



Verduurzaming bouwlogistiek door gemeenten

Colofon

Verduurzaming bouwlogistiek door gemeenten

Auteur

Christiaan van Luik | Consultant
Buck Consultants International

Uitgevoerd in opdracht van Topsector Logistiek
Maart 2022



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
	1.1 Inleiding	4
	1.2 Leeswijzer	5
2	Korte introductie op bouwlogistiek	6
	2.1 Urgentie voor ingrijpen	6
	2.2 De bouwhub	10
3	De rol van de gemeente	12
	3.1 Introductie	12
	A Stimuleren en faciliteren	14
	B Launching customer	15
	C Reguleren	16
	D Financieren	17
4	Stappenplan voor realisatie	18
	4.1 Introductie	18
	4.2 Uitwerking stappenplan	19

Inleiding

1.1 Inleiding

In ons land wordt er de komende jaren fors gebouwd. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur, de aanleg van kantoren, bedrijventerreinen, winkels en scholen. In steden begint dit steeds meer te knellen. Het transport van materiaal, materieel en personeel van/naar de bouwplaats legt extra druk op het binnenstedelijk wegennet (bouwlogistiek maakt nu al 30% uit van stadslogistiek), zorgt voor extra emissies en er ontstaan grote knelpunten rond verkeersveiligheid en omgevingshinder. Vanuit het Klimaatakkoord en de Stikstofaanpak is er tegelijkertijd een grote urgentie om bouwlogistiek anders en duurzamer te organiseren en zo de uitstoot van CO₂ en stikstof fors te verminderen.

Het kan anders!

Proefprojecten in diverse steden laten zien dat met slimme bouwlogistieke maatregelen er een reductie kan plaatsvinden van het aantal binnenstedelijke ritten en dat tegelijkertijd de productiviteit op de bouwplaats vergroot kan worden. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden beschikbaar, bijvoorbeeld:

- **Transport over water**

Door vervoer over water kan de druk op het wegennet en de uitstoot verminderd worden.

- **Sturen met data**

Met transparante informatie- en datatuitwisseling tussen verschillende partijen ontstaan meer kansen om bouwlogistiek te optimaliseren en gericht te sturen op het verminderen van hinder en uitstoot.

- **Andere bouwmethode**

De keuze voor de bouwmethode is van invloed op de omvang van bouwlogistiek. Door bijvoorbeeld te werken met prefab materiaal kan de bouwtijd en de hoeveelheid binnenstedelijke bouwlogistiek verminderd worden.

- **Bouwhub**

Het gebruik van hubs aan de rand van de stad geeft mogelijkheden om volle vrachten te creëren en daarmee het aantal binnenstedelijke ritten te verminderen.

De cruciale vraag is echter hoe ervoor gezorgd kan worden dat het niet bij pilotprojecten blijft, maar dat er bij bouwprojecten standaard aandacht is voor een efficiënte en duurzame bouwlogistiek. Om die reden is er vanuit de Topsector Logistiek veel aandacht voor bouwlogistiek waarbij onder andere gekeken wordt naar de rol die gemeenten kunnen spelen.

In het achterliggende anderhalf jaar hebben gemeenten gebruik kunnen maken van ondersteuning van de Topsector Logistiek, uitgevoerd door Buck Consultants, bij het invullen van hun rol als het gaat om het stimuleren, faciliteren en verplichten van duurzame bouwlogistiek.

1.2 Leeswijzer

Deze rapportage geeft antwoord op bovenstaande vragen.

Hoofdstuk 2 start met een situatieschets, vanuit de urgentie om in te zetten op duurzame bouwlogistiek inclusief de logistieke mogelijkheden die daarvoor aanwezig zijn. Wat dieper wordt ingegaan op de bouwhub, aangezien dit een vaak genoemd middel is.

Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op rol die gemeenten kunnen spelen in het stimuleren, faciliteren en verplichten van duurzame bouwlogistiek. Inclusief een toelichting op de beschikbare instrumenten.

Hoofdstuk 4 presenteert een beknopt plan waarmee overheden en marktpartijen in de praktijk stappen kunnen zetten.

In deze rapportage wordt kort ingegaan op de verschillende instrumenten die gemeenten tot hun beschikking hebben. Daarnaast wordt een concreet plan geboden waarmee gemeenten stappen kunnen zetten in het daadwerkelijk verduurzamen van de bouwlogistiek, uiteraard altijd in nauwe samenwerking met de (bouw)sector zelf.

