

gent:



Plan stedelijke logistiek

Inhoud

1. Waarom een Plan stedelijke logistiek?	4
2. Wat is stedelijke logistiek?	6
3. Beleid	10
4. Gentse historiek	14
5. Visie	17
6. Uitdagingen en initiatieven	19
Kennisopbouw en overleg (KO)	20
Het juiste voertuig op de juiste plaats op het juiste moment (JV)	22
Logistieke ruimte (LR)	25
Aantrekken van innovatie en technologie (IT)	28
Goederenvervoer verminderen en verschonen (VV)	29
De Stad Gent geeft het goede voorbeeld (GV)	31

1 Waarom een Plan stedelijke logistiek



1 Waaron een Plan stedelijke logistiek

Enkele trends vestigen steeds meer de aandacht op de noodzaak van een integraal en geïntegreerd beleid rond stedelijke logistiek: verstedelijking, een snel veranderend retaillandschap, de covid-pandemie, maar ook de steeds groeiende aandacht voor mobiliteit, veiligheid van voetgangers en fietsers, veilige schoolomgevingen, verminderen van hinder en het belang van milieu en klimaat.

Overheden worden gevraagd hun beleid rond goederenvervoer aan te scherpen. De markt wordt geconfronteerd met belangrijke investeringsvraagstukken aangaande werkorganisatie enerzijds en rollend materieel, ruimte en technologie anderzijds. Bovenal wil de sector weten waar men als Stad op middellange en langere termijn op inzet. Vandaag kunnen te veel vragen moeilijk of niet beantwoord worden.

Er zit voor een stad veel meerwaarde in het inzetten op een logistiek beleid. Zo kan een beleid dat innovatieve logistieke initiatieven ondersteunt de negatieve impact van stedelijke logistiek beperken en bijdragen aan een aangename, bloeiende, bereikbare en verkeersveilige stad.

Tot op heden werd in Gent stedelijke logistiek meegenomen in de brede mobiliteitsaanpak, in het initiatief GentLevert en met enkele verspreide initiatieven.

Om een versnelling, verbreding en een verdieping van het beleid te initiëren, zijn een verbeterde interne werking, een duidelijke visie met doelstellingen en een plan van aanpak noodzakelijk.

In dit plan schetsen we de context van stedelijke logistiek. We sommen een overzicht op van bestaande beleidskaders en een historiek van eerdere en lopende initiatieven. Na de visie op stedelijke logistiek, volgen een aantal uitdagingen met actiepunten.

Voor de uitvoering van dit plan hebben we als Stad een belangrijke rol te spelen waarbij diverse stadsdiensten samen moeten werken, maar waarbij ook wordt verwacht dat de private markt zelf oplossingen zal creëren.

In overleg met verschillende stadsdiensten hebben we uitdagingen en actiepunten afgewogen. Ook met de logistieke sector gaan we in overleg over deze uitdagingen en actiepunten.

De scope van het Plan stedelijke logistiek is het grondgebied Gent waarbij we ons eerst focussen op het gebied binnen de R40 en de autovrije gebieden. Daarnaast vestigen we onze aandacht op de wijken en de deelgemeenten, vooral daar waar er concentraties van winkels, horeca en bedrijven gelegen zijn, of concentraties van voetgangers en fietsers. Ook de verbinding met het hoger gelegen wegennet is van belang. Het havengebied nemen we niet mee als focusgebied, maar we zien North Sea Port als een belangrijke stakeholder.

2 Wat is stedelijke logistiek?



2 Wat is stedelijke logistiek?


Stedelijke logistiek is de organisatie van goederentransporten en dienstenverkeer van, in en naar een stad. Daartoe behoort winkelbevoorrading, bevoorrading van bedrijven en horeca, e-commerce, werfverkeer en uitzonderlijk vervoer, gemeentelijke diensten (afvalophaling, groendienst,...), afvalstromen, service-gerelateerd verkeer (loodgieters, nutsmaatschappijen, zorgverkeer) en activiteiten door stedelijke distributiebedrijven gespecialiseerd in gebundeld transport.

Elk type beweging heeft eigen kenmerken qua voertuigen, levertijden, levergebieden en routes. Elke levering gaat vaak gepaard met meerdere diensten zoals leveringsbevestiging, track&trace, installatie, terugname en klantencontact.

In de logistieke keten zijn doorgaans 3 partijen actief. De verzender is de opdrachtgever van het transport (een producent, distributeur, webshop of consument die retourneert). De vervoerders voeren het transport uit (grote transportbedrijven, maar ook zelfstandige onderaannemers) en ten slotte kent het transport bij de ontvanger (handelaar, kantoor of consument) zijn eindbestemming.



In dit complexe landschap hebben publieke en private actoren verschillende belangen en knelpunten.

 Actoren	 Belangen	 Knelpunten
Lokale overheden	<ul style="list-style-type: none"> > Aangename en bereikbare steden > Goed woon- en winkelklimaat > Verkeersveiligheid > Minder hinder > Goede doorstroming 	<ul style="list-style-type: none"> > Beperking van doorstroming door opstopping en laden en lossen > Invoeren van venstertijden kan leiden tot hoge piek van vrachtverkeer tijdens ochtendspits
Winkeliers	<ul style="list-style-type: none"> > Aangenaam winkelklimaat > Leveringen binnen de openingstijden > Bereikbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> > Door vele (gelijkaardige) venstertijden in andere steden, geraakt de leverancier niet tijdig in de winkel
Transporteurs en distributeurs	<ul style="list-style-type: none"> > Steden zo efficiënt mogelijk bevoorraden 	<ul style="list-style-type: none"> > Verschillende regelgevingen > Plaatselijke, praktische problemen: te weinig laad- en losplaatsen en slechte bereikbaarheid
Bewoners	<ul style="list-style-type: none"> > Aangename leefkwaliteit > Aangenaam winkelklimaat > Snelle beschikbaarheid/levering van goederen en eenvoudig retourneren 	<ul style="list-style-type: none"> > Overlast van bevoorradend verkeer: geluid, milieu, visueel > Verkeersveiligheid > Rem op zelfstandige verplaatsingen voor alle leeftijden

Enkele recente tellingen geven een eerste inzicht in de grootteorde van stedelijke logistiek in Gent:



9.000

vergunde inritten per week in de autovrije gebieden in Gent

Een telling van het Mobiliteitsbedrijf in februari 2022 geeft aan dat er wekelijks ongeveer 9.000 vergunde inritten zijn in de autovrije gebieden in Gent voor het leveren van goederen of het uitvoeren van werken. 2/3 daarvan gebeurt met wagens en bestelwagens, 1/3 met kleine en grotere vrachtwagens.



40.000

inritten per week binnen de R40

Daarnaast zijn er ongeveer 40.000 inritten per week binnen de R40 met bestel- en vrachtwagens. Hier is de verhouding ongeveer 9/10 bestelwagens, 1/10 vrachtwagens.



10.000 à 20.000

geleverde pakketjes per dag in Gent

Een inschatting door de Dienst Economie geeft aan dat er dagelijks 10 à 20.000 pakketjes geleverd worden in 9000 Gent en dat daarvoor 100 à 200 bestelwagens in het gebied rondrijden.



7.000

ton goederen per week in de zone R40

Volgens een lopende studie van Rebel wordt per week 7.000 ton goederen binnen de R40 geleverd (excl. bouwlogistiek).



3 Beleid



3 Beleid

Zowel op Europees als op Vlaams niveau staat stedelijke logistiek steeds meer bovenaan de agenda. Hieronder halen we de belangrijkste punten aan.

3.1 Bovenlokaal

Europees beleidskader

In het witboek voor transport in 2011 werd de doelstelling geformuleerd om tegen 2030 zero-emissie goederenvervoer te realiseren in grote Europese steden. In een call-to-action voor Urban Logistics (2013) werden volgende uitdagingen aangehaald:

- > Er is een gebrek aan focus op en strategie rond stadsbeleving. Slechts enkele steden hebben iemand aangeduid die verantwoordelijk is voor stadsbeleving.
- > Er is een gebrek aan coördinatie tussen de spelers die actief zijn in stadsbeleving. In veel gevallen is er onvoldoende dialoog tussen stedelijke overheden en de private spelers die actief zijn in de stad. Er is een gebrek aan data en informatie en dat bemoeilijkt operationele efficiëntie en langetermijnplanning.
- > In het EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero” werd de doelstelling geformuleerd om het aantal verkeersdoden en -gewonden tegen 2030 te halveren.

Vlaams beleidskader

In 2030 is stedelijke logistiek in Vlaanderen efficiënt en grotendeels koolstofvrij. Stedelijke logistiek faciliteert economische bedrijvigheid en ondersteunt leefbare kernen, met een positieve impact op ruimtelijke kwaliteit en gezondheid. Tegelijk versterken we de concurrentiepositie van de Vlaamse logistieke sector. Vijf hoofddoelstellingen vormen de voornaamste overkoepelende thema's waarop wordt ingezet:

- > Geïntegreerd en integraal beleid rond stedelijke logistiek
- > Efficiënte, stedelijke logistiek met respect voor leefbaarheid en veiligheid
- > Milieuvriendelijke stedelijke logistiek
- > Innovatie en ondernemerschap in - en dankzij - stedelijke logistiek
- > Efficiënt en duurzaam ruimtegebruik voor stedelijke logistiek

De Vlaamse regering geeft momenteel invulling aan de bepalingen uit het regeerakkoord en de beleidsnota's met betrekking tot emissievrije distributie. De werkwijze beoogt om vanaf 2025 emissievrije zones voor distributie in steden in te richten in overleg met de logistieke sector en de steden door middel van een regelgevend kader, waarbij de autonomie bij de steden ligt. Verder wordt bekeken welk flankerend beleid hierbij gevoerd kan worden.

De Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek (°2019, MOW, Dept Omgeving) verbindt publieke en private partijen rond het efficiënt en emissievrij leveren in steden.

De Green Deal pleit voor:

- > het vermijden van voertuigkilometers
- > het verschuiven van voertuigkilometers naar een milieuvriendelijker transportmiddel of tijdstip
- > het verschonen van voertuigkilometers via zero-emissievoertuigen
- > het verbinden van actoren rond duurzame stedelijke logistiek

In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 worden ongevallen met (lichte) vrachtwagens als een prioritair aandachtspunt benoemd. Ondanks een dalende trend zijn vrachtwagens nog steeds betrokken bij 1 op 5 dodelijke ongevallen. De betrokkenheid van een vrachtwagen bij een ongeval vergroot dan ook de kans op ernstige gevolgen. Bijna 1 op 10 verkeersdoden valt in een ongeval met een lichte vrachtwagen.

Lokale besturen worden ondersteund bij het veilig leiden van verkeersstromen. Wegbeheerders worden ondersteund door middel van richtlijnen inzake het veilig sturen van verkeersstromen zodat zwaar verkeer en sluijverkeer zoveel mogelijk vermeden worden in woonkernen (maar ook in buitengebieden) en op plaatsen en tijdstippen met veel kwetsbare weggebruikers. Dit geldt zeker voor doorgaand vrachvervoer. Wegbeheerders kunnen onder meer inzetten op het voorkomen en sturen van gemotoriseerde verplaatsingen, inspelen op de reistijd van het verkeer en knippen in het netwerk om het verkeer onmogelijk te maken of te beperken tot bepaalde categorieën van voertuigen of tot bepaalde tijdsvensters. Bijkomende nuttige hulpmiddelen zijn de uitbreiding van het werfcharter, de vervanging van goederenvervoer in stads- en dorpscentra door duurzame vervoersmodi en de verdere uitbouw en operationalisering van het vrachtrouten netwerk.

3.2 Lokaal

Gent had nog geen uitgewerkt “Plan stedelijke logistiek”. Toch werden er door verschillende diensten en partners al heel wat stappen gezet om goederenvervoer te verduurzamen en efficiënter te organiseren. De visie op stedelijke logistiek werd vernoemd in diverse beleidsdocumenten: o.a. Ruimte voor Gent 2030, het Mobiliteitsplan, de visienota Water in de Stad en diverse beleidsnota’s.

Gents bestuursakkoord 2019-2024

Gent is een ambitieuze en toekomstgerichte stad. De economie en arbeidsmarkt zijn dynamisch en innovatief. We creëren een vruchtbare omgeving voor een stevige economie en kiezen voluit voor een duurzame transitie. Tegen 2030 willen we de CO₂-uitstoot met 40% verminderen en tegen 2050 maken we Gent klimaatneutraal. Het verbeteren van de duurzame mobiliteitsmogelijkheden in combinatie met het verbeteren van de leefkwaliteit maakt van Gent een levendige, veilige, aangename en bereikbare stad.

Op vlak van stadsdistributie zetten we de vernieuwing verder met nog meer duurzame innovatie zoals nieuwe, duurzame voertuigen en het bundelen van goederenstromen. Het is daarbij de ambitie om het aantal vracht- en bestelwagens en de bijhorende drops tot een

minimum te beperken en ook om zoveel mogelijk goederen te bufferen aan de stadsrand. GentLevert is daarbij een belangrijk instrument. We bouwen de beleving en dienstverlening naar lokale handelaars verder uit om koeriersverkeer te verminderen. De Minder Hinder-aanpak bij (wegen)werken stelt het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers centraal. We werken een duidelijk vrachtrouten netwerk uit en vermijden dat vrachtwagens door woonstraten en schoolomgevingen rijden. We stimuleren werfverkeer via water en onderzoeken de mogelijkheid tot vervoer van grote afvalstromen.

Beleidsnota’s

Duurzame stedelijke logistiek is opgenomen in zowel de beleidsnota’s van Dienst Economie, Dienst Milieu en Klimaat als de beleidsnota van Stedenbouw, Architectuur, Publieke Ruimte, Mobiliteit en Historisch Patrimonium.

Synthese beleidsnota’s:

Het vervoer van goederen is essentieel in een vitale samenleving, want het zorgt voor broodnodige levensmiddelen en essentiële aanvoer van economische goederen. Door de groei van de stad, het veranderende inkoopgedrag en de manier van beleven, stijgt echter de druk op leefkwaliteit en bereikbaarheid.

Gent wordt gebouwd, verbouwd, en constant verbeterd. Al die werken brengen onvermijdelijk hinder met zich mee. We willen dat aannemers en bouwheren kunnen werken, maar we maken duidelijke afspraken over wat daarvoor wel en niet kan in de publieke ruimte. Zo garanderen we een veilige en aangename stad voor iedereen, ook als er gewerkt wordt. Met oog op comfort en veiligheid werken we een minderhinderbeleid uit op maat van voetgangers en fietsers, en nemen deze principes mee in vergunningen en bestekken.

We organiseren onze mobiliteit in de stad zo dat efficiënt gebruik van ruimte vooropstaat, en geven de stad ook zo vorm. Dit betekent dat we altijd meer en ambitieus ruimte geven aan de actieve weggebruikers. We gaan voor nul ongevallen.

Deze bestuursperiode willen we een manier vinden om werftransport tijdens de schoolspits volledig te weren uit schoolomgevingen.

We willen autovrije gebieden die tijdens de drukke uren zo goed als autovrij zijn, zonder geparkeerde voertuigen. De kwaliteit van de autovrije gebieden moet constant en betrouwbaar zijn, zodat de massa voetgangers en fietsers weet welk niveau van comfort en veiligheid ze mogen verwachten in het historische hart van de stad.

We gaan op zoek naar bijkomende maatregelen om de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers te garanderen. We werken een vrachtwagenrouten netwerk uit, waarbij we aangeven welke routes gewenst zijn voor zwaar verkeer.

We ondersteunen maximaal initiatieven voor fietslogistiek en logistiek over water en zetten proefprojecten op die als voorbeeld kunnen dienen. Een convenant duurzame logistiek, af te sluiten met de voornaamste betrokkenen, past in deze aanpak.

Via een faciliterend en een stimulerend beleid creëren we economische kansen en innovaties, zoals de invoering van nieuwe logistieke modellen en de inzet van nieuwe technologie (voertuigen, data, infrastructuur, ...).

We leggen onze beleidsambities vast en stemmen hiervoor af met andere steden in het kader van het Vlaams smart city-beleid. Gent is immers geen eiland. Andere steden kennen gelijkaardige uitdagingen. Met deze dialoog streven we ook naar Vlaamse ondersteuning.

We willen dat het goederenvervoer veilig en binnen het juiste kader gebeurt. We maken daarom een Plan stedelijke als leidraad voor toekomstig beleid met als doelstelling de verkeersveiligheid en leefkwaliteit van de Gentse binnenstad te verhogen, de bereikbaarheid te garanderen en het economische weefsel te versterken. We formuleren concrete acties om zichtbare verbeteringen op het terrein zowel door de Stad zelf als door de markt te realiseren. De pistes zijn bijvoorbeeld (mini)hubs, internet of things-toepassingen, logistiek over water of inzet van cargobikes.

GentLevert willen we verder professionaliseren en uitbouwen tot ondersteunend platform voor de transitie naar efficiënte en duurzame stedelijke logistiek. We voorzien hiervoor middelen voor communicatie, events en kennisdeling.

Tenslotte gaan we voor een Convenant Duurzame Stedelijke Logistiek met de belangrijkste stakeholders. Die scharen zich achter een gezamenlijke visie en doelstelling en elkeen brengt een eigen actieplan aan. We mikken op een vertegenwoordiging van distributeurs, transporteurs en handelaars, aangevuld met kennisinstellingen en koplopers in stadslogistiek.



4 Gentse historiek



4 Gentse historiek

In 2014 werden onder de POD Slimme Stadsdistributie projecten opgestart om goederenvervoer in de stad efficiënter en duurzamer te maken. In 2015-2016 liep het proefproject 'Shop en Hop' rond handenvrij shoppen met inzet van een lockersysteem. Het project werd noch door de markt, noch door de Stad verdergezet.

