschriften van het industrieterrein zelf belemmeren soms de clustering van industriële, productie-, distributie- of overslagactiviteiten. Het verdient dus aanbeveling om belemmerende factoren op wetgevend en instrumenteel vlak weg te werken. Voorschriften die clustering mogelijk maken en voorzien in gezamenlijke voorzieningen en faciliteiten verhogen de toegevoegde waarde van het bedrijventerrein. Die toegevoegde waarde kan nog worden opgedreven door op zoek te gaan naar een symbiose tussen de bedrijven. Denk aan activiteiten die restwarmte of restproducten gebruiken, hernieuwbare energie, enz. Door die activiteiten te verweven ontstaat een toegevoegde waarde en creëert men onder andere mogelijkheden voor circulaire economie op het niveau van het bedrijventerrein. De havenbedrijven Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port verzorgen nu al de rol van verbindende regisseur in het havengebied en zetten synergieën op tussen bedrijven in het havengebied met het oog op uitwisseling van grondstoffen of bundeling van (logistieke) stromen. Zo'n aanpak is ook nodig op andere bedrijventerreinen.

Ecozone Mechelen



In juli 2020 startte bpost het project Ecozone in Mechelen om de impact van het transport en de levering van pakjes en brieven op de mobiliteit en het klimaat terug te dringen. Bpost heeft sterk geïnvesteerd in de vergroening van zijn vloot en bouwde een dicht netwerk van 57 ophaalpunten, pakjesautomaten en postpunten, aangevuld met een microhub. In de centrale locatie worden de in- en uitstromen uit het stadscentrum gedurende de dag geconsolideerd. De VUB stelt een grote duurzaamheidswinst vast ten opzichte van de situatie voordien: 97% minder CO₂, 77% minder fijn stof, 164 kilometer minder gereden per dag en dus ook een daling van geluidsoverlast, verkeershinder, ... Bpost rolt de aanpak van ecozones nu ook uit in andere steden.

<https://bpostgroup.com/nl/duurzaamheid/onze-initiatieven/ecozone>

Strategisch grondbeleid

Zeker in de internationale en regionale logistieke knooppunten is een bovenlokaal uitgiftebeleid van gronden via concessie, erfpachtmodel of contractueel, cruciaal. Enkel zo kan men een bovenlokale regie voeren en strategische economische belangen vrijwaren en behartigen. Momenteel zorgt de intergemeentelijke concurrentie ervoor dat er te veel versnipperd gebeurt en er ook op minder geschikte plaatsen ontwikkeld wordt. Een intergemeentelijk vereveningsmechanisme is nodig om dat te overstijgen. Op dat vlak loopt er in Ham-Tessenderlo-Beringen een interessant proefproject. Ook de intercommunales of POM's zouden daarin een rol kunnen spelen.

Bij de ontwikkeling van een bedrijfsruimte steken private logistieke ontwikkelaars de overheid vaak de loef af. Het is nochtans van cruciaal belang om toch gronden te verwerven en in publieke eigendom te houden. We zijn ons ervan bewust dat dat voor heel wat overheden een mentaliteitswijziging inhoudt. Het vraagt een compleet andere financiering en aanpak van de bedrijfshuisvesting dan wat we vandaag doen. Enkel een actief grondenbeleid geeft de overheid op lange termijn (30-40 jaar) enig houvast over haar logistieke toekomst.

Voor al bedrijventerreinen uit de jaren 1960-70 voldoen niet meer aan de huidige noden en daar is veel werk aan de winkel. Voor zulke terreinen die strategisch gelegen zijn, moet de overheid effectief ingrijpen door ze op te kopen en vervolgens grondig te herinrichten.

Duurzaam bedrijventerreinmanagement

Een actief locatiebeleid moet hand in hand gaan met een duurzaam management van bedrijventerreinen. Heel wat POM's, intercommunales, ... hebben de voorbije jaren geïnvesteerd in de verduurzaming van bedrijventerreinen. Aandacht ging daarbij naar water, biodiversiteit, energie, delen van ruimte, ... Afstemming of samenwerking rond goederentransport zien we evenwel zelden of nooit. Om in het kader van duurzame logistiek de Vlaamse doelstellingen van 2030 te kunnen halen is op dat vlak een forse doorbraak nodig.

Op bedrijventerreinen wordt al vaak samengewerkt rond duurzaamheid, maar samenwerking rond duurzaam transport van grondstoffen of (half)afgewerkte producten zien we nauwelijks tot niet. Op mobiliteitsprofiel sturen is niet meer haalbaar bij het afleveren van de omgevingsvergunning. Het moet al vroeger gebeuren bij de uitgifte van het terrein. Bij de uitgifte kan het mobiliteitsprofiel als voorwaarde of richtkader worden opgenomen. Op goed bereikbare plekken kan men dan selecteren op die bedrijven die grote stromen genereren.

Bij beleid inzake duurzame bedrijventerreinen zou het dus niet enkel mogen gaan over de uitgifte van gronden of gebouwen. Ook de verantwoordelijkheid voor de verduurzaming van de logistiek moet worden opgenomen. Het volstaat niet om een circulair en duurzaam gebouw neer te poten op een duurzaam ingericht bedrijventerrein. Ook de shift naar een circulair businessmodel moet worden gemaakt. Dat kan door samenwerking tussen bedrijven en door synergieën aan te gaan op het vlak van transport en logistiek.

Het bedrijventerreinmanagement op een nieuw terrein en een bestaand terrein verschilt duidelijk in aanpak. Bij een nieuw kan je meer zaken afdwingen of opleggen, terwijl dat bij bestaande bedrijventerreinen vaak niet kan. Belangrijk is dat men er bij het uitgiftebeleid op nieuwe bedrijventerreinen over waakt dat effectief het juiste bedrijf op de juiste plek terecht komt. Tijdens de vergunningsfase kan men enkel nog remediëren. Op bestaande bedrijventerreinen kan men wel vaststellen dat een bepaald bedrijf niet op de juiste plek zit, maar momenteel hebben we geen beleid of instrumenten om een locatiebeleid te voeren rond bedrijvigheid.

Er zijn in Vlaanderen al mooie voorbeelden van bedrijven die innovatief en duurzaam (samen)werken op een bedrijventerrein, maar voor verouderde bedrijventerreinen moet er toch grondiger ingegrepen worden. Mogelijk is een internationaal beproefd concept als een ‘bedrijveninvesteringszone’ (BIZ) een interessante piste om ook in Vlaanderen toe te passen. In zo’n BIZ hoeven niet alle bedrijven in de zone in te stemmen om te kunnen transformeren, maar volstaat bijvoorbeeld 60 à 70%. Bedrijven zijn verplicht mee te betalen aan de verbetering van het bedrijventerrein. De gemeente int als het ware de werkingsmiddelen en faciliteert daarna de samenwerking en/of de investeringen. Binnen het bedrijventerreinmanagement wil men momenteel effectief inzetten op het sluiten van kringlopen. Maar niet altijd gaan alle bedrijven daarin mee en dan blokkeert dat vaak. Net daarom is een BIZ nuttig om sneller doorbraken te forceren. In Vlaanderen kennen we nog geen bedrijveninvesteringszones. Aarschot heeft dat principe wel verkend om free riders te vermijden.

Modal shift voor heel wat bedrijven niet haalbaar

Zelfs met een actief en ambitieus bedrijfshuisvestingbeleid dat aanzet tot clustering en synergieën op bedrijventerreinen kunnen we er niet omheen dat een modal shift naar water en spoor voor heel wat bedrijven ook in de toekomst geen optie is, omdat de ligging en/of het type transport het niet toelaat.

De meeste bedrijven richten zich op lokale of regionale bedrijfsrelaties of een lokale of regionale markt. De logistieke transporten van die bedrijven zijn dus eerder kort en lenen zich bijgevolg niet zo snel tot transport over spoor of water. Duurzame logistiek kunnen die bedrijven bereiken door een vergroening van hun voertuigen en een optimalere planning van hun transportstromen: bundeling van vrachten, samen transport organiseren of aangepast timemanagement.