Korte introductie op bouwlogistiek

2.1 Urgentie voor ingrijpen

Bouwlogistiek betreft het transport van materiaal, materieel en personeel van en naar de bouwplaats. Binnen de totale logistiek neemt bouw een belangrijke plaats in, in 2017 was 19% van het tonnage toe te wijzen aan bouw (in het wegtransport zelfs 25%) en qua economische waarde 11%. De totale keten van bouwlogistiek start bij de winning van grondstoffen en eindigt via groot- en detailhandel bij de diensten van bijvoorbeeld installateurs, schilders en onderhoudsdiensten

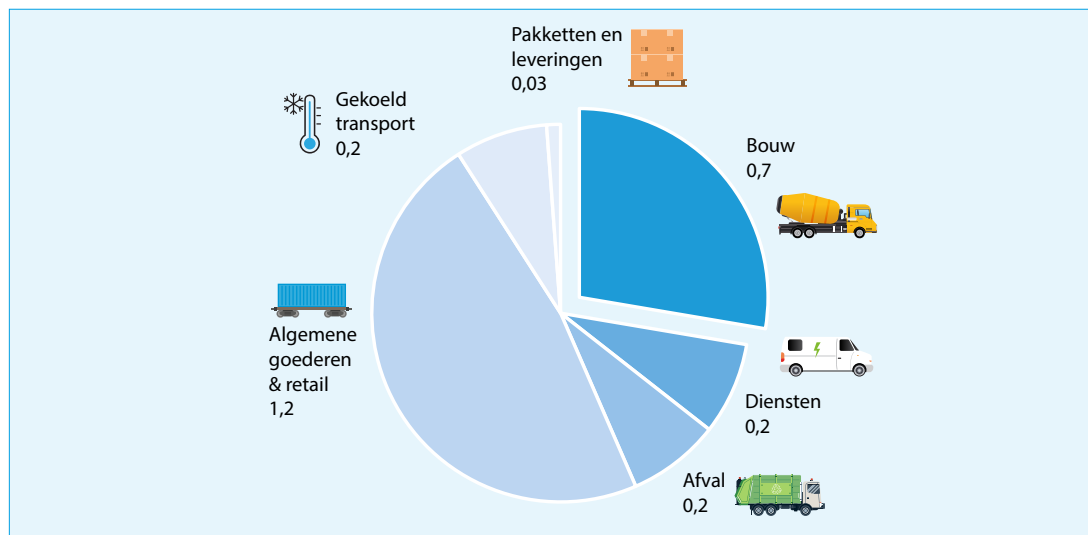
Omvang
bouwlogistiek
in Nederland
Bron: BCI i.o.v.
Topsector
Logistiek 2020

1 - Economische waarde bouwlogistiek totaal € 6,1 miljard (11%)		2 - Volume bouwlogistiek totaal € 212 miljoen ton (19%)	
Logistiek winning grondstoffen € 0,2 miljard Voorbeeld: winning van zand, vervoer naar centrale. 		Totaal € 212 miljoen ton	Waarvan wegvervoer € 125 miljoen ton
Half-fabricage € 0,8 miljard Voorbeeld: logistiek bij productie beton, cement, bakstenen, asfalt. 		• Droge bulk 115 • Natte bulk 49 • Container 18 • Stukgoed 50	• Droge bulk 72 (van 115) • Container 6 (van 18) • Stukgoed 47 (van 50)
Productie € 2,2 miljoen Voorbeeld: logistiek bij productie kozijnen, isolatie, daken, aanleg GWW. 			
Groothandel eindproducten € 0,3 miljard Voorbeeld: logistiek technische groothandel. 		Aandeel bouwsector 19% van totaal transport-volume alle modaliteiten	Aandeel bouwsector 25% van totaal transport-volume wegvervoer
Detailhandel € 0,2 miljard Voorbeeld: logistiek voor bouwmarkt. 		Gemiddelde kosten € 25 per ton in Nederland	Volume-intensief
Diensten € 2,0 miljard Voorbeeld: logistiek installateurs, schilders, ect. 			

Aandeel bouwlogistiek in stadslogistiek

Een aanzienlijk deel van de bouwlogistiek speelt zich af in steden. Met een groeiend aandeel van binnenstedelijke bouwprojecten is het de verwachting dat dit in de toekomst alleen maar toeneemt. Nu al maakt bouwlogistiek zo'n 30% uit van het totaal aantal kilometers dat wordt afgelegd in steden ten behoeve van stadslogistiek (bron: CE Delft, 2016). Een recente studie van de Topsector Logistiek en TNO (Decamod) berekent de bijdrage van bouwlogistiek aan de CO₂-uitstoot van stadslogistiek op 0,7 Mton*, op een totaal van 2,6 Mton.