Op 3 april 2017 voerde Gent het circulatieplan in. Om het stadscentrum te ontlasten van doorgaand verkeer, werd het gebied binnen de R40 opgedeeld in sectoren, werden rijrichtingen gewijzigd en knippen ingevoerd. Tegelijk werden ook de autovrije gebieden aanzienlijk vergroot. Voor die autovrije gebieden werden eveneens in 2017 venstertijden van 11u tot 18u ingevoerd. Beleving dient te gebeuren buiten deze venstertijden.

In de aanloop van de invoering van het circulatieplan werd de vzw Stadsdistributieplatform GentLevert opgericht. Die heeft als doel om zonder winst oogmerk de transitie naar duurzame stadsdistributie in Gent te initiëren, stimuleren, ondersteunen en coördineren. Daarnaast werd een vergunningenbeleid ontwikkeld dat leden van de vzw toelaat om een SDP-vergunning aan te vragen. Indien zij deelnemen aan proefprojecten en zich houden aan een aantal principes rond bundeling, emissie en datadeling, kunnen zij zo 24/7 leveren in de autovrije gebieden (en tot voor kort door de verkeersfilters rijden).

De Stad lanceerde na de oprichting van GentLevert 2 oproepen. Eén rond pakjeslogistiek dat leidde tot de toetreding van fietskoerier Cargo Velo en één rond bouwlogistiek over het water, dat leidde tot de toetreding van de vzw Urban Waterway Logistics. Deze vzw verenigt

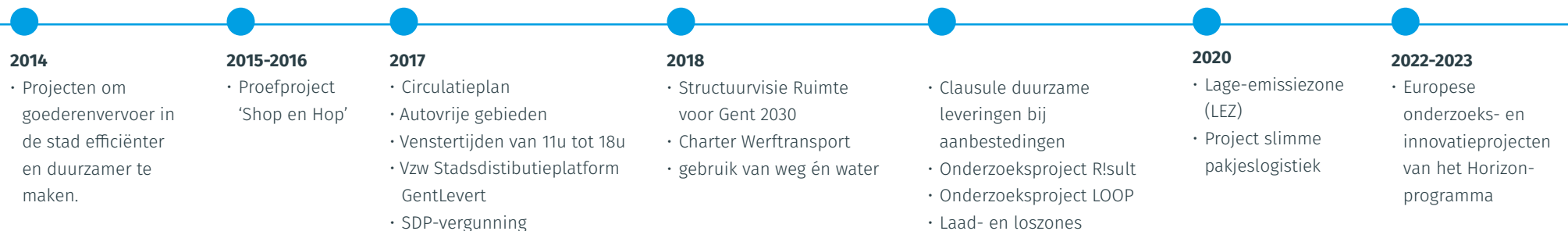
de rederijen en Gentse bouwmaterialenhandelaren. De huidige leden van GentLevert zijn Stad Gent, PuurGent, De Vlaamse Waterweg, Transport en Logistiek Vlaanderen, Cargo Velo, BDmyShopi (CityDepot) en vzw Urban Waterway Logistics.

In 2018 werd de structuurvisie Ruimte voor Gent 2030 gepubliceerd. Daarin staan volgende punten centraal:

- > Multimodaal benutten van ruimtelijke knooppunten.
- > Het bedienen van het gebied binnen de R40 via stadsdistributiecentra en het hiertoe oprichten van een stadsdistributieplatform.
- > Het gebruik van weg én water.
- > Enkel CO₂-neutraal goederenvervoer in de autovrije gebieden.

Sinds 29 juni 2018 is het Charter Werftransport van kracht. Om de verkeersveiligheid te verhogen, worden tijdens de spitsuren transporten maximaal geweerd uit schoolomgevingen. De vergunnende dienst Inname Publieke Ruimte werkt hiervoor een Minderhinder-beleid en bijhorende actieplannen uit, houdt voorbesprekingen met bouwheren/aannemers, geeft routeadvies om schoolomgevingen te mijden en organiseert klankbordgroepen met de sector.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, is sinds 1 januari 2020 het gebied binnen de R40 een lage-emissiezone (LEZ). Vervuilende voertuigen die niet aan de toelatingsvoorwaarden voldoen, mogen de zone niet langer inrijden. Een eerste verstrenging van de toegangseisen vindt al plaats in 2026.



Veel aandacht ging de voorbije jaren ook naar de zoektocht om de waterweg te gebruiken voor goederenvervoer. Met De Vlaamse Waterweg loopt een traject om dit te onderzoeken, te faciliteren en de nodige investeringen te bepalen.

Als Stad geven we het goede voorbeeld door een clausule duurzame leveringen bij aanbestedingen met verwijzing naar GentLevert toe te voegen. Van 2019 tot 2021 nam de Stad Gent deel aan het onderzoeksproject Result van het Vlaams Instituut voor Logistiek. Via dit project werd op schaal van Gent aangegeven voor welk type vervoerder het kostenbesparend of verhogend is om via een logistieke hub te werken.

Samen met UGent en het Vlaams Instituut voor Logistiek werkte de Stad Gent aan een onderzoeksproject LOOP rond duurzame, gebundelde levering van kantoor- en schoolmateriaal via een hub. Met de inzichten uit dit pilootproject kan het aankoopbeleid van de Stad aangescherpt worden. Daarnaast wordt het aankoopbeleid met andere publieke partijen afgestemd.

In de stad zijn een beperkt aantal laad- en loszones ingericht. De problematiek rond laden en lossen stijgt echter in relatie met de vraag naar kwaliteitsvolle inrichting van de publieke ruimte, verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers en minimale hinder voor bewoner en bezoeker.

Eind 2020 werd een Vlaamse subsidie toegekend voor een project slimme pakjeslogistiek. Gent ontvangt investeringsmiddelen (218.000 euro) die aangewend worden voor de inrichting van een gedeeld logistiek overslagpunt aan de rand van de stad of in het centrum van de stad.

In 2022 werden volgende Europese onderzoeks- en innovatieprojecten van het Horizon-programma gegund, die in 2023 van start gaan:

- > Greenlog: een project met Mechelen, Leuven, UAntwerpen en het Vlaams Instituut voor Logistiek. We werken rond een Logistics as a service platform waarbij vraag en aanbod van duurzame logistieke diensten kan gekoppeld worden.
- > Disco: een project met het Vlaams Instituut voor Logistiek, imec, Be-Mobile en het Opleidingscentrum Hout en Bouw (OHB). Vervoerder en verzenders worden bij de logistieke planning geïnformeerd over de verkeersregels en efficiënte en duurzame alternatieven voor het leveren in Gent.



5 Visie



5 Visie

Het vervoer van goederen is essentieel in een vitale samenleving want het zorgt voor broodnodige levensmiddelen en de essentiële aanvoer van economische goederen. Door de groei van de stad, het veranderende inkoopgedrag en de manier van beleveren, stijgt echter de druk op leefkwaliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Tegen 2030 organiseren we stadslogistiek veilig, efficiënt, duurzaam, met zo weinig mogelijk hinder en binnen de R40 zelfs uitstootvrij.

Hiermee bouwen we aan een bereikbare en verkeersveilige stad voor alle leeftijden met een hoge leefkwaliteit, een bruisend en divers handel- en horecaweefsel en minder uitstoot ten gunste van de luchtkwaliteit en het klimaat.

We willen naar nul verkeersongevallen. We willen dat ook kinderen, jongeren en ouderen de vrijheid hebben om zelfstandig door de wijk of de stad te wandelen of te fietsen.

We houden rekening met de eigenheid van de diverse logistieke stromen en gaan daarom gefaseerd te werk op basis van voertuigtype. Op vlak van stadsdistributie zetten we de vernieuwing verder met nog meer duurzame innovatie zoals nieuwe, duurzame voertuigen en het bundelen van goederenstromen. Het is daarbij de ambitie om het aantal vracht- en bestelwagens te beperken.

Vrachtverkeer met dodehoeken scheiden we van schoolroutes en schoolspitsuren.

Gent is doorwaad van waterwegen en fietsinfrastructuur. De Stad Gent ambieert dan ook samen met De Vlaamse Waterweg om naast de weg ook het water voor goederenvervoer te gebruiken.

Gent is beroemd om haar historisch stadscentrum met een levendige winkelkern. We willen daar kwaliteitsvolle autovrije gebieden die zeker tijdens de drukste openingsuren zo goed als autovrij zijn.

Ten slotte zorgen digitalisering en automatisering voor een slimmere logistieke keten op stedelijk niveau dat gebruikmaakt van alle modi en dat beter de verschillende belangen verzoent. De Stad wil een pionier zijn voor innovatie en ondernemerschap in deze ontwikkeling.

6 Uitdagingen en initiatieven



On the Road to a Sustainable Life!

TORK

Think ahead.