Dat voor veel (vooral kleinere) bedrijven een modal shift niet haalbaar is, vergroot de noodzaak om bedrijven die daar wel voor in aanmerking komen daartoe aan te zetten. Net daarom is een actief overheidsbeleid rond duurzame logistiek zeer urgent.

Stadslogistiek in een duurzaam en bereikbaar beurskwartier



LIVING LAB UTRECHT STADSLOGISTIEK IN EEN DUURZAAM EN BEREIKBAAR BEURSKWARTIER

Het project 'Stadslogistiek in een duurzaam en bereikbaar Beurskwartier' in Utrecht verkent hoe innovatieve concepten en technieken toegepast kunnen worden in een concrete wijk. Het project is onderdeel van een ruimer Living Lab rond Slimme en Gezonde Stad. Vanuit een grondige analyse van diverse logistieke leveringen (pakket, maaltijd, boodschappen, bouwservice, afval ...) in de wijk wordt de inrichting en organisatie bijgesteld.

https://issuu.com/livinglabutrecht/docs/2018_12_14_eindrapport_bureau_nieuw



Duurzame stedelijke logistiek

Bij duurzame stedelijke logistiek gaat het om een balans tussen een vlotte bevoorrading en een minimale impact van het logistieke gebeuren op de stad. Dat is een integrale opdracht voor elke stad, in nauwe samenwerking met de bedrijven en de logistieke sector.

Stedelijke logistiek is een verzamelnaam voor heel diverse soorten logistiek:

- **B2C:** post/pakket, retail, boodschappen, retour
- **B2B:** vers en horeca, afval, facilitair, retail
- **Bouwlogistiek:** nieuwbouw, renovatie, urban mining/retour

Vanuit de aspecten duurzaamheid en economische en technologische veranderingen zijn al die logistieke stromen aan het veranderen, maar vooral B2C is erg disruptief. Grote winkelketens en grote e-commerceplatformen organiseren zich 'omnichannel'. Ze hebben niet alleen een digitaal verkooppunt, maar herpositioneren zich ook fysiek en daarbij gaat het van kleine verkoops- of ophaalpunten in de winkelstraat tot grotere perifere verkooppunten in bv. winkelboulevards of shoppingcenters.

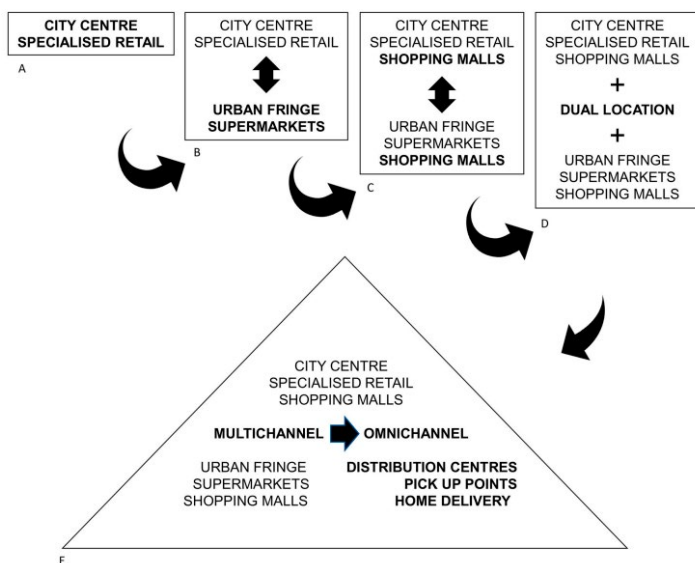


Figure 2. Changing retail landscape.

Bron: Ann Verhetsel, Joris Beckers & Jeroen Cant (2022): Regional retail landscapes emerging from spatial network analysis, *Regional Studies*, <https://doi.org/10.1080/00343404.2021.2014444>

Stedelijke logistiek wordt vaak in verband gebracht met e-commerce, maar de pakjesdiensten maken slechts een fractie uit van de logistieke stromen in de stad. De 'cammionettisering' zette zich al langer door, maar de steile

opmars van e-commerce doet de bezorgdheid en ergernis aanzwellen rond de impact van 'lastmileleveringen' op de verkeers(on)veiligheid en verkeers(on)leefbaarheid van buurten.

Onderzoek toont aan dat die negatieve perceptie rond e-commerce niet altijd terecht is. E-commerce heeft niet per se een negatief effect op het milieu, zeker niet in stedelijke gebieden. Het fenomeen kan net zorgen voor minder voertuigkilometers voor goederen en personen. Het zijn ook steeds vaker milieuvriendelijke voertuigen die instaan voor de lastmileleveringen.

Dat we meer kopen, de gratis retour en de snelle leveringen zijn wel problematisch voor het milieu en de leefbaarheid. De druk op koeriers ligt in die competitieve sector bovendien erg hoog, waardoor ook de arbeidsomstandigheden in een aantal gevallen precair zijn. De trend om op elk moment producten te kunnen bestellen van overal ter wereld en die binnen de kortste keren thuis geleverd te krijgen botst met duurzame logistiek. Voor het zogenaamd kosteloos pakjes bezorgen betalen we maatschappelijk een hoge prijs. Dat beprijzen of reguleren is noodzakelijk. Meer bundeling, samenwerking en gecentraliseerde stadsplanning zijn net zozeer nodig.

Digitale bezorgplatform Wij.Leveren in Leuven



Wij.Leveren is een digitaal verdeelplatform voor pakjes dat de stad Leuven opzet voor bestellingen bij handelaars uit Leuven of de buurgemeenten. Het platform linkt handelaars automatisch aan een duurzame vervoerder. Per levering wordt ook bekeken welke factoren nodig zijn om de levering zo goed mogelijk te organiseren, bijvoorbeeld door te kiezen voor een fietskoerier bij kleine leveringen of een (e-)bestel- of vrachtwagen bij grotere volumes. Tot nu toe werkten handelaars elk apart met koerierbedrijven of ze verloren kostbare tijd door zelf leveringen te organiseren. Het platform ontzorgt nu de lokale handelaars én vermindert en verduurzaamt de verplaatsingen. Wij.Leveren combineert dus e-shoppen met bewust en lokaal winkelen.

www.wijleveren.be

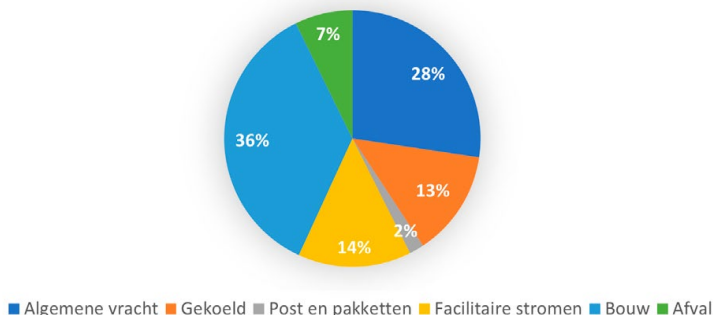
Dataparadox

Ondanks de toegenomen aandacht voor stedelijke logistiek en het datatijdperk waarin we leven hebben we nauwelijks zicht op het volume, de samenstelling of de herkomst/bestemming van de logistieke stromen in onze steden en kernen. Voorlopig moeten we het dus met beperkte data doen.

In steden zou de logistiek verantwoordelijk zijn voor minstens een kwart van de CO₂-uitstoot van het transport. Hoewel leveringsvoertuigen slechts 10 tot 20% van de kilometers voor hun rekening nemen, is de sector goed voor 30 tot 50% van de andere emissies, zoals stikstof en fijn stof.

Grosso modo bestaat 40% van de stedelijke logistieke stromen uit klassieke vracht en retail, 25% is bouwgerelateerd, ruim 10% is gekoeld en nog eens zoveel gaat naar facilitaire diensten, 5% à 10% draait om pakjes en ook afval zit in die grootteorde.