Bron: Topsector
Logistiek/TNO (2021)
CO₂-uitstoot van het
goederenvervoer
in Nederland
volgens Decamod



Bouwlogistiek vaak (grote) bron van hinder in binnensteden

Naast de al genoemde CO₂-uitstoot is bouwverkeer een bron van stikstof en fijnstof. In de Stikstof Aanpak wordt bouwlogistiek ook specifiek genoemd als een van de onderdelen in de bouw waar een reductie van de uitstoot nodig is.

Uit gesprekken met gemeenten komt naar voren dat met name de overlast die bouwverkeer veroorzaakt tot problemen leidt. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Extra druk op het wegennet; extra bouwverkeer op het al volle stedelijke wegennet leidt tot extra congestie. Ook vrachtverkeer dat in de binnenstad staat te wachten tot het de bouwplaats op kan om te laden/lossen, draagt daar in sterke mate aan bij.
- Zwaar bouwverkeer kan leiden tot schade aan het wegdek en het straatmeubilair.
- Met name groot materieel in krap bemeten binnensteden leidt tot risico's rond verkeersveiligheid, met name bij het manoeuvreren rondom de bouwplaats.
- Grote parkeerbehoefte voor het bouw personeel (bestelbusjes, personenauto's), zowel bij grote bouwprojecten als kleine renovaties, terwijl parkeergelegenheid ontbreekt of niet toereikend is. Dit kan ook leiden tot conflicten met omwonenden.



* Megaton/1000 miljoen kilogram

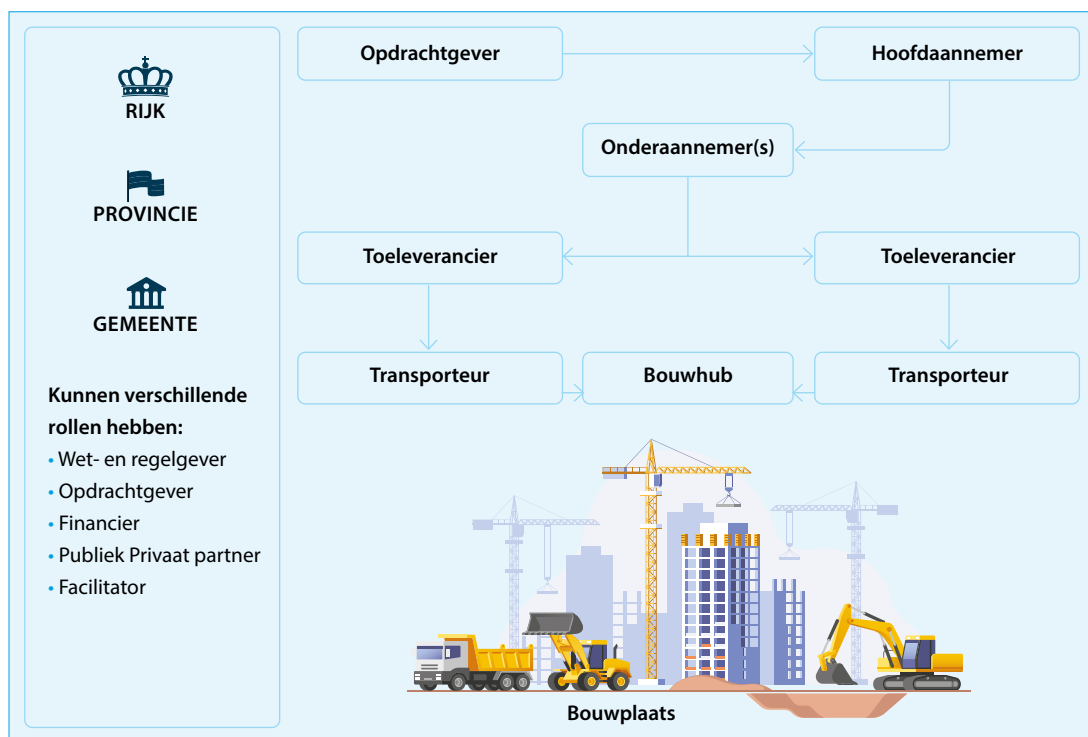
Bouwlogistiek: complexe keten

Vergeleken met een standaard logistieke keten (zoals in de retail met vaste punten van productie, warehousing en verkooppunten en een stabiele ketensamenwerking) is de bouwketen een stuk complexer.

Zo bestaat een bouwketen in de regel uit een veel groter aantal partijen die met elkaar moeten samenwerken (zeker met de toename van het aantal onderaannemers/ZZP'ers in de bouw) met elk hun eigen logistieke processen en wellicht deels hun eigen leveranciers.