ZERO EMISSION

6 Uitdagingen en initiatieven

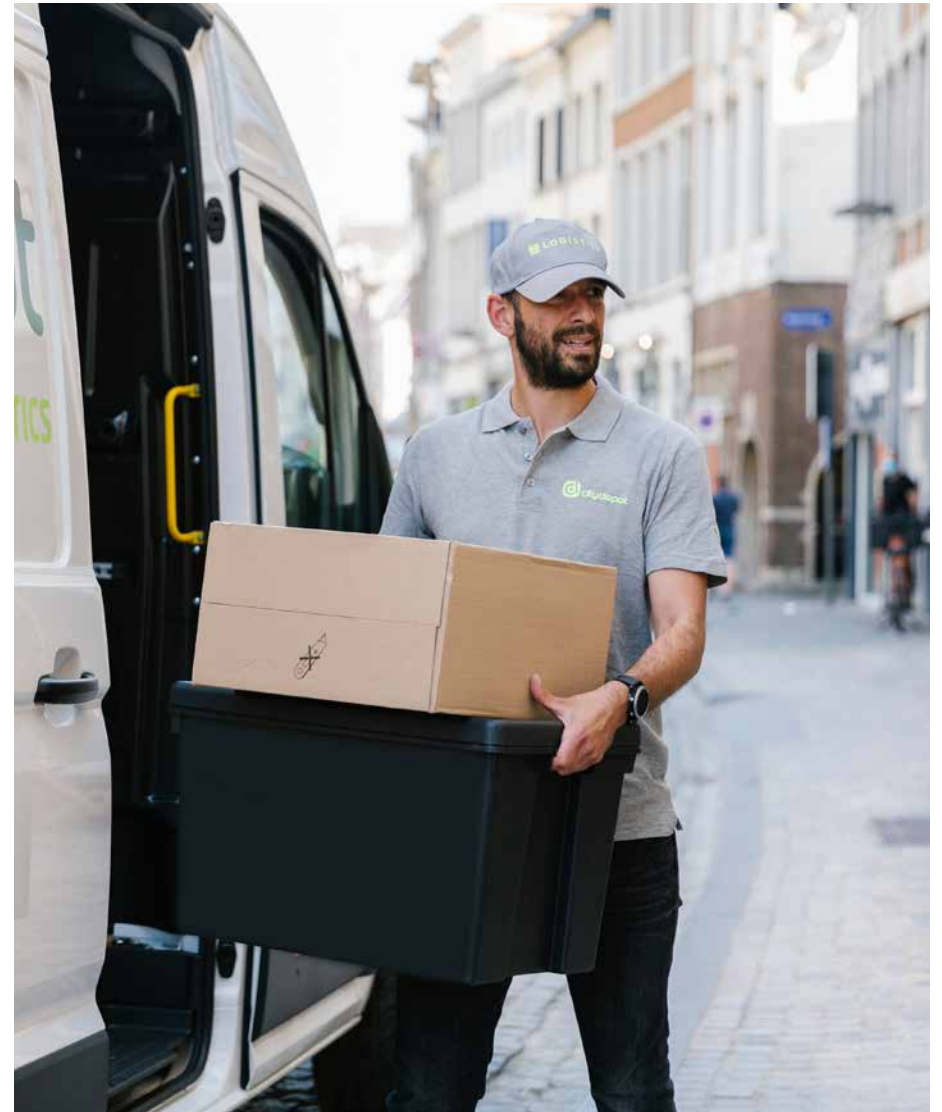
In dit hoofdstuk gaan we dieper in op een aantal uitdagingen waar we als Stad voor staan en lijsten we niet limitatief een aantal mogelijke acties op.

De rol van de Stad kan variëren van reguleren en coördineren tot stimuleren en faciliteren. We willen een duidelijke rol opnemen maar tegelijkertijd ook voldoende ruimte geven aan bedrijven om zelf initiatieven uit te werken en te experimenteren.

We bundelen de uitdagingen en acties in 6 thema's.

Veiligheid, bereikbaarheid en leefkwaliteit zijn zeer belangrijke doelstellingen van een aanpak stedelijke logistiek. Net omdat alle hierna opgesomde maatregelen elk op hun manier bijdragen aan die verhoogde veiligheid en leefkwaliteit in een economisch bloeiende en aantrekkelijke stad. Ze zijn met andere woorden de rode draad doorheen dit voorstel.

Sommige van de voorgestelde acties zijn reeds recent opgestart of kunnen op korte termijn uitgevoerd worden. Voor andere moeten we nu al met de voorbereiding beginnen zodat we ze over een paar jaar kunnen invoeren (bv. zero-emissiezone voor logistieke stromen en vervoer over water).



Thema 1: Kennisopbouw en overleg (KO)

Het thema Stedelijke Logistiek werd tot voor kort vooral opgenomen door de districcoach bij Dienst Economie. Verschillende diensten maken beleid of werken projecten uit die een link hebben met of een impact hebben op goederenvervoer. Ze doen dit echter meestal los van elkaar. Met kennisopbouw en afstemming tussen stadsdiensten en stakeholders wordt het beleid rond goederenvervoer gecoördineerd. Daarnaast is het noodzakelijk om meer data te verzamelen en op basis daarvan het beleid te sturen.

1. Kennisopbouw (KO1)

KO 1.1 Opvolgen van evoluties en best practices

Om onze kennis te verruimen, nemen we deel aan overlegmomenten en studiedagen rond stedelijke logistiek in andere Vlaamse en Europese steden. Voorbeelden zijn de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek, het lerend netwerk stedelijke logistiek met de Vlaamse centrumsteden en de werkgroep Urban Freight bij Polis, ...

KO 1.2 Dataverzameling en databeheer

We verzamelen data om meer inzicht te krijgen in de Gentse goederenstromen, om specifieke regelgeving te onderbouwen en om het beleid te sturen. We doen zoveel mogelijk beroep op beschikbare data. Indien niet of onvoldoende voorhanden, starten we eigen dataverzameling op.

KO 1.3 Data ANPR en OBU

In overleg met de bevoegde instanties op Vlaams en federaal niveau wordt bekeken hoe de ANPR-data (automatische nummerplatherkenning) en OBU-data (On Board Units) kan ontsloten worden voor lokaal gebruik. Deze bronnen zijn immers van onschatbare waarde om een concreet zicht te krijgen op alle vrachtbewegingen die de stad in- en uitrijden.

KO 1.4. Nauw partnerschap in Research&Development

We nemen dit partnerschap op met de sector, de overheden en de kennisinstellingen. Hierbij onderzoeken we niet enkel efficiënte duurzame stadsbeleving, maar ook een betere verkeersveiligheid.

KO 1.5. In kaart brengen van routes en plaatsen met veel kwetsbare weggebruikers

We verfijnen de kaart die werd opgemaakt voor het Charter Werftransport en brengen de routes en plaatsen met veel actieve of kwetsbare weggebruikers in kaart. Dit overzicht kan dan gebruikt worden om vrachtverkeer slim te sturen.

2. Overleg (KO2)

KO 2.1 Kerngroep Stedelijke logistiek

De kerngroep, bestaande uit Dienst Economie, Mobiliteitsbedrijf en Dienst Milieu en Klimaat, stond in voor de opmaak van dit plan. In samenwerking met andere stadsdiensten en stakeholders, staat de kerngroep in voor de verdere uitwerking en opvolging van dit plan.

KO 2.2 Stadsbrede werkgroep Stedelijke Logistiek

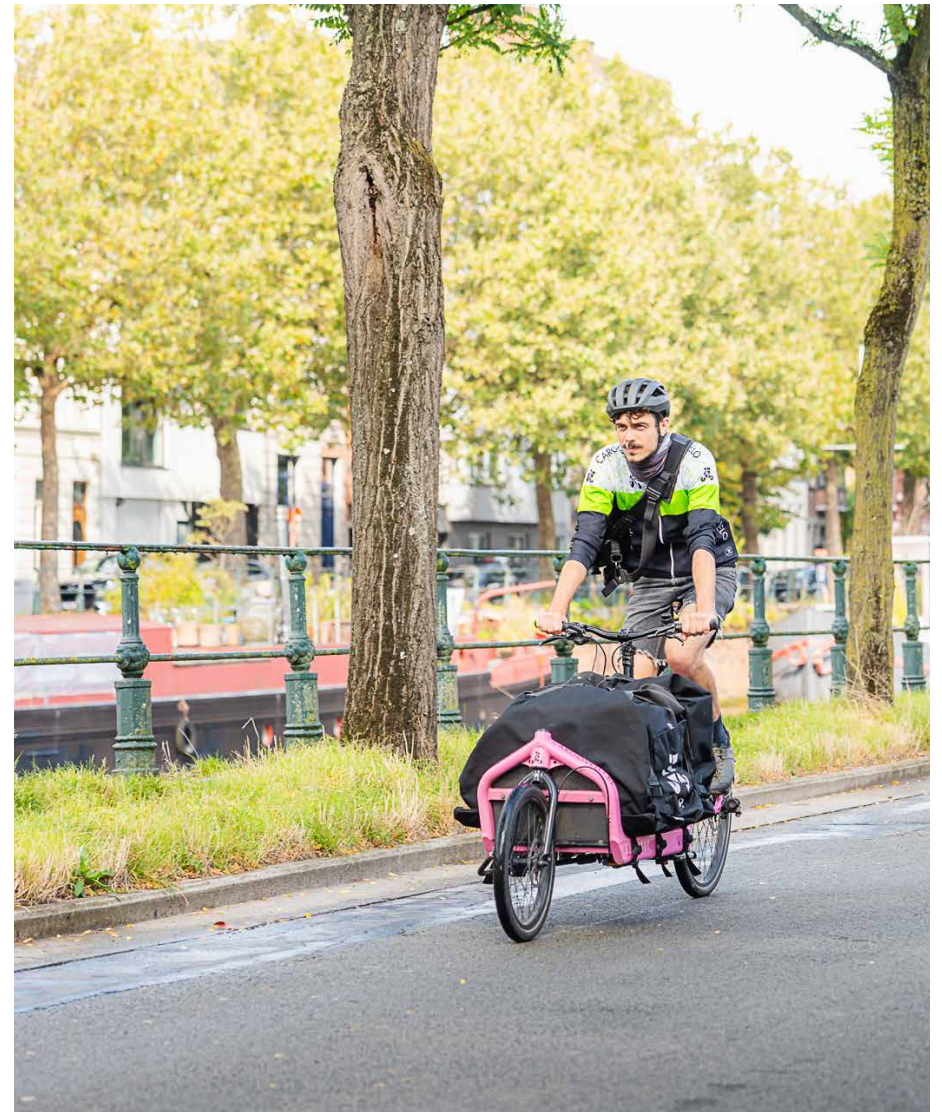
Er wordt een periodiek overleg Stedelijke Logistiek opgestart o.l.v. Dienst Economie, Dienst Milieu en Klimaat en het Mobiliteitsbedrijf met alle betrokken stadsdiensten zoals Stedenbouw, Data en Informatie, FM, Projectbureau Ruimte, IPR, Dienst Toezicht, Strategische Subsidies, Politie ...