Stedelijke goederenstromen (% van totaal KMs)



Terwijl e-commerce inherent digitaal is, beschikken steden en onderzoekers paradoxaal genoeg nauwelijks over data. Dat tekort aan data over logistieke stromen heeft te maken met de veelheid aan actoren en sectoren, bedrijfs- en privacygevoeligheid, ... Gegevens over het aantal en de locatie van leveringen, voertuigen, enz. zijn in feite de kern van het bedrijfsmodel van e-tailers en hun logistieke dienstverleners.

De ontwikkeling van mechanismen om gegevens te delen is nochtans een belangrijke hefboom om te komen tot een efficiëntere stadsdistributie. Gelukkig heeft ook o.a. het VIL daar in Vlaanderen projecten rond opgezet. Eén van de belangrijke innovaties voor de logistiek is het concept van Internet of Things (IoT). Met IoT worden vrachten gemonitord en gecontroleerd via een open track-and-traceplatform. Door data over laden en lossen realtime beschikbaar te hebben kan men optimaal reageren op vertragingen of oponthoud, maar kan men idealiter ook beter stromen bundelen en voertuigen efficiënter benutten. In een systeem van IoT zijn opslagvoorzieningen, terminals en transportmiddelen digitaal met elkaar verbonden, zodat goederenstromen gebundeld kunnen worden. Dat maakt de logistieke keten efficiënter, effectiever en duurzamer.

Internet of Things



De verwachting is dat het Internet of Things een belangrijke innovatie kan teweegbrengen in de logistieke processen. Door containers of pakketjes met sensoren uit te rusten kan men die in de hele keten in detail volgen en kunnen op veel efficiëntere en permante wijze data gecapteerd worden. De track-and-tracesystemen die we nu al kennen van de pakjesdiensten zijn daarin nog maar een eerste stap. Een doorontwikkeling van IoT zal ervoor zorgen dat bedrijven meer data ter beschikking hebben, zodat ze hun interne logistieke processen kunnen optimaliseren, maar ook beter afstemmen met andere bedrijven. Daardoor kan logistiek ketenmanagement ook efficiënter georganiseerd en bijgestuurd worden: optimale inzet van voertuigen, bundeling van stromen, realtime bijsturing routekeuzes, ...

<https://www.mckinsey.com/business-functions/mckinsey-digital/our-insights/iot-value-set-to-accelerate-through-2030-where-and-how-to-capture-it>

<https://www2.deloitte.com/de/de/blog/internet-of-things-blog/2020/how-iot-improves-logistics.html>

Verduurzaming van de last mile

E-commerce verandert het stedelijk logistiek ecosysteem en heeft ook impact op de stadsplanning en de vastgoedmarkt. De behoefte aan efficiëntie, nabijheid tot de klant en vergroening van de last mile uit zich onvermijdelijk in een groeiende vraag naar stedelijke logistieke ruimten, van de kleinste microhub tot de grootste magazijnen en consolidatiecentra.

Milieuvriendelijke voertuigen zijn een quick win

De Vlaamse regering heeft de doelstelling geformuleerd dat vanaf 2025 in de stadskernen emissieloos gereden wordt voor beleving en heel wat lokale overheden en bedrijven nemen al maatregelen om het voertuigenpark te vergroenen. Elektrische (bestel)wagens geraken dus steeds meer in zwang. Vanuit milieuoogpunt zijn het op korte termijn erg doeltreffende maatregelen en dus zijn groene voertuigen en brandstoffen een quick win inzake duurzame logistiek.

Maar met milieuvriendelijke bestelwagens zijn niet alle uitdagingen rond stedelijke logistiek van de baan. Om de verkeersdruk te verminderen en de verkeerveiligheid te verhogen zijn ook andere maatregelen nodig die inspelen op een slimmere organisatie van de logistieke keten en de last mile. Een belangrijke pijler voor organisatie van duurzame

stadslogistiek zijn hubs, want daarmee kunnen we heel wat besparen op aantal voertuigen en kilometers, als we ze goed inplanten en operationaliseren.

Concepten als bikecargodiensten passen ook perfect in het concept van logistieke hubs en hebben ondertussen in heel wat steden voet aan de grond gekregen. (Elektrische) fietskoerierdiensten zijn sneller, groener, verkeersveiliger en efficiënter, maar cargofietsen kunnen jammer genoeg niet alle transportstromen opnemen. Studies tonen aan dat cargobikes in een ideaal scenario ongeveer de helft van de logistieke stromen zouden kunnen opvangen.

Consolidatie via hubs

De last mile is het duurste deel van de keten. Een doorgedreven locatiebeleid is bijgevolg een belangrijke factor voor een efficiënte organisatie van de logistiek. De digitalisering (e-tailing) heeft dat nog versterkt. De voorbije jaren sturen logistieke spelers hun locatiebeleid bij om optimaal te kunnen inspelen op de wensen van de klanten. Zo willen ze sneller kunnen reageren op de vraag en daarbij wordt steeds vaker aan hubs gedacht.

Logistieke hubs zijn belangrijke schakels om goederen over te laden naar lokaal vervoer voor de last mile. Hoe dichter de goederen zich bij de plek bevinden waar ze worden geconsumeerd, hoe ecologischer het transport kan zijn. Cargofietsen zouden tot de helft van de vrachtritten in

steden kunnen vervangen, als de goederen eerst worden geconsolideerd in een hub. Die goederen overslaan in zo'n hub brengt extra kosten en tijdverlies met zich mee.

Hubs zijn knooppunten voor goederenvervoer. Ze moeten multimodaal bereikbaar zijn en een zorgvuldige keuze van de locatie is dus cruciaal. Zulke plekken zijn erg gegeerd en hebben een hoge vastgoedwaarde. Voor een overheid is het bijgevolg essentieel om proactief te werken aan een geïntegreerd mobiliteit-ruimtelijk beleid rond logistieke hubs. Ook bij het ontwerp van stadsvernieuwingsprojecten of nieuwbouwwijken moet er voldoende aandacht gaan naar efficiënt beheer en organisatie van de logistieke stromen: routes, lockers, microhubs, ...

Veel gespecialiseerde logistieke spelers die leveren in de stad, zijn al efficiënt georganiseerd. Ze leveren hun vrachten via uitgekiende routes en gebruiken daarbij een hoge beladingsgraad. Voor zulke bedrijven zijn open hubs in de huidige situatie en dus zonder bijkomende maatregelen vanuit de (stedelijke) overheden, geen oplossing. Voor heel wat andere bedrijven met logistieke bewegingen in de stad zal maatwerk nodig zijn om na te gaan hoe zij hun versnipperde transportstromen duurzamer kunnen organiseren. We denken bijvoorbeeld aan bouwbedrijven en hun ondersteunende dienstverleners, facilitaire dienstverleners, enz.

Amsterdam Logistic Cityhub



De Amsterdam Logistic Cityhub is een grootschalig logistiek centrum van 220.000 vierkante meter op twee verdiepingen aan de rand van de stad. Vanuit de regio worden producten naar de hub vervoerd en na uitsortering en bundeling wordt de last mile voorzien via weg en water. De hub wil emissievrije logistiek faciliteren. Vanaf 2030 zijn voertuigen met verbrandingsmotor immers niet meer welkom in het centrum van Amsterdam. Naast schone voertuigen zorgt de hub ervoor dat leveranciers ritten en voertuigen kunnen delen en zo verlaagt de druk op de stad. Ook in vele andere steden zijn zulke consolidatiecentra al ingepland, zoals het Hotel Logistique in Parijs. Het belang van logistieke stadshubs zal de komende jaren nog toenemen.

www.amsterdamlogisticcityhub.nl

Beleid rond stedelijke logistiek

Een duurzaam stedelijk logistiek beleid draait om het vinden van een balans tussen een betere leefkwaliteit en een vlotte bereikbaarheid en bevoorrading van de stad. Logistiek verkeer bleef vaak onder de radar van politieke en maatschappelijke discussies rond mobiliteit, maar door de groeiende aandacht voor milieu en leefkwaliteit komt ook de stedelijke logistiek in het vizier van het beleid. E-commerce is voor vele overheden dé trigger om beleid te voeren rond de verduurzaming van logistieke stromen in stedelijke regio's.