Ook vindt sturing op het bouwproces en sturing op de bouwlogistiek in de regel niet vanuit dezelfde partij plaats. De hoofdaannemer stuurt het bouwproces aan, maar transport wordt vaak aangestuurd door de leveranciers. Er is daardoor vaak geen directe lijn tussen de hoofdaannemer en de transporteur. Daarbij geldt bovendien dat de logistieke eisen voor elk bouwproject en elke bouwfase verschillen. Ook de samenstelling van het bouwteam kan per project anders zijn. De logistiek in ruwbouw (dikke stromen van bijvoorbeeld beton) is heel anders dan in de afbouw (veel klein materiaal, versnipperd over diverse partijen).

Het efficiënter en duurzamer maken van bouwlogistiek is daarom ook veel meer dan het toepassen van een logistieke maatregel of het inzetten van schoon en emissieloos materieel. Het grijpt vooral in op de samenwerking, verantwoordelijkheden en financiële stromen in de keten. Daardoor wordt de verduurzaming van bouwlogistiek op dit moment te beperkt door de markt zelf wordt opgepakt.



Urgentie voor slimmere en duurzamere bouwlogistiek is groot

Een groeiend bouwvolume (één miljoen extra woningen) en verduurzaming (verduurzamen woningvoorraad en vernieuwing infrastructuur) leiden tot behoefte aan een efficiënte en doordachte inzet van bouwlogistiek. Een groeiend bouwvolume en vernieuwing van infrastructuur leiden in binnensteden namelijk tot meer bouwlogistiek gerelateerde activiteiten en bijbehorende hinder.

Om hinder van bouwlogistiek zoveel mogelijk te beperken, zetten steeds meer steden in op duurzame en slimme bouwlogistiek. Dit is het geheel van maatregelen om het juiste materieel, de juiste materialen en het juiste personeel met de juiste kwaliteit, op het juiste moment, van en naar de juiste bouwplaats te krijgen tegen minimale kosten en met zo min mogelijk overlast voor de omgeving. Voorwaarden voor het succesvol uitvoeren van bouwlogistiek zijn onder meer: samen tactisch en operationeel plannen op basis van gedeelde informatie, inzicht in de integrale ketenkosten, inzicht in de operationele logistieke prestaties en een actieve rol van de lokale overheid bij aanbesteding en vergunningverlening.

Om bouwlogistiek slimmer en duurzamer te maken is er niet één unieke oplossing. Veelal worden verschillende oplossingen gecombineerd zoals:

 Transport over water <i>Door vervoer over water kan de druk op het wegennet en de uitstoot verminderd worden.</i>	 Sturen met data <i>Met transparante informatie- en datatuitwisseling tussen verschillende partijen ontstaan meer kansen om bouwlogistiek te optimaliseren en gericht te sturen op het verminderen van hinder en uitstoot.</i>
 Andere bouwmethode <i>De keuze voor de bouwmethode is van invloed op de omvang van bouwlogistiek. Door bijvoorbeeld te werken met prefab materiaal kan de bouwtijd en de hoeveelheid binnenstedelijke bouwlogistiek verminderd worden.</i>	 Bouwhub <i>Het gebruik van hubs aan de rand van de stad geeft mogelijkheden om volle vrachten te creëren en daarmee het aantal binnenstedelijke ritten te verminderen.</i>

Uit diverse studies blijkt dat met name de inzet van bouwhubs (zeker als die voor een groot deel van de bouwopgave in een gebied fungeren) een belangrijke bijdrage kan leveren aan het realiseren van doelstellingen rond emissies, hinder, verkeersdruk en een soepel bouwproces.

2.2 De bouwhub

Grofweg is één op de drie vrachtwagens op het wegennet gerelateerd aan de bouw. In de stedelijke gebieden is dit aandeel nog tastbaarder: dagelijks meer dan 200.000 bestelbusjes en 20.000 vrachtwagens. Al dit verkeer zorgt voor CO₂-uitstoot en heeft invloed op bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid in steden. Hinder als gevolg van bouwverkeer en de al genoemde groei in de woningbouw vragen om een geoptimaliseerde bouwlogistiek. Het creëren van een bouwhub helpt daarbij. De hub functioneert als verzamelpunt van materiaal voor de bouwerven, waardoor de totale logistieke kosten en het transport met meer dan 40% kunnen dalen.