KO 2.3 Stakeholderoverleg logistieke sector

Om draagvlak te creëren voor dit Plan stedelijke logistiek en om initiatieven en engagement vanuit de sector te stimuleren, organiseren we een stakeholderoverleg met de logistieke sector in Gent. We hebben hierbij aandacht voor de overlap met reeds bestaande overleggen en klankbordgroepen i.h.k.v. lopende projecten, zoals het overleg met de sector rond het slim sturen van vrachtverkeer en de klankbordgroep van het Charter Werftransport.

KO 2.4 Overleg met Vlaamse steden

De Stad Gent neemt een actieve rol op binnen de overlegfora met andere centrumsteden aangaande het beleid rond duurzame stedelijke logistiek en de invoering van zero-emissie stadslogistiek. Vanuit de praktijk en de wensen van de steden wegen we op deze manier op het Vlaamse beleid. Het doel is het verkrijgen van uniforme maatregelen met een hefboomeffect in de transitie naar duurzame stedelijke logistiek. Ook de evoluties op Europees niveau volgen we mee op via de working groups Urban Freight van Polis.



Thema 2: Het juiste voertuig op de juiste plaats op het juiste moment (JV)

In functie van een bloeiende en levendige stad moet de stad bereikbaar blijven voor belevingen en ophalingen. En we willen dat dit veilig, op het juiste moment, op de juiste plaats en met het juiste voertuig gebeurt. Een levendige stad is een stad die veilig is voor iedereen. De Stad Gent wil het gebruik van duurzame en veilige modi stimuleren, en dit kan alleen door ook actief in te zetten op de veiligheid van alle weggebruikers.

1. Slim sturen van vrachtverkeer (JV1)

Verkeersveiligheid, in het bijzonder die van fietsers en voetgangers, is en blijft een topprioriteit voor het Gentse stadsbestuur. Om de kans op ongevallen te reduceren, wensen we vrachtverkeer maximaal te weren tijdens de schoolspits, prioritair op schoolfietsroutes.

JV 1.1 Maatregelen verkeersveiligheid, snelheid en dodehoek

We nemen, zeker bij heraanleg, bijkomende infrastructurele maatregelen om de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers te verhogen. We stimuleren het gebruik van veiligere voertuigen of van uitrusting en technologie die de kans op dodehoekongevallen wegnemen.

JV 1.2 Weren van vrachtverkeer tijdens de schoolspits

We starten proefprojecten op om vrachtverkeer en afvalophaling tijdens de schoolspits te weren, minstens al op de schoolfietsroutes en plekken met veel zwakke weggebruikers. Hierbij onderzoeken we ook de mogelijkheden van tonnage- en lengtebeperkingen. We bouwen een toolbox uit voor het slim sturen van vrachtverkeer en rollen gefaseerd een project met gerichte bebording uit over verschillende wijken, met onder andere specifieke aandacht hoe dit kan gehandhaafd worden. Vrachtwagens met een bestemming buiten het vrachtrouten netwerk worden geleid met signalisatie en routeplanning.

JV 1.3 Minderhinderbeleid en actieplan

Om het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers te verhogen, zetten we in op een betere naleving en afdwingbaarheid van de speruren tijdens de schoolspits voor zwaar (werf)verkeer, onder meer door opname in vergunningen, werfsignalisatie en bestekken.

JV 1.4 Vrachtrouten netwerk

In het kader van het regionaal mobiliteitsplan wordt een vrachtrouten netwerk met voorkeursroutes opgemaakt. Bij de verfijning op Gents grondgebied vermijden we maximaal woonstraten, woonomgevingen en schoolfietsroutes. Om vrachtwagens over dit vrachtrouten netwerk te geleiden, gaan we in overleg met navigatieproviders en onderzoeken we de mogelijkheden voor digitale real time begeleiding.

2. Modal shift fietslogistiek, licht elektrische vrachtvoertuigen en deelmobiliteit (JV2)

Gent is een fietsstad met een sterk uitgebouwde fietsinfrastructuur. Als we ook de logistieke stromen wensen te verduurzamen, ligt er nog veel potentieel in fietslogistiek voor de last- en firstmile, en zeker en vast voor het goederenvervoer binnen de R40. Met diverse stimulatiemaatregelen en flankerend beleid (zie ook overslaglocaties onder 6.3), willen we de shift naar fietslogistiek versnellen en faciliteren.

JV 2.1 Slimme pakjeslogistiek

Via het project Slimme Pakjesbeleving voorziet de Stad een inrichting van waaruit een zone enkel met cargofietsen of licht elektrische vrachtvoertuigen wordt belevd. Dit project loopt in samenwerking met private koerierbedrijven.

JV 2.2 Testvloot cargofietsen en lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEV)

Door de inzet van een testvloot bieden we handelaars en servicelogistiekers de kans om de mogelijkheden van cargofietsen en andere LEV's uit te testen voor hun activiteiten in Gent en zo de shift naar duurzame stadslogistiek te stimuleren.

JV 2.3 Stimuleren van cargofietsen

Een verhoogde inzet op fietslogistiek is een kostenefficiënte manier om KMO's hun last mile te begeleiden naar duurzamere logistiek. We zetten in op deelcargofietsen, het tonen van best practices en het voorzien van infrastructuur afgestemd op de noden van cargofietsen (draaicirkels, stalling, laad- en losplaatsen,...)

JV 2.4 Ondernemers informeren over professionele partners

Ondernemers zijn ontvangers van goederen en hebben niet altijd veel invloed op hoe die goederen worden aangeleverd. Wel zijn zij een van de contactpunten met vervoerders of verzenders en is het van belang dat zij de spelregels en de alternatieven goed kennen. Er worden daarom initiatieven opgezet om die ondernemers goed te betrekken en in te lichten. Ondernemers zijn vaak ook verzender en vervoerder van goederen. Ook voor deze activiteit dienen zij goed geïnformeerd te zijn zodat zij kunnen afwegen of en hoe ze zelf rijden en welke alternatieven voorhanden zijn.

3. Modal shift goederenvervoer via water (JV3)

Gent beschikt over een haven en diverse waterlopen die de stad doorkruisen. Dit is een belangrijke troef. Vervoer over water ontlast het wegennetwerk, verhoogt de veiligheid en verbetert de leefkwaliteit. In de visienota Water in de Stad werd dan ook de ambitie om goederenvervoer over het water te realiseren, opgenomen.

De Stad en De Vlaamse Waterweg nemen vandaag al een faciliterende en stimulerende rol op inzake bouwlogistiek over het water. Waar werven potentieel over water kunnen bediend worden, zoeken de Dienst Economie, IPR en De Vlaamse Waterweg naar oplossingen.

Distributie over water gaat uit van continue leverzekerheid en zit in een onderzoeksfase. De volgende initiatieven worden komende jaren genomen:

JV 3.1 Haalbaarheidsstudie distributie over water

In opdracht van De Vlaamse Waterweg (DVW) en de Stad Gent loopt een haalbaarheidsstudie die de nodige laad- en loszones, overige infrastructuur en de potentiële uitbatingsmodellen voorstelt.

JV 3.2 Proefprojecten inzake bouwlogistiek over het water

In het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen de Stad Gent, De Vlaamse Waterweg en Urban Waterway Logistics (2021-2023) faciliteren en initiëren we proefprojecten inzake (bouw)logistiek over water.

JV 3.3 Afvalophaling via het water

We onderzoeken samen met IVAGO of een deel van de afvalophaling in de toekomst via het water georganiseerd kan worden. De ligging aan de Proeftuinstraat biedt in elk geval mogelijkheden.

JV 3.4 Maand van (bouw)logistiek over water

In het najaar van 2023 zetten we logistiek over water in de kijker met een oproep naar projecten voor opschaling en de organisatie van een studiedag met inspirerende voorbeelden.