Heel wat steden hadden tot voor kort nauwelijks een stedelijk logistiek beleid. Als het al bestond, dan was het vooral versnipperd en gericht op de inperking van overlast en het weren van specifieke voertuigen op specifieke plekken: venstertijden, laad- en lostijden en -zones, LEZ's. Dat beleid volstaat niet langer. Het veranderende logistieke veld vraagt om een meer integrale sturing door de stad.

De opdracht voor lokale overheden rond stedelijke logistiek is meervoudig. De overheid moet een actief beleid voeren en duidelijke keuzes maken over de ambities die ze heeft en de eisen die ze stelt. Het beleid moet samenwerking en het delen van gegevens activeren, stimuleren en faciliteren. Het moet samen met het lokale bedrijfsleven en de logistieke sector oplossingen op maat uitdenken rond duurzame modi, efficiëntere organisatie, enz. Experimenteren en leren is daarbij aan de orde. Het moet ook op zoek naar de passende ruimte voor logistiek en die verschilt per gebied. Een autoluwe wijk

heeft andere kansen en uitdagingen dan een winkelstraat aan een hoofdweg. Het kan gaan om meer ruimte voor transport over water, investeren in logistieke hubs, anders omgaan met laden en lossen, venstertijden en de slimme organisatie van de benodigde laadinfrastructuur.

In Vlaanderen ontstond er mede onder impuls van de Green Deal Duurzame Logistiek en het Vlaams Instituut voor Logistiek een hele dynamiek in lastmilelogistiek tussen publieke partners en privépartners in de (centrum)steden. Zo ontstaat stilaan een heel ecosysteem van private actoren (pakketdiensten, fietskoeriers, cityhubs, ...) die samen met lokale overheden en handelaren de goederenstromen aan het verduurzamen zijn. Een project zoals R!SULT bewijst dat daaruit geïntegreerde logistieke oplossingen voor stadsbeleving kunnen ontstaan.

Voorals steden als Mechelen, Leuven en Gent participeren in heel wat Europese projecten rond duurzame stedelijke logistiek. Via hun pionierswerk gaan ook steeds meer andere steden over tot innoverende acties en tot het uittekenen van een duurzaam logistiek beleid.



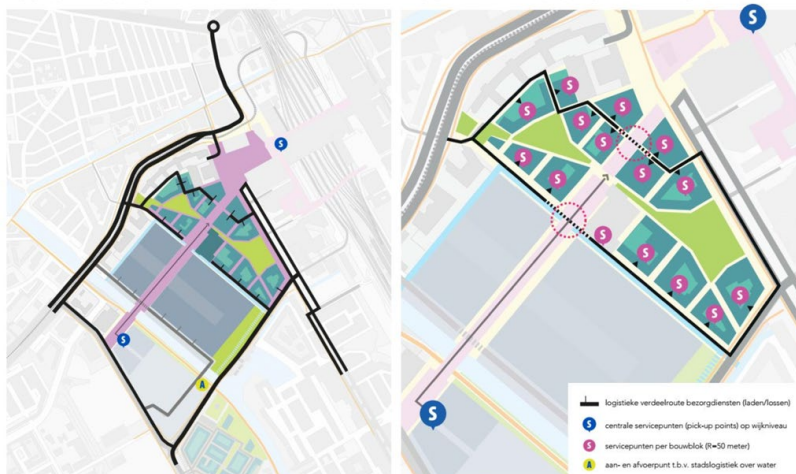
Locatiebeleid voor circulaire economie en logistieke hubs

De meer strategisch gelegen economische sites in en nabij de stad hebben nood aan een proactiever locatiebeleid. Overal kopen ontwikkelaars terreinen op. Ze drijven de grondprijs op en vormen grotere percelen om tot kleinere, meervoudige eigendommen. Zulke onomkeerbare processen drijven economie weg uit de stad. Maar net die zones, die gegeerd zijn voor woningbouw, zijn vaak ideaal voor circulaire economie en duurzame mobiliteit. Lokale overheden moeten daarin ingrijpen. Zij moeten een proactief beleid voeren om ruimte te creëren voor stadsgerichte maakindustrie, stedelijke logistiek, stadslandbouw, ...

Bij de opmaak van (inter)gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen zal aandacht moeten gaan naar de organisatie van en de ruimte voor circulaire economie en stedelijke hubs van micro- tot XL-formaat. Ook bij stadsvernieuwingsprojecten moet de ontwerper mee nadenken over de logistieke stromen. Strategische ingrepen dienen zich aan met o.a. ruimte voor hubs en maakindustrie op hoofdassen en laad- en lospunten in autoluwe wijken en in nieuwe gebouwen.

We zien steeds meer voorbeelden van ontwerpers die ruimte voor logistiek inpassen bij nieuwe ontwikkelingen en dat doen op diverse schaalniveaus. Van lockers in appartementsgebouwen tot op grotere schaal in een nieuwbouwwijk.

VOORSTEL VOOR SLIMME EN EFFICIËNTE PAKKET- EN GOEDERENBEZORGING IN HET BEURSKWARTIER



Bron: <https://www.nieuwegracht.nl/>



Governance van ruimte voor duurzame logistiek

De transitie naar een duurzame logistiek vraagt om een actiever overheidsoptreden. De overheid moet uiteraard niet in de plaats treden van de markt, maar ze moet wel het speelveld en de spelregels bepalen en veranderen met het oog op meer duurzaamheid. Het is een noodzaak dat de overheid daarin meer dan voorheen de regie opneemt. Zonder duidelijke ambities, visie en regels zullen de doelen rond duurzame logistiek niet gehaald kunnen worden.

Overheid als regisseur

De overheid zal de markt moeten sturen naar minder, maar groener en efficiënter logistiek transport. Bedrijven zijn vragende partij naar meer sturing op duurzaamheid, want synergieën en samenwerking ontstaan niet vanzelf.

Hoewel logistiek een erg competitieve economische sector is, zal de duurzame transitie inzake logistiek transport niet enkel vanuit de marktwerking komen. De logistieke sector heeft baat bij meer overheidssturing. De overheden – van internationaal tot lokaal – kunnen dus wel degelijk een rol spelen bij de verduurzaming van de transportstromen, op weg naar een duurzaam level-playing-field.

Competitie en coöperatie

Van duurzame (stedelijke) logistiek zal pas sprake zijn, als competitie wordt aangevuld met samenwerking tussen verschillende economische actoren en logistieke spelers. Momenteel zoeken diverse spelers hun eigen oplossing. Dat kan leiden tot verticale efficiëntie, maar lokaal kan dat op het terrein voor verdere versnippering zorgen. Vanuit een balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid moeten overheden aan de diverse sectoren en de bijbehorende logistieke stromen duidelijke keuzes opleggen. Alleen dan behoort een betere regie tot de mogelijkheden.

Overheden kunnen er als facilitator mee voor zorgen dat platformen ontstaan voor samenwerking. Het vraagt ook een bijsturing van de regelgeving, die duurzaamheid beloont en free riders uitsluit. We hebben nood aan regelgeving, inclusief wortel en stok. Als ze gebaseerd is op vrijblijvendheid en vrijwilligheid zal de transitie naar duurzaamheid veel te traag gaan en veel te weinig inhouden. Met de juiste prikkels zal de markt wel snel inpikken.

Goederen én capaciteit bundelen

Het is een absolute must om goederen te bundelen. Dat vraagt meer samenwerking tussen bedrijven, maar ook de overheden moeten hun capaciteit aan mankracht en middelen bundelen. De omslag naar duurzame logistiek kan enkel worden gemaakt, als overheden en logistieke spelers samen een roadmap voor duurzame logistiek maken. Ze moeten elkaar aansporen tot efficiëntere en effectievere regelgeving, zodat dat resulteert in innovatieve logistieke keuzes en oplossingen.

Data delen is superbelangrijk

Het zou goed zijn dat het departement MOW samen met het VIL initiatief neemt rond het delen van data, want ook dat wordt best op een hoger niveau georganiseerd dan het stedelijke. In Nederland is met het oog daarop het platform iShare ontwikkeld. Het gaat om een deal tussen de overheid en de logistieke sector.