Bouw hubs kunnen op korte termijn worden ingezet om hinder in de bouwlogistiek terug te dringen. Doordat op een bouwhub, meestal aan de rand van de stad, bouwmaterialen worden verzameld, kunnen vanuit hier zogenoemde dag pakketten (het materiaal + gereedschap dat een vakman voor één dag nodig heeft) naar bouwplaatsen worden getransporteerd. Dit zorgt ervoor dat alleen die materialen op de bouwplaats komen die echt nodig zijn. Premontage en prefabricatie kan bijvoorbeeld op een bouwhub plaatsvinden, aangezien op de bouwplaats daar vaak beperkt ruimte voor is. Door het consolideren van materialen wordt bovendien het aantal ritten drastisch verminderd.

In Utrecht en Amsterdam fungeren reeds geruime tijd neutrale bouw hubs. Bij monitoring bleek dat (m.n. in de afbouw fase) 50% - 80% van de ritten in de stad naar de bouwplaats kan worden vermeden. In de praktijkproeven zijn daardoor al 260.000 kilometers bespaard. Behalve voor bouwbedrijven (reductie transportkilometers, hogere beladingsgraad, tijdsbesparing leveranciers, verhoging arbeidsproductiviteit) leveren bouw hubs ook voor stadsbewoners diverse voordelen op (minder congestie en geluidsoverlast, minder schade aan infrastructuur). Bouw hubs vormen zo de eerste stap naar een efficiënte en duurzame toekomst in de bouwsector.



Typologie van de bouwhub

Dé bouwhub bestaat niet. Er zijn verschillende typen bouw hubs te onderscheiden op basis van de partij die de bouw hub exploiteert/gebruikt en de functie(s) die de bouw hub vervult. In onderstaande figuur worden de verschillende vormen beknopt beschreven.

Indeling naar exploitant	Indeling naar functie
Dedicated bouwhub Een bouw hub die door de hoofdaannemer wordt ingericht voor één of meerdere specifieke bouwprojecten, met meestal een lokaal werkgebied en tijdelijk karakter. Voorbeeld: hub van BAM voor bouw van de Zalmtoeren in Rotterdam. Groothandelshub Een groothandel fungeert als bundelingslocatie voor bouwprojecten in de omgeving. Primair bedoeld voor de goederen die, voor 1 project, door verschillende (onder-)aannemers zijn besteld bij deze groothandel, maar kan zich uitstrekken tot leveranties van andere partijen. Neutrale bouwhub Een onafhankelijke partij exploiteert (voor eigen rekening en risico) een hub met een permanent karakter gericht op verschillende bouwprojecten. De hub biedt primair een logistieke dienst (het bundelen van stromen + aanvullende waarde toevoegende activiteiten). Voorbeelden: Bouw hub Lage Weide en Bouw hub Amsterdam.	Consolidatie bouwhub Distributiefunctie voor bouwmaterialen, mogelijkheid tot samenstellen van dagpakketten, assemblage van prefabmaterialen, etc. Bufferhub Bufferfunctie voor afroep last-mile just in time (JIT) leveringen, alleen kortstondig parkeren, geen op/overslag. Ontkoppelpunt Ontkoppeling tussen buiten- en binnenstedelijk, bijvoorbeeld wisselen van dieselaangedreven naar elektrisch aangedreven voertuig of water naar weg. Transferium Knooppunt voor personenvervoer waarvandaan gecombineerd (carpooling, shuttle) vervoer naar bouwplaats plaatsvindt.

Rol van de gemeente

3.1 Introductie

Uit het vorige hoofdstuk is gebleken dat er, gezien de forse bouwopgave, een belangrijke noodzaak is om bouwlogistiek efficiënter en duurzamer in te richten. Zonder ingrijpen leidt de bouwlogistiek tot te veel emissies, hinder en druk op het wegennet en heeft het nadelige gevolgen voor het bouwproces.

Gemeenten kunnen hier een belangrijke rol in spelen maar moeten wel bereid zijn om verschillende instrumenten naast elkaar in te zetten. Er is niet zoiets als one silver bullet.

Dit hoofdstuk gaat in op de mogelijkheden die gemeenten/overheden hebben om genoemde doelen na te streven. Daarbij worden eerst een drietal varianten beschreven voor de gemeentelijke rol bij bouwlogistiek. Vervolgens worden deze rollen uitgewerkt met betrekking tot de daarvoor beschikbare instrumenten. Per instrument wordt daarbij, indicatief, aangegeven wat de impact is op:

- A de reductie van binnenstedelijk bouwverkeer en omgevingshinder,
- B de emissiereductie,
- C de efficiëntie van het bouwproces.