4. Toegang autovrije gebieden (JV4)

De autovrije gebieden zijn een aantrekkingspool voor bezoekers en bewoners, te voet of met de fiets. De kwaliteit van de autovrije gebieden moet gegarandeerd worden door ervoor te zorgen dat er geen of zo min mogelijk voertuigen rondrijden tijdens de uren waarop er het meeste mensen rondlopen. Toegang tot de autovrije gebieden van het centrum om te laden en te lossen is daarom voor leveranciers en transportfirma's enkel mogelijk vóór 11 en na 18 uur met een vergunning.

JV 4.1 Verbeteren kwaliteit autovrije gebieden

We kiezen niet voor een privilegebeleid binnen de autovrije gebieden voor enkele partners, maar voor een algemeen beleid met als eindpunt: cargofietsen altijd toegelaten, andere gemotoriseerde voertuigen enkel buiten de speruren. Op die manier kunnen we de kwaliteit van de autovrije gebieden verbeteren en stimuleren we duurzame en veilige, minder invasieve manieren van beleving tijdens de drukste uren.



Thema 3: Logistieke ruimte (LR)

Stedelijke logistiek legt onvermijdelijk in belangrijke mate een claim op de openbare ruimte. Dit verandert niet in geval van bv. elektrificatie. De ruimtevraag naar laad- en loszones, overslaghubs, lockers, enz. groeit. De vraag is daarom: hoe kunnen we de grote diversiteit aan logistieke stromen zo goed mogelijk in de omgeving opnemen, en hoe kunnen we de bezetting van de publieke ruimte in de hand houden? Dit betekent dat stadslogistiek niet alleen verschonen en verminderen is, maar dat het ook een ontwerpogave betreft.

1. Locatiebeleid (LR1)

Regelmatig komen er vragen binnen van logistieke spelers met de vraag naar ruimte voor lockers, logistieke depots dicht bij de stadsrand en (nieuwe) microdepots in de dense binnenstad. Vandaag hebben we hier geen geïntegreerd beleid rond. We weten onvoldoende waar en hoe we die logistieke activiteiten willen en waar niet. Het is niet per se nodig om zelf deze ruimte te ontwikkelen/voorzien, maar wel om enerzijds de markt mogelijkheden te geven en anderzijds te plannen waar deze het best zouden passen in het stedelijke weefsel.

LR 1.1 (neutrale) Logistieke overslagruimte

Transitie naar de cargofiets of licht elektrisch vrachtoevoertuig voor de first- en lastmile vereist de nood aan inrichting van (al dan niet neutrale) logistieke overslagruimte en/of microdepots.

Waar mogelijk kijken we of synergiën mogelijk zijn met bestaande infrastructuur zoals retailpanden, (fietsen)parkings, garages, P+R en Hopinpunten. Gemotoriseerde vrachtwagenlogistiek legt een grotere claim op de verkeersveiligheid en de ruimte dan fietslogistiek, en heeft ook andere noden. We houden daarom ook rekening met de specifieke noden van spelers in fietslogistiek en helpen logistieke spelers in de zoektocht naar geschikte ruimte.

LR 1.2 Ruimte voor afhaalkluizen/lockers

Lockers bieden ten dele een oplossing voor duurzamere pakjeslogistiek, omdat transportfirma's zo op één plek verschillende pakjes kunnen afleveren. Stedenbouwkundig zijn we geen voorstander van lockers in de schaarse publieke ruimte van de binnenstad. Er wordt daarom een inventaris opgemaakt van publiek toegankelijke private locaties waar pakketkluizen/lockers kunnen geplaatst worden.



LR 1.3 Opmaak instrumentarium

We onderzoeken welke stedenbouwkundige instrumenten voorhanden zijn en ontwikkeld kunnen worden om ruimte voor duurzame logistiek op langere termijn te voorzien. Dit om in te spelen op het advies uit Ruimte voor Gent 2030 om logistiek aan multimodale knooppunten te positioneren en te voorzien van stadsdistributiecentra. Zo kan de logistieke activiteit gevestigd worden waar het wenselijk en nuttig is, zoals aan de Afrikalaan, of de zuidelijke mozaïek. Ook ontwikkelen we een denkkader om goed om te gaan met ruimtevragen van ondernemingen actief in flitsbezorging.

2. Vrachtwagenparkeren (LR2)

Om parkeerhinder te beperken, gaan we het parkeren van vrachtwagens in woonwijken tegen door hen te faciliteren op specifieke vrachtwagenparkings. Hierbij is er extra aandacht voor parkeren in de haven.

LR 2.1 Beleidskader vrachtwagenparkeren openbaar domein

We werken mee aan de opmaak van het regionaal beleidskader voor vrachtwagenparkeren, aanvullend op de kaders opgemaakt op Europees en Vlaams niveau. We hebben oog voor de Gentse context, bezorgdheden en opportuniteiten. Doelstelling is vrachtwagenparkeren op een veilige manier te faciliteren met minder hinder voor de omgeving.

LR 2.2 Vrachtwagenparkeren privaat domein

Bij nieuwe vestigingen wordt gesensibiliseerd dat bedrijven ruimte op eigen terrein voorzien om vrachtwagens te parkeren en deze te delen of open te stellen voor andere bedrijven. Binnen de vervoerregio wordt bekeken hoe dit in een vergunningenbeleid kan opgenomen worden.

3. Laad- en loszones (LR3)

Laden en lossen zorgt vaak voor hinder op vlak van veiligheid, geluidsoverlast en doorstroming. We willen dat dit veilig en waar mogelijk inpandig gebeurt. Er is een beperkt beleidskader omtrent het toekennen, inrichten en handhaven van laad- en loszones. Maar een herwerking dringt zich op.

Ondernemers vragen immers naar een duidelijk kader voor laad- en loszones en dit is ook noodzakelijk voor de veiligheid en het comfort van voetgangers en fietsers. Gezien we willen inzetten op fietslogistiek onderzoeken we ook die noden en mogelijkheden voor laad- en loszones.

LR 3.1 Heraanleg openbaar domein: laden en lossen

Bij de heraanleg van het openbaar domein in de buurt van handel en horeca heeft de Stad Gent aandacht voor laad- en loszones die zorgen voor een efficiënte en veilige beleving en een goede doorstroming van het openbaar vervoer. We houden hierbij eveneens rekening met de noden en mogelijkheden voor het laden en lossen van cargofietsen.

LR 3.2 Beleidskader laden en lossen

Het beleidskader voor laden en lossen op openbaar domein wordt herwerkt door het Mobiliteitsbedrijf met medewerking van de Dienst Toezicht, de Dienst Economie en IPR.

LR 3.3 Digitaal ontsluiten van laad- en loszones

We onderzoeken hoe we de Gentse laad- en loszones zichtbaarder kunnen maken en digitaal kunnen ontsluiten zodat ze meer benut worden.

4. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (LR4)

Het is van belang om ook bij de ontwikkeling van nieuwe gebouwen rekening te houden met de trends in logistiek. De groei van aan-huis-leveringen zet zich door en de koerier levert bij voorkeur tot in het gebouw. Verzenders en vervoerders hebben ruimtevragen naar opslag en overslag nabij de eindklant. Best wordt van bij de ontwerpfase ook rekening gehouden met beleving. We houden hier rekening mee bij adviezen voor een omgevingsvergunning, of bij het advies over nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

LR 4.1 Adviesverlening omgevingsvergunning

Bij bouwdoSSIers en bij het toekennen van handel en horeca-attesten wordt advies verleend over de logistieke ontsluiting, laden en lossen en over innovatieve en duurzame alternatieven van beleving.

LR 4.2 Verankering duurzame stedelijke logistiek bij nieuwe ontwikkelingen

De komende jaren staan er een aantal nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de steigers die kansen bieden:

- > Arsenalsite: Tijdelijke invulling tot 2025, met aandacht voor stadslogistiek. Dit geeft kansen voor proeftuinen op korte termijn (innovatie) en voor duurzame vestiging op de lange termijn.
- > Lübecksite: Omwille van de strategische ligging blijft dit een erg interessante piste voor organisaties actief in de emissievrije last mile.
- > UCB-site: Ontwikkeling van een logistiek bedrijventerrein aan een knooppunt van waterwegen met mogelijkheid tot regionale aanvoer over water en overslag naar stedelijk goederenvervoer over het water.



Thema 4: Aantrekken van innovatie en technologie (IT)

Het tijdig aankondigen van duidelijke maatregelen, laat de marktpartijen toe om te innoveren en te investeren.

Innovatie en technologie zullen een sleutelrol spelen bij volgende uitdagingen:

- > het veilig uitrusten van voertuigen om dode hoeken te vermijden,
- > slimme geleiding van vrachtwagens uit de schoolspits en hoofd fietsroutes
- > het verkrijgen van hogere beladingsgraden,
- > het inspelen op de trends en uitdagingen in stedelijke retail en e-commerce,
- > het voeren van een beleid op basis van data,
- > het inzetten van physical internet om vervoerswijzen en andere logistieke middelen slimmer te gebruiken en te combineren,
- > goederenvervoer over het water,
- > ...