Publieke en private organisaties uit de sector Transport & Logistiek ontwikkelen in het project iSHARE gezamenlijk uniforme afspraken voor identificatie, authenticatie en autorisatie. Dat afsprakenstelsel maakt het mogelijk dat iedereen met iedereen in de logistieke sector op een simpele en gecontroleerde manier data deelt. Organisaties bepalen zelf óf en met wie zij welke data delen. De standaard jaagt samenwerking binnen de keten verder aan en maakt het eenvoudig om bestaande initiatieven van digitale gegevensuitwisseling op te schalen en te versnellen.

Als we meer samenwerking, bundeling en modal shift willen afdwingen, zullen we ook in Vlaanderen aan zo'n deal moeten werken rond datadelen en een digitaal platform instellen om afspraken te maken over beladingsgraden. Uiteraard met aandacht voor GDPR.

Een interessant proefproject is het [CULT-project](#) waarbij zeven grote bedrijven data delen. Een neutrale speler zorgt voor de consolidatie in data en logistiek. Op één plaats worden alle pakjes verzameld en vandaaruit beleverd. De governance is zeer transparant en het is zo opgebouwd dat ook andere verladers kunnen aansluiten.

Omdat het om een open systeem gaat, is het vernieuwend. Het toont ook de noodzaak aan. Nu werken vooral private hubs elk vanuit hun eigen organisatie. De overheid zou best aansturen op open systemen om tot een consolidatie te komen en de huidige fragmentatie tegen te gaan.

Collaborative urban logistics & transport (CULT-project)



In het CULT-project in de stad Antwerpen bundelen de bedrijven Danone, Delhaize, Jacobs Douwe Egberts, Pro-Duo, Proximus, Telenet en Schoenen Torfs hun bestellingen. Zo leveren ze samen aan winkelpunten en particulieren. Dat slimme bundelen van goederen aan de rand van de stad heeft als resultaat een kwart minder gereden kilometers en 90% minder uitstoot. De positieve impact zal nog groter zijn, als meer bedrijven met hun goederenstromen aansluiten bij dat samenwerkingsverband. TRI-VIZOR is als community manager de verbindende factor. Het zorgt voor een open structuur waardoor nieuwe bedrijven – zelfs concurrerende spelers – en winkeliers in de binnenstad snel en makkelijk kunnen instappen.

www.cultcitylogistics.be

Ruimtelijk sturend logistiek beleid op hoger schaalniveau

Met het oog op verduurzaming van logistiek is er meer afstemming nodig tussen de verschillende overheden die bevoegd zijn voor een ruimtelijk economisch beleid in Vlaanderen.

De Vlaamse regering keurde eind 2021 de Vlaamse Havenstrategie goed. Die bevat de krijtlijnen om de concurrentiepositie van onze havens te versterken, evenals de economie die daaraan verbonden is. Ook duurzame groei en ontwikkeling en een verhoging van de toegevoegde waarde zitten in die strategie. Daarnaast hebben we de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 met een afzonderlijk onderdeel rond goederenvervoer en de Visie Goederenvervoer Vlaanderen. De vijftien Vlaamse vervoerregio's werken momenteel aan hun mobiliteitsplan voor 2030 met een doorkijk tot 2050. Ook vrachtverkeer krijgt daarin de nodige aandacht.

Toch zullen die Vlaamse en regionale mobiliteitsplannen pas voldoende houvast kunnen bieden voor een beleid rond duurzame logistiek, als ze gekoppeld worden aan duidelijke ruimtelijke keuzes. De strategische visie van het BRV kan daarbij als leidraad dienen, maar dat vraagt tegelijk om een concretere en meer integrale benadering vanuit verschillende disciplines en duidelijke politieke beslissingen.

De Taskforce Bouwshift stelde voor om bouwshiftregio's op te richten die de ruimtelijke vraagstukken tussen verschillende sectoren goed op elkaar afstemmen. Daarenboven zal ook voldoende aandacht moeten gaan naar ruimtelijke infrastructuur die nodig is voor internationale logistiek.

Vlaams beleid rond internationale en regionale knopen

Op Vlaams niveau zijn duidelijke ruimtelijke keuzes nodig over het aantal en de locatie van de internationale logistieke knooppunten en corridors, de 'extended gateways'. Ze moeten in samenhang met de havengebieden de prioritaire gebieden zijn voor internationale logistiek met grote volumes. Het zijn de plaatsen waar een ambitieus modalshiftbeleid over water en spoor wordt uitgetekend en waar internationale bedrijven en Vlaamse internationaal georiënteerde bedrijven naartoe worden geleid.

Die opgave komt duidelijk toe aan de Vlaamse overheid en vraagt om een intense samenwerking tussen het departement MOW, het departement Omgeving, VLAIO en Port of Antwerp-Bruges, North Sea Port en Brussels Airport. Vanuit een gezamenlijke visie en ambitie op duurzame logistiek kunnen zo diverse investeringsmiddelen omgezet worden in concrete acties die moeten leiden tot een versterking van de economie, een duurzame logistiek (inclusief modal shift) en een beperkt ruimtebeslag met een hoog ruimtelijk rendement.

Regionale ruimtelijke strategie en locatiebeleid

Enerzijds is er de prioritaire Vlaamse opgave rond investeringen in internationale en regionale logistieke knopen. Maar daarnaast zijn ook op schaal van Vlaamse subregio's verdere visievorming, beleidsafstemming en afspraken nodig. Dat regionale maatwerk moet tot stand komen in overleg tussen de drie bestuursniveaus. Vlaanderen kan daarbij best enkele krijtlijnen uitzetten: ambities, taken voor de regio's op het vlak van mobiliteit (modal shift, verkeersdruk, ...), ruimtegebruik (bijkomende hectare, te neutraliseren, te herbestemmen bedrijventerreinen), ... Een bovenlokaal kader is nodig om de transitie te kunnen maken naar een duurzame logistiek en naar de BRV-doelstelling van 0 ha ruimtebeslag. Een regionale aanpak kan de intergemeentelijke concurrentie overstijgen. Tegelijk kunnen bovenlokale effecten of impact op buurgemeenten worden meegenomen in het beslissingsproces.

Voor zo'n regionale aanpak komen bijvoorbeeld de vijftien referentieregio's in aanmerking die de Vlaamse regering heeft afgebakend. Belangrijke beslissingen over moeilijke regionale verdelingskwesties mogen niet vrijblijvend of vrijwillig zijn, zeker als het over ruimtelijke problemen gaat waarbij naburige gemeenten 'winnaars' of 'verliezers' kunnen zijn. Precies daarom is het van belang dat bij zo'n regionaal overleg ook de Vlaamse en de provinciale overheid (inclusief de POM's) en de intercommunales mee aan tafel zitten. Zo krijgt dat overlegplatform meer potentieel voor een constructieve samenwerking. Het regionale overleg moet een sturende rol spelen en mee bepalen en betalen.

Zoals dat past in een partnerschapsmodel, kunnen de ambities best worden uitgeklaard in een proces van wederzijdse feedback. Vlaanderen stelt concrete kwantitatieve doelstellingen voor aan de regio's die in verhouding staan tot de specifieke kansen en uitdagingen van elke regio. De regio's sturen dat voorstel gemotiveerd bij. Vlaanderen bewaakt uiteindelijk of de som van de ambities over de verschillende regio's ook leidt tot de gewenste resultaten, zoals die waren vooropgesteld in de strategische visie.

Aangepaste (ruimtelijke) instrumenten

Veel BPA's en RUP's zijn veel te rigide. De doorlooptijd van die processen is vaak zo lang dat ze al verouderd zijn op het moment waarop ze worden goedgekeurd. De markt verandert sneller dan de minimumdoorlooptijd van een ruimtelijk proces. We moeten ook af van het beleid waarbij we bedrijventerreinen voorbehouden voor specifieke sectoren.