Drie varianten

In grote lijnen zijn er drie varianten voor de gemeentelijke betrokkenheid bij bouwlogistiek. De keuze voor één van deze varianten hangt af van aspecten als: in hoeverre wil de overheid invloed uitoefenen op bouwlogistiek, hoe streng wil men daarin zijn, de (juridische) mogelijkheden, de urgentie in een bepaald gebied en het effect dat men wil bereiken.

De drie varianten worden hieronder kort benoemd en op de volgende pagina's verder uitgewerkt qua in te zetten instrumenten.

1 Geen actieve sturing

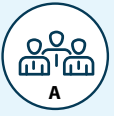
Gemeenten voeren geen actief beleid op bouwlogistiek, wel voert de gemeente algemeen beleid rond (het verduurzamen van) goederenvervoer, bijvoorbeeld via het instellen van ZE-zones.

2 Beperkte sturing

Een bescheiden gemeente die vooral in het eigen handelen het goede voorbeeld geeft. Realisatie van duurzame bouwlogistiek is aan de markt, gemeenten zetten in eigen aanbestedingen in op efficiënte en duurzame bouwlogistiek. Via medewerking en eventueel subsidies worden goede initiatieven gestimuleerd.

3 Maximale sturing op efficiënte en duurzame bouwlogistiek

Waarneembare inzet op duurzame en efficiënte bouwlogistiek wordt de norm in specifieke gebieden. Gemeenten maken maximaal gebruik van wettelijke mogelijkheden om te sturen of hindervrije, efficiënte en duurzame bouwlogistiek. Gemeenten verplichten in eigen aanbestedingen duurzame bouwlogistiek, dragen via grondbeleid waar nodig bij aan realisatie van bouw hubs en slimme maatregelen worden financieel beloond.

Rol gemeente	Variant 1 Geen actieve sturing	Variant 2 Beperkte sturing	Variant 3 Maximale sturing efficiënte en duurzame bouwlogistiek
 STIMULEREN & FACILITEREN	• Geen rol.	• Partijen bij elkaar brengen, stimuleren en agenderen van efficiënte en duurzame bouwlogistiek. • Communiceren. • Beschikbaar stellen van opstelplaatsen.	• Gezamenlijk met opdrachtgevers van bouwprojecten komen tot afspraken (Convenant) rond duurzame bouwlogistiek voor bufferen.
 LAUNCHING CUSTOMER	• In eigen inkoop geen focus op efficiënte en duurzame bouwlogistiek.	• Bij eigen aanbestedingen inzetten via minimeisen op efficiënte en duurzame bouwlogistiek. • In Anterieure Overeenkomst aandacht voor bouwlogistiek.	• In eigen aanbestedingen sturen op efficiënte en duurzame bouwlogistiek, significante ritreductie en verduurzaming is daarin een vereiste. • In Anterieure- en Samenwerkingsovereenkomsten wordt bouwlogistiek thema waarover afspraken gemaakt worden, gebruik van een bouwhub of andere vormen van aanzienlijke ritreductie worden gestimuleerd. • Afspraken met woningcorporaties over duurzame bouwlogistiek vast te leggen in de jaarlijkse prestatieafspraken.
 REGULEREN	• Alleen regulering op wettelijke verplichtingen (bouw- en hijsveiligheid).	• Gemeenten faciliteren realisatie bouwhub via bestemmingsplan (procedure).	• Gemeenten gebruiken, binnen wettelijke ruimte, mogelijkheden van BLVC*-kaders (als variant op bouwveiligheidsplan). • Gemeenten stellen beperkingen aan bouwterrein, parkeermogelijkheden en stimuleren daarmee inzet bouwhub en andere duurzame concepten. • Instellen van venstertijden voor vracht- en bestelverkeer.
 FINANCIEREN	• Geen subsidies beschikbaar.	• Subsidieverlening voor bedrijven die inzetten op efficiënte en duurzame bouwlogistiek. • Legeskorting voor partijen die aantoonbaar inzetten op duurzame bouwlogistiek gebruiken.	• Gemeente en marktpartijen ontwikkelen gezamenlijk gedeeld risico, een bouwhub. • Via concessieverlening kan grond beschikbaar worden gesteld voor bouwhub.

*BLVC: Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie



A= Reductie van binnenstedelijk bouwverkeer en omgevingshinder.
B= Emissiereductie.
C = Efficiënter bouwproces.