IT 1.1 Gecoördineerde adviesverlening op nieuwe voertuigen (LEVW, tram) of aandrijvingen

We voorzien gecoördineerd advies op nieuwe verkeersveilige en emissievrije (last en first mile) voer- en vaartuigen en staan open voor proeftuinen.

IT 1.2 Innovatieloket Stedelijke logistiek

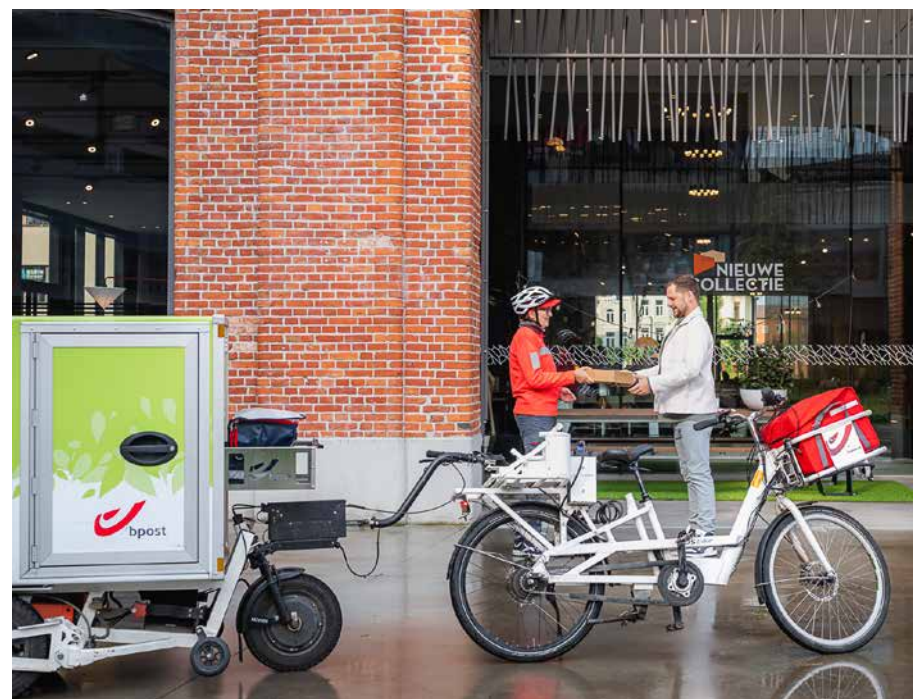
Voor het capteren van ideeën openen we een digitaal loket dat opgevolgd wordt door de huidige districcoach. Daar kunnen ideeën rond innovatie en ondernemerschap in stedelijke logistiek verzameld worden.

IT 1.3 Tijdslijn voor eigen innovatietrajecten en subsidies

We maken een tijdslijn waar we de thema's uitzetten die van belang zijn om de doelen te realiseren. Op die manier gaan we partnerschappen aan en kunnen we proactief Europese en Vlaamse subsidiemiddelen aanspreken.

IT 1.4 Het tonen van koplopers in stedelijke logistiek

Door actief goede voorbeelden te tonen, inspireren we sectorgenoten om ook in te zetten op veilige, duurzame en efficiënte leveringen. We zetten op korte termijn in op concrete projecten die zichtbaar zijn op het Gentse grondgebied.



Thema 5: Goederenvervoer verminderen en verschonen (VV)

Uit projecties blijkt dat goederenstromen nog verder zullen toenemen: bij ongewijzigd beleid groeit goederenvervoer met 35% tegen 2040. Actief beleid is dus absoluut noodzakelijk. Om de impact van logistiek op de draagkracht van de stad te verlagen, willen we het aantal voertuigkilometers en verplaatsingen beperken. Dat gebeurt vandaag al via onder andere venstertijden, autoluwe zones en het circulatieplan. De verplaatsingen die toch nog nodig zijn, willen we zoveel als mogelijk vergroenen en veiliger maken. Speciale aandacht dient hierbij uit te gaan naar oplossingen voor de steeds groeiende e-commerce.

1. Bundeling van goederenstromen (VV1)

Een groot deel van de leveringen gebeurt al heel efficiënt met volle voertuigen (bv. supermarkten en pakjesbelevering). Dergelijke goederenstromen worden ook “dikke stromen” genoemd. Toch rijden er ook veel voertuigen de stad in met een minder optimale beladingsgraad. Dat zijn de “dunne stromen” zoals bv. een regionaal transport met slechts één of enkele leveringen voor de binnenstad. Onze deelname aan het project R!sult (VL) toonde aan dat het net voor die vrachten interessant is (tot 30% besparing op last mile) om niet zelf de stad in te rijden, maar beroep te doen op een last mile-partner.

De autovrije gebieden, de venstertijden en LEZ zijn reeds bestaande maatregelen die de markt dwingen om met een efficiëntere belading de stad binnen te rijden. Maar er liggen nog kansen om de markt aan te zetten tot meer bundeling en zo vrachtbewegingen te mijden.

VV 1.1 Communicatie rond consolideren

We maken de mogelijkheden en voordelen van levering via een duurzame logistieke hub beter zichtbaar. Door via externe partners te werken kunnen ondernemers kosten besparen en worden de goederenstromen beter gebundeld.

Het Horizon Europe project DISCO onderzoekt hoe ook buiten de stadsgrenzen kan toegeleid worden naar een duurzame en efficiënte levering.



VV 1.2 Onderzoek naar afdwingen van beladingsgraad

We onderzoeken hoe toegang kan verleend worden op basis van beladingsgraad in de zone R40 (of in een eerste fase de autovrije gebieden). Dit vergt een goed inzicht in de huidige beladingsgraden per type levering, in het bepalen van geschikte belading en in een controlemechanisme. Het einddoel van deze maatregel is dat enkel optimaal beladen voertuigen (dikke stromen) de stad in- en uitrijden, op momenten en routes waar dit gewenst is.

2. Zero-emissiezone voor logistieke stromen (W2)

Om de klimaatdoelstellingen te halen, is een drastische vergroening van de mobiliteit cruciaal. Een vermindering van de gereden kilometers en een opgeschaalde vergroening van het voertuigenpark is nodig in alle segmenten. De Stad Gent onderschrijft actief de Vlaamse doelstellingen naar 'Clean Power for Transport (CPT)' en de gelijknamige Europese CPT-richtlijn waarbij een alsmear groter aandeel zero-emissievoertuigen (batterij-elektrisch of op brandstofcellen) het doel is. De transportsector is disproportioneel verantwoordelijk voor emissies en geluidshinder uit het wegverkeer. De Stad Gent trekt daarom volop de kaart van milieu- en klimaatvriendelijke stedelijke logistiek.

De lage-emissiezone heeft het potentieel (infrastructuur, ANPR, ICT, zoning en wetgeving) om uit te groeien van een luchtkwaliteitsmaatregel naar een klimaatmaatregel door het zero-emissierijden bij nichevloten (openbaar vervoer, taxi, stedelijke logistiek) in de toekomst te handhaven.

WV 2.1 Zero-emissiezone voor stedelijke logistiek

Tegen 2030 organiseren we de stadslogistiek binnen de R40 zo veel mogelijk uitstootvrij. De ene logistieke stroom is echter de andere niet. Zo verloopt bouwlogistiek anders en met andere (zwaardere) voertuigen dan bv. pakjeslogistiek. De zero-emissiezone zal dan ook gefaseerd ingevoerd worden afgestemd op de voertuigtypes en hun motorisatie enerzijds en anderzijds mogelijks op de kenmerken van verschillende logistieke stromen. Hierbij hebben we oog voor kleinere spelers in de verschillende sectoren (zoals bv. zelfstandige aannemers in de service-gerelateerde sector).

WV 2.2 Vlaams regelgevend kader

We rekenen op Vlaanderen voor een regelgevend kader dat rekening houdt met de bestaande LEZ – infrastructuur en werking. Bij de invoering van emissievrije logistiek voorzien we een flankerend beleid. We bekijken of hiervoor Vlaamse middelen kunnen worden ingezet.

WV 2.3 Faciliteren laadmogelijkheden

De nodige laadinfrastructuur is beschikbaar in Gent en wordt waar nodig opgeschaald rekening houdend met de vraag naar binnenstedelijk laden.

WV 2.4 Continu overleg met de logistieke sector

We blijven in dialoog met de logistieke sector en nemen ook hun zorgen mee.

Thema 6: De Stad Gent geeft het goede voorbeeld (GV)

1. Eigen logistieke stromen (GV1)

Ook de Stad Gent genereert heel wat logistieke stromen en heeft dus een belangrijke rol te spelen als actor in dit thema. Als Stad, inclusief IVAGO, verduurzamen we onze eigen logistieke stromen, aankopen en wagenpark.

GV 1.1 Aankoopbeleid

Op basis van o.a. de inzichten uit het onderzoeksproject LOOP Gent en de uitwisseling met de Gemeente Groningen nemen we gebundelde en zero-emissielevering op als evaluatiecriterium in de bestekken van de Stad Gent.

GV 1.2 Speruren in bestekken

De principes van minder hinder/veilig werftransport worden opgenomen als bindende voorwaarde in de bestekken die we als Stad Gent zelf uitschrijven.