Bij de aankoopakte worden nog al te vaak bouwvoorschriften gewoon meegegeven, ook al zijn ze niet meer up-to-date op het vlak van biodiversiteit, energie of mobiliteit. Daardoor gaan er veel opportuniteiten verloren. Bedrijven hebben vaak niet de expertise in huis om elk voor zich uit te zoeken hoe dat beter kan. Het komt de overheid toe om mee te denken met de bedrijven over een duurzame invulling en inrichting van bedrijventerreinen waardoor ook innovatie rond circulaire

businessmodellen tot stand kan komen. Het momentum van gronduitgifte is daarbij cruciaal om sturend te kunnen werken naar meer duurzaamheid.

Tot vandaag leidt ons ruimtelijk ontwikkelingssysteem ertoe dat we de oplossing vooral zoeken in nieuwe bedrijventerreinen op greenfields. We beseffen inmiddels dat die aanpak op zijn limieten zit en dat we een andere aanpak nodig hebben. We zullen moeten inzetten op transformatie van bestaande plekken, maar dat strookt niet met de huidige vastgoedaanpak. Bij transformatie valt er (vaak) geen vastgoedwinst te maken. De overheid zal dus ook instrumenten moeten ontwikkelen om die transformatie op gang te trekken. We moeten weg van de snelle ontwikkelingen en de snelle doorverkopen en we moeten streven naar een andere soort ontwikkeling op lange termijn.

Ook aan de grondversnippering en het fiscale kader moet worden gewerkt. Ondernemers zouden bijvoorbeeld moeten kunnen investeren in een fonds in plaats van de gronden zelf aan te kopen. Fiscaal worden bedrijven nog altijd aangemoedigd om gronden aan te kopen. Grondbezit is interessanter dan huur en zorgt voor meer zekerheid. Door minder te versnipperen en meer te werken met concessies of huur zou men sneller durven overgaan tot een bedrijfsverhuus. Dat helpt om het juiste bedrijf op de juiste plaats te krijgen. Er is nood aan meer flexibiliteit en meer dynamiek, zeker als het BRV vanuit het ruimtelijk beleid aangeeft dat het ruimtebeslag omlaag moet en dat het aansnijden van greenfields de uitzondering wordt.



Nood aan een Vlaams kader duurzame stedelijke logistiek

Enkele Vlaamse steden en private partners leveren belangrijk pionierswerk om de stadslogistiek te verduurzamen. Zij wisselen ook tips uit met elkaar. Toch blijkt uit de Nederlandse Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek dat lokaal maatwerk alleen niet volstaat. Voor een versnelling en een verdieping is een groter framework nodig. Bedrijven hebben nood aan meer uniformiteit over de uitgangspunten, de basisafspraken en de overgangsregelingen over de regio's heen.

De transitie naar duurzaamheid betekent voor verschillende bedrijven binnen de logistieke ketens dat ze versneld werk moeten maken van een grote omslag in hun manier van werken. Uitstootvrije belevering, globalisering, platformeconomie en digitalisering vragen forse investeringen in voer- en vaartuigen, nieuwe werkwijzen en bedrijfsvoering. De markt vraagt onze overheden om duidelijke regels voor de komende vijf tot tien jaar. Dat kader behoort tot de Vlaamse en federale bevoegdheid. Het zijn dus niet de lokale overheden

die het zullen aanreiken. Een helder en afgestemd federaal, Vlaams en lokaal kader is nodig, zodat bedrijven de nodige investeringen kunnen doen.

Het gebrek aan zo'n regelgevend kader op een hoger niveau fnuikt de ambitie van steden die lokaal actie willen ondernemen. Een Vlaams afsprakenkader is nodig om de slaagkansen voor een duurzame stadslogistiek en leefbare centra aanzienlijk te vergroten. Lokale overheden moeten de spil blijven van het beleid rond duurzame stedelijke logistiek, maar zowel de bedrijven als de lokale overheid hebben nood aan Vlaamse doelstellingen en middelen.

Met het Regeerakkoord 2019-2024, de Beleidsnota Omgeving en het Luchtbeleidsplan 2030 nam Vlaanderen heel wat beleidsinitiatieven en formuleerde het de nodige beleidsintenties om de stadslogistiek tegen 2025 drastisch te verduurzamen. Maar het regelgevend kader ontbrak nog. In juli 2021 bevestigde de Vlaamse regering dat ze zou starten met de opmaak van een regelgevend kader voor zero-emissie in de stedelijke logistiek. Dat kader gaat in vanaf 2025 met een horizon tot 2030 en mikt onder andere op het sluiten van convenanten met de centrumsteden. Ook volgt er nog een coherente visie op hoe die doelstellingen te bereiken zijn en welk flankerend beleid ervoor nodig is.

Positief is alvast dat de plannen rond emissievrije beleving van steden en het flankerend beleid om dat mogelijk te maken maximaal worden afgestemd met het actieplan rond de vergroening van het vracht- en bestelwagenveld.

Ook wordt werk gemaakt van de nodige premies, financiële ondersteuningsmaatregelen en flankerend beleid rond venstertijden en laad- en loszones.

Een ander speelveld met veel meer mogelijkheden

Als men inzet op het internaliseren van externe kosten zal er een ander speelveld ontstaan en maken nabijheid en samenwerking meer kans. Als logistieke spelers hun werkelijke externe kosten zouden moeten doorrekenen aan hun klanten, dan zouden we al een veel efficiëntere en duurzamere logistiek krijgen. Vervoer vanaf bedrijventerreinen is heel gefragmenteerd: type goederen, bestemmingen, tijdsmomenten, ... In die context is het niet realistisch om goederen te bundelen of te werken aan een modal shift, omdat de afstanden en de volumes vaak te klein zijn.

Vroeger was ook een bundeling aan de rand van de stad te duur en onrealistisch. Vandaag zet die ontwikkeling zich in enkele steden toch door, omdat het beleid inzet op leefbaarheid en voorwaarden oplegt. Daardoor wordt het voor sommige transportstromen wel haalbaar.

Dat veel bedrijven nog niet bereid zijn in te stappen of te betalen voor bedrijventerreinmanagement of parkmanagement heeft er wellicht mee te maken dat ze er de meerwaarde nog niet van inzien. Als je als overheid incentives zou inbrengen in het regelgevend kader waarbij samenwerking meer wordt beloond dan nu, dan kun je wel snel een omslag krijgen bij die bedrijven.

Masterplan logistieke huisvesting stad Gent



Om de logistieke werking van de stadsorganisatie te verbeteren zal de stad Gent vier grote logistieke sites en tot zeven kleinere 'hubs' inrichten. Met de uitvoering van dat Masterplan Logistieke Huisvesting werkt de stad Gent aan een aantal ambities tegelijk. De logistieke organisatie als geheel wordt beter, minder verplaatsingen zorgen voor tijdswinst én zijn goed voor de verkeersveiligheid en het milieu en het werkcomfort van de medewerkers verhoogt. Dankzij de nieuwe knooppunten komt er elders ruimte vrij voor bijvoorbeeld sociale woningen, wijkwerking of openbaar groen.

www.stad.gent.be



Ruimte voor logistiek

Logistiek heeft ruimte nodig. Keuzes in mobiliteits- en economisch beleid hebben impact op ons ruimtegebruik. Omgekeerd zal het ruimtelijk beleid ook impact hebben op vervoersstromen en economische ontwikkelingskansen. Ruimtelijk beleid is dus ook bepalend voor hoe logistiek zich kan ontplooien. De beschikbare ruimte in Vlaanderen is beperkt en dus moeten we er meer dan ooit verstandig mee omspringen. De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wil evolueren naar een netto zeroruimtebeslag in 2040. Dat wil zeggen dat ruimtelijk uitbreiden de uitzondering wordt. We moeten de bestaande terreinen efficiënter inzetten en dat geldt ook voor de transportinfrastructuur.