A Stimuleren en faciliteren

Instrument	Beschrijving	Impact		
		A	B	C
Aandacht creëren voor bouwlogistiek	Gemeenten geven veel aandacht aan urgentie en kansen van slimme en duurzame bouwlogistiek. - Best practices worden gepubliceerd (bijv. op website Logistiek010) - Inzet logistiek makelaars ter vergroten bewustwording en actiebereidheid in de bouwketen. - Duidelijke communicatie over gemeentelijke visie en aanpak op bouwlogistiek en wat men daarin verwacht van de sector ("zo doen wij bouwlogistiek in...")	-/+	-/+	-/+
Gezamenlijk met opdrachtgevers van bouwprojecten komen tot afspraken	Gemeente zet in op het maken van duidelijke afspraken met opdrachtgevers en -nemers in de bouw om gezamenlijk te werken aan duurzame en efficiënte bouwlogistiek of zelfs inzet van bouw hubs en ondersteunt deze opdrachtgevers met kennis en tools. - Er worden gesprekken gevoerd met grote opdrachtgevers in de bouw, zoals projectontwikkelaars, woningcorporaties, instellingen. Doel: maken van afspraken om bouwlogistiek te verankeren in aanbestedingstrajecten en contracten van genoemde partijen - Gemeente ontwikkelt tools die opdrachtgevers kunnen inzetten om efficiënte en duurzame bouwlogistiek concreet te maken. Denk bijvoorbeeld aan voorbeeldteksten voor aanbestedingsdocumenten, BLVC-kaders, contracteisen, etc. - Gemeente en marktpartijen maken afspraken openbaar, bijvoorbeeld via convenant* of intentieovereenkomst**, en communiceren dit actief naar bouwwereld.	+	+	+
Beschikbaar stellen bufferlocaties	De gemeente kan een aantal locaties op de toevoerwegen richting binnenstad aanwijzen/bestemmen als bufferlocatie. Bouwverkeer kan op deze locatie wachten totdat het vanaf de bouwplaats afgeroepen wordt, daarmee wordt wachtend bouwverkeer rondom de bouwplaats voorkomen.	+	-/+	+

* Vanuit dit ondersteuningstraject is bijgedragen aan de totstandkoming van een bouwlogistieke hoofdstuk in de Bossche Green Deal: Aanpak Zero Emissie Stadslogistiek/Den Bosch.

** Bouwbedrijven Zaanstad Noord en gemeente tekenen Intentieverklaring Bouwlogistiek - Green Business Club - Zaanstad.



A= Reductie van
binnenstedelijk
bouwverkeer en
omgevingshinder,
B= Emissiereductie,
C = Efficiënter
bouwproces.

B Launching customer

Instrument	Beschrijving	Impact		
		A	B	C
Minimale eisen voor bouwlogistiek	Bij alle bouw- en onderhoudsprojecten (zowel B&U als GWW) waarvan de Gemeente opdrachtgever is worden er minimale eisen vastgelegd voor bouwlogistiek. Daarbij wordt o.a. geëist dat opdrachtnemer maatregelen neemt om de hinder door bouwlogistiek te verminderen, reductie van aantal binnenstedelijke ritten en parkeerbehoefte evenals reductie van emissies. Er kan hiervoor gebruik gemaakt worden van de BLVC-systematiek	+	+	+
Minimale eisen voor bouwlogistiek + duurzame bouwlogistiek als selectiecriteria	Als aanvulling op het voorgaande instrument worden niet alleen minimeisen rond bouwlogistiek opgesteld maar wordt de bouwer ook uitgedaagd middels een selectiecriteria om het aantal binnenstedelijke bouwritten (materiaal en personeel) fors te verminderen, bijvoorbeeld via een hub. Er zijn daarvoor diverse kwantitatieve en kwalitatieve EMVI*-criteria bruikbaar.	++	++	++
Bundeling/hub als harde eis in gemeentelijke aanbesteding	Het gebruik van een hub (of andere maatregelen die leiden tot forse reductie) zijn verplicht. Voor bouwprojecten geldt een maximaal aantal toegestane ritten.	++	++	++
Prestatieafspraken met woningcorporaties	Gemeenten maken jaarlijks prestatieafspraken met woningcorporaties, duurzaamheid is hierin een steeds prominenter thema. Daarbij gaat het primair om de woning maar ook duurzame en efficiënte bouwlogistiek kan hierin meegenomen worden aangezien dit kan leiden tot een reductie van de emissies en minder hinder voor de huurders van de woningcorporaties.	+	+	+
Samenwerkingsovereenkomst en/of Anterieure Overeenkomst	Bij een deel van de bouwprojecten sluiten overheden een Samenwerkingsovereenkomst en/of Anterieure Overeenkomst met de ontwikkelaar/bouwer. Dit biedt mogelijkheden om hier ook afspraken te maken over bouwlogistiek. Er kan in deze overeenkomsten worden afgesproken dat de bouwer op basis van een BLVC-kader een BLVC-plan ter goedkeuring moet indienen. Thema's die in deze afspraken een plaats kunnen krijgen: • omgevingshinder door bouwlogistiek • bouwroutes • parkeerlocaties voor bouwpersoneel • omvang bouwverkeer • gebruik bouw hubs. Voorbeelden hiervan: • Gemeente Oss heeft SamenwerkingsOvereenkomst gesloten met ontwikkelaar voor realisatie Walkwartier, daarin is afgesproken om met BLVC-plan te werken. • Gemeente Amsterdam en UvA hebben afgesproken dat UvA BLVC-kader opstelt en bouwers BLVC-plan laat opstellen dat door de gemeente getoetst wordt.**	+	+	+