GV 1.3 Vergroening eigen logistiek wagenpark

De Stad Gent beschikt zelf over een jaarlijks toenemend aandeel zero-emissievoertuigen. Een deel van de netto middelen uit LEZ-boetes en toelatingen werd toegewezen aan een versnelling van de vergroening van de eigen vloot, gebudgetteerd op € 1.000.000. Met FM wordt momenteel de strategie bepaald hoe deze middelen het best de doelstelling waarmaken.

GV 1.4 Eigen wagenpark zonder dode hoeken

De voertuigen die de Stad Gent aankoopt, zijn maximaal uitgerust met veiligheidsuitrusting om dode hoeken te elimineren en aan aangepaste snelheid te rijden.



2. Communicatie en sensibilisering (GV2)

Om de logistieke sector en ondernemers mee te krijgen in het verhaal van duurzame stedelijke logistiek, is het belangrijk om meer te communiceren over het thema. We duiden het beleid en overtuigen met good practices. De informatie aangaande het beleid inzake goederenvervoer is momenteel echter verspreid of zelfs niet beschikbaar. Voor bedrijven die in Gent moeten leveren of goederen moeten ontvangen, is het niet eenvoudig om de juiste info te vinden.

GV 2.1 Opmaken Communicatiestrategie

De communicatieverantwoordelijken van Dienst Economie, Dienst Milieu en Klimaat en het Mobiliteitsbedrijf maken samen een communicatiestrategie op voor dit thema.

GV 2.2 Landingspagina stad.gent

De info op stad.gent is ontoereikend of staat verspreid op verschillende pagina's. We werken samen aan een landingspagina die alle info zoals venstertijden, vergunningen, laad- en losplaatsen, vrachtwagenparkeren, vrachtroutenetwerk, vervoer over water, testmogelijkheden cargofietsen, dodehoekuitrusting, consolidatie, ... groepeert.

GV 2.3 Communicatie naar en begeleiding van Gentse ondernemers

Er wordt specifiek voor de Gentse ondernemers binnen PuurGent en Dienst Economie een campagne voorbereid om de voordelen van duurzame stadsdistributie aan te tonen. Ondernemers worden ook begeleid in het verduurzamen van hun beleving.

GV 2.4 Bewustwording bij consumenten

We blijven inzetten op lokaal kopen bij consumenten via PuurGent/UNIZO/Winkelhieren. Bij consumenten die online bestellen, sensibiliseren we het gebruik van een afhaalpunt of locker.

3. Gent Levert 2.0 (GV3)

GentLevert blijft van belang om de visie van de Stad op het thema duidelijk te maken en de markt mee te trekken in de stedelijke doelstellingen.

We menen wel dat er een betere afbakening moet zijn tussen de rol van de Stad en de rol van de markt. In die zin passen we GentLevert eerder aan naar het voorbeeld van Logistiek010.nl van de Gemeente Rotterdam met als taak:

- > het meedelen van de visie van de Stad (wat en hoe),
- > kennisdeling inzake last mile logistiek,
- > en het activeren van de logistieke sector.

Dit met een duidelijke stip aan de horizon, namelijk een zero-emissiezone voor stadslogistiek.

De uitvoering van het SDP-vergunningenbeleid en het stakeholderoverleg dat nu in GentLevert zit ingebed, zit dan beter bij de Stad. GentLevert zelf wordt hervormd tot een open platform.

GV 3.1 Hervorming van GentLevert

Naar voorbeeld van Logistiek010.nl vormen we GentLevert om naar een stakeholdersplatform dat inzet op communicatie en kennisdeling en doelt op een breed engagement van alle actoren in de logistiek.

Thema's	Uitdagingen	Acties
Kennisopbouw en overleg (KO)	1. Kennisopbouw (KO1)	<ul style="list-style-type: none"> > KO 1.1 Opvolgen van evoluties en best practices > KO 1.2 Dataverzameling en databeheer > KO 1.3 Data ANPR en OBU > KO 1.4 Nauw partnerschap in Research&Development > KO 1.5 In kaart brengen van routes en plaatsen met veel kwetsbare weggebruikers
	2. Overleg (KO2)	<ul style="list-style-type: none"> > KO 2.1 Kerngroep Stedelijke logistiek > KO 2.2 Stadsbrede werkgroep Stedelijke Logistiek > KO 2.3 Stakeholderoverleg logistieke sector > KO 2.4 Overleg met Vlaamse steden
Het juiste voertuig op de juiste plaats op het juiste moment (JV)	1. Slim sturen van vrachtverkeer (JV1)	<ul style="list-style-type: none"> > JV 1.1 Maatregelen verkeersveiligheid, snelheid en dodehoek > JV 1.2 Weren van vrachtverkeer tijdens de schoolspits > JV 1.3 Minderhinderbeleid en actieplan > JV 1.4 Vrachtroutenetwerk
	2. Modal shift fietslogistiek, lichte elektrische vrachtvoertuigen en deelmobiliteit (JV2)	<ul style="list-style-type: none"> > JV 2.1 Slimme pakjeslogistiek > JV 2.2 Testvloot cargofietsen en lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEVV) > JV 2.3 Stimuleren van cargofietsen > JV 2.4 Ondernemers informeren over professionele partners
	3. Modal shift goederenvervoer via water (JV3)	<ul style="list-style-type: none"> > JV 3.1 Haalbaarheidsstudie distributie over water > JV 3.2 Proefprojecten inzake bouwlogistiek over het water > JV 3.3 Afvalophaling via het water > JV 3.4 Maand van (bouw)logistiek over water
	4. Toegang autovrije gebieden (JV4)	<ul style="list-style-type: none"> > JV 4.1 Verbeteren kwaliteit autovrije gebieden

Logistieke ruimte (LR)	1. Locatiebeleid (LR1)	<ul style="list-style-type: none"> > LR 1.1 (neutrale) Logistieke overslagruimte > LR 1.2 Ruimte voor afhaalkluizen/lockers > LR 1.3 Opmaak instrumentarium
	2. Vrachtwagenparkeren (LR2)	<ul style="list-style-type: none"> > LR 2.1 Beleidskader vrachtwagenparkeren openbaar domein > LR 2.2 Vrachtwagenparkeren privaat domein
	3. Laad- en loszones (LR3)	<ul style="list-style-type: none"> > LR 3.1 Heraanleg openbaar domein: laden en lossen > LR 3.2 Beleidskader laden en lossen > LR 3.3 Digitaal ontsluiten van laad- en loszones
	4. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (LR4)	<ul style="list-style-type: none"> > LR 4.1 Adviesverlening omgevingsvergunning > LR 4.2 Verankering duurzame stedelijke logistiek bij nieuwe ontwikkelingen
Aantrekken van innovatie en technologie (IT)		<ul style="list-style-type: none"> > IT 1.1 Gecoördineerde adviesverlening op nieuwe voertuigen (LEV, tram) of aandrijvingen > IT 1.2 Innovatieloket Stedelijke logistiek > IT 1.3 Tijdslijn voor eigen innovatietrajecten en subsidies > IT 1.4 Het tonen van koplopers in stedelijke logistiek
Goederenvervoer verminderen en verschonen (VV)	1. Bundeling van goederenstromen (VV1)	<ul style="list-style-type: none"> > VV 1.1 Communicatie rond consolideren > VV 1.2 Onderzoek naar afdwingen van beladingsgraad
	2. Zero-emissiezone voor logistieke stromen (VV2)	<ul style="list-style-type: none"> > VV 2.1 Zero-emissiezone voor stedelijke logistiek > VV 2.2 Vlaams regelgevend kader > VV 2.3 Faciliteren laadmogelijkheden > VV 2.4 Continu overleg met de logistieke sector

De Stad Gent geeft het goede voorbeeld (GV)	1. Eigen logistieke stromen (GV1)	<ul style="list-style-type: none"> > GV 1.1 Aankoopbeleid > GV 1.2 Speruren in bestekken > GV 1.3 Vergroening eigen logistiek wagenpark > GV 1.4 Eigen wagenpark zonder dode hoeken
	2. Communicatie en sensibilisering (GV2)	<ul style="list-style-type: none"> > GV 2.1 Opmaken communicatiestrategie > GV 2.2 Landingspagina stad.gent > GV 2.3 Communicatie naar en begeleiding van Gentse ondernemers > GV 2.4 Bewustwording bij consumenten
	3. Gent Levert 2.0 (GV3)	<ul style="list-style-type: none"> > GV 3.1 Hervorming van GentLevert

Colofon

Plan stedelijke logistiek

Contact:

Stad Gent – Dienst Economie/Dienst Milieu en Klimaat/Mobiliteitsbedrijf
Ondersteuningspunt Ondernemers Gent (OOG)
09 210 10 60
ondernemen@stad.gent

Publicatiedatum: najaar 2023

Beelden: © Stad Gent – Martin Corlazzoli/Jeroen Willems,
© CityDepot Gent, ©Urban Waterway Logistics – Peter Geirnaert

Lay-out: Bold & pepper

V.U. Mieke Hullebroeck – algemeen directeur –
stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent - 2023