Klimaat, energie, biodiversiteit, circulariteit, congestie, ... nopen tot een snelle verandering in de wijze waarop we produceren, consumeren en transporteren. Overheden moeten in overleg met de marktpartijen investeren in een locatie-, grond- en uitgiftebeleid om ervoor te zorgen dat de juiste bedrijven op de juiste plek komen én dat ze intensiever gaan samenwerken, zodat ook transport en logistiek efficiënter en duurzamer kunnen verlopen. Dat zal hoe dan ook meer overheidssturing vergen. VLAIO, de departementen MOW en Omgeving, de POM's en de intercommunales hebben de voorbije jaren al heel sterk ingezet op het faciliteren, stimuleren en activeren, kennis verzamelen en verspreiden, ... We moeten nu de omslag maken naar een meer actief beleid dat ook expliciete keuzes maakt op korte en lange termijn.

Economische ontwikkelingen resulteren in logistieke stromen en ruimtevragen. We moeten ons de vraag stellen hoeveel ruimte we bereid zijn te geven aan welke type bedrijvigheid (toegevoegde waarde, tewerkstelling, duurzaamheid van product(ie)proces, ...)? De verschillende ruimtevragers hebben immers elk hun ambitie. Overheden moeten via ruimtelijke planningsprocessen die ruimtevragen beter afstemmen. Verweven waar het kan, scheiden waar het moet.

We moeten als ruimtelijk planners proberen de veranderingen in globale en lokale logistieke stromen beter te begrijpen om beter te kunnen inspelen op duurzame logistiek, circulaire economie en industrie 4.0. Welke ruimtelijke condities moeten we genereren om zowel agglomeratie-effecten als netwerkeffecten te kunnen benutten? En hoe matchen we tendensen van schaalvergroting met schaalverkleining? Hoe

kunnen we ruimtelijke instrumenten inzetten om functies te mengen en ruimtelijk rendement en bedrijvige kernen te laten sporen met duurzame bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid?

Hoewel we op veel van die uitdagingen nog geen klare kijk hebben, omvat een robuuste ruimtelijke strategie voor duurzame logistiek:

- **Nabijheid** creëren, zodat er **minder verkeer** nodig is door kleinere volumes of betere bundeling
- Ruimtelijk **clusteren** rond water en spoor waardoor bedrijven transporten kunnen **bundelen** en vervoeren via trein of schip.
- Platformen en omgevingen creëren waar het loont om **milieuvriendelijkere voertuigen** in te zetten.

Een actief ruimtelijk en locatiebeleid zijn m.a.w. nodig om ruimtelijke condities te creëren voor een modal shift. Dat moet niet enkel kansen bieden om het volume aan verkeer te doen verminderen, maar ook om de milieu- en omgevingsimpact drastisch te verlagen. Leidende ruimtelijke principes zijn dan ook:

- **nabijheid** van toeleveringsbronnen en afzetmarkt, kringlopen sluiten, korte keten of lokaal wat lokaal kan, ...
- **aandacht voor tijd** en tijdelijkheid zoals tijdelijke invullingen, maar ook vooruitziend en geduldig zijn bij uitgifte van terreinen, flexibele, demonteerbare en herbruikbare constructies en terreinen, ...

- **regionale en gebiedsgerichte afstemming** van actoren en processen. De afstemming van internationale en Vlaamse ontwikkelingen en doelen op lokale dynamieken, potenties en kwaliteiten. Ontwikkel internationale en regionale logistieke knopen: voorzie in bedrijfsruimte voor bedrijven met grote logistieke volumes en investeer in multimodale duurzame ontsluiting.
- **Ruimtelijk rendement** door het ruimtebeslag en de externe effecten/hinder te beperken. Meer doen met minder ruimte door compact te ontwikkelen: verweven, combineren, functies en bedrijven stapelen.
- **Ruimtelijk uitbreiden als uitzondering.** Voer een actief locatiebeleid om maximaal in te zetten op inbreiding en verweving binnen een bestaand ruimtebeslag. Kies enkel voor uitbreiding bij niet-verweefbare bedrijven. Voer een proactief beleid om bestaande en goedgelegen terreinen te moderniseren en te optimaliseren. Reserveer ruimte voor diverse types bedrijvigheid van kleinschalig tot grootschalig.

Vlaanderen heeft een open economie waarin zowel de zeehavens als luchthavens een belangrijke rol spelen. Economische groei ging de voorbije decennia gepaard met extra volumes aan goederentransport en extra ruimtebeslag voor logistiek. We botsten daarbij op zowel ecologische als ruimtelijke limieten. Om een duurzame economische ontwikkeling verder mogelijk te maken zullen meer logistieke efficiëntie en een hoger ruimtelijk rendement noodzakelijk zijn. M.a.w. een efficiëntere organisatie en bundeling van

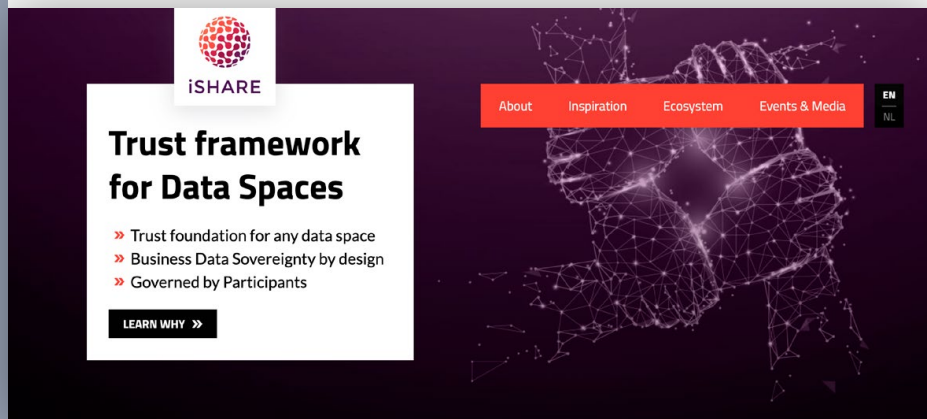
goederen(stromen), een modal shift naar spoor en water en een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Vergroening van het wagenpark is uiteraard ook een belangrijke stap, maar het volstaat niet. De omslag die we moeten maken is fundamenteeler en zal ook moeten ingrijpen op economische en ruimtelijke processen.

De wijze waarop onze economie zich de komende decennia precies zal ontwikkelen is erg onduidelijk. Zowel vanuit duurzaamheid als uit geopolitieke overwegingen is het de vraag of globalisering op deze manier verder kan doorgaan. Of meer lokale of regionale economie ook zal leiden tot minder verkeer en ruimtebeslag is nog onzeker. Onze overheden kunnen daarop best anticiperen door te kiezen voor de meest robuuste strategieën.

We hebben in Vlaanderen geen traditie rond ruimtelijk economisch beleid. Net zoals we sinds de 19^{de} eeuw een discipline van ruimtelijke planning rond wonen hebben ontwikkeld, zullen we in de 21^{ste} eeuw rond economie een vernieuwd ruimtelijk planningssysteem moeten ontwikkelen. Het vraagt om afstemming tussen heel wat private en publieke actoren en tussen heel wat disciplines. Nu werken heel wat bedrijventerreinen al rond duurzaamheid, maar we moeten nog heel wat stappen zetten om ook de logistieke stromen en processen op, van en naar bedrijventerreinen te kunnen optimaliseren. Het departement Omgeving, VLAIO en hun partners hebben de voorbije jaren heel wat kennis opgedaan over locatiefactoren, transformatiemogelijkheden, ... Die kennis moet nu vertaald worden in een actief beleid op diverse

schaalniveaus en vestigingsmilieus: van zeehavens over extended gateways en hun corridors tot de regionale logistieke knopen, stedelijke maakplekken of bedrijvige kernen.

De hele dynamiek rond stedelijke logistiek en circulaire economie zet onze overheden aan om een actief logistiek beleid te voeren, dat verder reikt dan het voorzien van laad- en loszones, toegangsbeperkingen, ... Het noopt overheden tot beleidskeuzes waarin een goede balans ontstaat tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarvoor moeten zowel virtuele als fysieke platformen opgericht worden, zodat goederen, voertuigen, data en competenties optimaal kunnen worden gebundeld en ingezet. Het vraagt een doordacht mobiliteitsbeleid, een verkeerscirculatiebeleid, een beleid rond korte keten en circulaire economie, een grond- en vastgoedbeleid, ... Vlaamse kaders, regionale samenwerking en lokaal maatwerk zijn de sleutels tot succes. Ruimtelijke planners en ontwerpers moeten hun expertise en creativiteit inzetten om tot ontwerpen te komen die meer aandacht geven aan duurzame logistiek.



Om logistieke stromen van bedrijven beter op elkaar af te stemmen is het delen van data erg belangrijk. Omdat dat vaak net om bedrijfsgevoelige informatie gaat, is die datadeling niet evident. Om dat euvel weg te werken ontwikkelde men in 2018 in Nederland iShare, zodat bedrijven voortaan wel veilig, simpel en gecontroleerd logistieke data kunnen delen. Het afsprakenstelsel iShare regelt de identificatie (wie ben je?), de authenticatie (hoe bewijs je dat?) en de autorisatie (welke data mag je zien?). Zo maakt iShare samenwerking mogelijk rond logistieke processen, maar de bedrijven bepalen wel nog steeds zelf óf en met wie zij welke data delen. Datadeling via iShare maakt het nu mogelijk dat logistieke spelers makkelijker, sneller en efficiënter gebruikmaken van elkaars vervoerscapaciteit.

www.ishare.eu



Bedankt!

Deze publicatie rond duurzame logistiek is opgemaakt door de VRP met steun van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De tekst is het resultaat van een aantal verkennende gesprekken tussen diverse experts en stakeholders op het snijvlak van mobiliteit, economie en ruimte. De VRP dankt alle deelnemers voor het delen van hun expertise.

VRP Lab Logistiek 10 oktober 2019, 24 oktober 2019, 14 november 2019 en 5 december 2019

Deelnemers: *Kurt Bomhals (POM Antwerpen), Stefan Bottu (VIL), Thomas Christiaens (dpt MOW), Jacques Devos (POM Vlaams-Brabant), Michaël Geeraert (Gent), Monique Gomes (Interleuven), Koen Gouweloose (DHL), Charlotte Jacobs (Maat Ontwerpers), Johan Peeters (Bpost FutureLab), Kevin Raes (Intervest), Veronika Rudnenko (Arcadis), Annie Stewart (Bpost), Laura Tavernier (Antwerpen), Ann Verhetsel (UAntwerpen), Sara Verlinde (VUB), Françoise Vermeersch (dpt OMGEVING), Koen Vermoesen (VLAIO), Sander Vonck (Traject), Elisabeth Wouters (Port of Antwerp), Jan Zaman (dpt OMGEVING), Rozemie Claeys (Antwerpen) Bert De Nijs (BVI), Hilde De Ridder (provincie Antwerpen), Ine D'Hondt (dpt OMGEVING), Hans Tindemans (VRP)*

VRP Rondetafel duurzame stedelijke logistiek - 15 december 2021

Deelnemers: *Johan Peeters (BPost - FUTURE LAB); Luc De Schrijver (GLS); Alex Van Breedam en Bart Vannieuwenhuyse (TriVizor); Sofie Brutsaert (VBO); Veerle De Meyer (Mechelen); Tim Asperges (Leuven); Laura Tavernier (Rebel); Rozemie Claeyns en Marjolein Lyssens (Antwerpen); Michaël Geeraert en Simon Verledens (Gent); Joris Beckers (UA); Jasper Van den Berghen en Christiaens Thomas (dpt. MOW); Zaman Jan (dpt. OMG); Erik Grietens (BBL); Hans Tindemans (VRP).*

VRP Rondetafel duurzame logistiek – knooppunten - 19 januari 2022

Deelnemers: *Kurt Bomhals (POM Antwerpen), Bart Vannieuwenhuyse (Tri-Vizor), Roel Gevaers (UAntwerpen), Ivo Van Hauten (VLAIO), Ann Verhetsel (UAntwerpen), Sonja Jacobs (provincie Limburg), Steven Betz (VOKA), Pieter-Jan Lijnen (dpt. OMG), Steven Devloo (dpt. MOW), Hans Tindemans (VRP)*

VRP Rondetafel duurzaam bedrijventerreinmanagement - 26 januari 2022

Deelnemers: *Claudine Carton (POM Vlaams-Brabant), Ina De Jaeger (SOLVA), Dimitri Torfs (BOPRO), Jasper Van den Berghen (dpt. MOW), Erwin Lammens (POM Vlaams-Brabant), Koen Willemsens (BOPRO), Elmar Willems (OVAM), Peter Garré (BOPRO), Jan Zaman (dpt. OMG), Raf Anthoni (VENECO), Bram Tack (Leiedal), Kathleen Van de Werf (BUUR+SWECO), Veerle Van Daele (POM Oost-Vlaanderen), Dirk Van De Poel (BOPRO), Hans Tindemans (VRP)*

Tekst: Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning

Redactie: De Taaltovenaar

Vorm: lu'cifer



Referentielijst

Ann Verhetsel, Joris Beckers & Jeroen Cant (2022): Regional retail landscapes emerging from spatial network analysis, [Regional Studies](#).

Beckers, Thomas, Vanoutrive & Verhetsel (2018). Logistics clusters, including inter-firm relations through community detection. [EJTIR](#) 18(2) pp.178-195.

Boussauw, K., Van den Berghe, K., & Witlox, F. (2015). Adviesnota expertenworkshop 'Afstemming ruimte en mobiliteit' ; thema: transport, distributie & logistiek (TDL). Brussel: [Vlaamse overheid](#).

Departement Ruimte Vlaanderen. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2017) Vlaams beleidskader stedelijke logistiek. [Nota](#).

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2020) Visie goederenvervoer Vlaanderen. [Werkdocument](#).

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021) Eindrapport "Analyse van de Vlaamse multimodale knooppunten". Auteurs: Bart Vannieuwenhuyse, Alex Van Breedam, Tim Breemers. TRI-VIZOR i.s.m. [Transport & Mobility Leuven](#)

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (2020) Vlaamse havenstrategie. [Conceptnota](#).

Mobiliteitsraad Vlaanderen. [Mobiliteitsrapport 2019](#)

Pisman, A., Vanacker, S., Willems, P., Engelen, G. & Poelmans, L. (Eds.). (2018). Ruimterapport Vlaanderen (RURA). Een ruimtelijke analyse van Vlaanderen. Brussel: [Departement Omgeving](#)

Pisman, A., Vanacker, S., Bieseman, H., Vanongeval, L., Van Steertegem, M., Poelmans, L., Van Dyck, K. (Eds.). (2021). Ruimterapport 2021. Brussel: [Departement Omgeving](#)

Rail Roadmap 2030 (2021) www.railroadmap2030.be

Van Lier, T.; Mommens, K.; Vanhulle, A.; Van Winckel, J.; Macharis, C.(2019). Roadmap voor vermindering van klimaat- en luchtmissies van vrachtvervoer. [Departement Mobiliteit en Openbare Werken](#). Brussel.

Vlaamse Regering (2018) Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. [Strategische visie](#).

Vlaamse Regering (2021) VEKP-VOORTGANGSRAPPORT 2021 over de evolutie van de Vlaamse broeikasgasemissies, en de voortgang van doelstellingen en maatregelen. [Mededeling aan Vlaamse Regering](#).

VLAIO (2020) Ruimtelijk-economisch onderzoek, een leidraad voor lokale besturen. [Publicatie](#).

Vlaamse regering (2021) [Vlaamse mobiliteitsvisie 2040](#).
www.statistiekvlaanderen.be

green deal duurzame stedelijke logistiek <https://omgeving.vlaanderen.be/green-deal-duurzame-stedelijke-logistiek>

Vlaams Instituut voor Logistiek www.vil.be



Marktpartijen geven aan dat er in de knopen en corridors momenteel onvoldoende ruimte beschikbaar is waar grote logistieke spelers zich kunnen vestigen.

Om onze bedrijven de komende decennia voldoende ontwikkelingskansen te kunnen blijven aanbieden moet zo snel mogelijk een actief locatiebeleid worden opgezet voor diverse types bedrijvigheid.



Vlaanderen
is logistiek

vrp
ruimte & planning