* Economisch Meest Voordelige Inschrijving

** www.amsterdam.nl/projecten/universiteitskwartier/samenwerkingsovereenkomst/



A= Reductie van
binnenstedelijk
bouwverkeer en
omgevingshinder,
B= Emissiereductie,
C = Efficiënter
bouwproces.

C Reguleren

Instrument	Beschrijving	Impact		
		A	B	C
Bestemmingsplan	Gemeenten bestemmen diverse geschikte locaties als locaties waar partijen een bouwhub mogen ontwikkelen. Ook faciliteert de gemeente via bestemmingsplanprocedure partijen die een dergelijke hub willen ontwikkelen.	+	+	+
Parkeren van bouwpersoneel	In gebieden met vergunningparkeren heeft gemeente mogelijkheid om ontheffingen te verlenen voor bouwpersoneel. Door dit slechts zeer beperkt te doen wordt gestimuleerd dat bouwpersoneel op een andere wijze naar de bouwplaats komt, gemeente kan hierin gebruik van hubs en/of P+R terreinen stimuleren.	+	+	-/+
Venstertijden/ Verkeersmaatregelen	Door het instellen van venstertijden kan de tijdsperiode waarin een bouwplaats toegankelijk is voor vracht- en bestelverkeer ingeperkt worden, dit vergroot de aantrekkelijkheid van bouw hubs.	++	++	-/+

Instrument	Beschrijving	Impact		
		A	B	C
Bouwveiligheidsplan/ BLVC-plan	Gemeenten benutten wettelijke mogelijkheid om bij aanvraag omgevingsvergunning ook een bouwveiligheidsplan op te vragen en stellen hiervoor een format op. Er lijkt ruimte om dit via BLVC-systematiek te doen (rekening houdend met gedachte van bouwbesluit). De omgevingsvergunning inzetten om ook eisen te stellen aan de wijze waarop bouwlogistiek duurzaam en/of efficiënt georganiseerd wordt blijkt juridisch niet houdbaar. De eisen die aan een Omgevingsvergunning gesteld mogen worden zijn wettelijk geregeld en bieden hiervoor, uitgezonderd de veiligheid rond bouwlogistiek, geen ruimte.	++	+	+
Via lokale wetgeving - bouwprojecten met	Als bouwwerkzaamheden leiden tot effect op het wegennet of weg-afsluitingen/omleidingen kan gemeente lokaal beleid instellen (bijv. BVC-impact op wegennet procedure Den Haag). Dit biedt mogelijkheden om voor die bouwprojecten strengere kaders af te spreken voor bouwlogistiek om zodoende de hinder zoveel mogelijk te voorkomen/verminderen.	++	+	+
Via lokale wetgeving - bouwperimeter	Binnenstedelijke bouwprojecten met een krappe bouwplaats moeten vaak gebruik maken van de openbare ruimte voor hun bouwperimeter. Deze bouwperimeter wordt in gezamenlijkheid bepaald. Door bewust te sturen op relatief krappe bouwplaatsen (weinig opslagruimte wordt een efficiënter bouwlogistiek proces en het gebruik van hubs gestimuleerd, zeker als er voldoende aanbod van bufferlocaties en/of hubs in de regio beschikbaar is. Met betrekking tot de minimale omvang van de bouwperimeter zijn uiteraard de geldende veiligheidseisen leidend.	+	+	+



A= Reductie van
binnenstedelijk
bouwverkeer en
omgevingshinder,
B= Emissiereductie,
C = Efficiënter
bouwproces.

D Financieren

Instrument	Beschrijving	Impact		
		A	B	C
Subsidieverlening	Overheid verleent subsidie aan bedrijven die maatregelen nemen die aantoonbaar leiden tot ritreductie. Deze subsidie zou ook door bouw hubs gebruikt kunnen worden. De Gemeente Rotterdam heeft reeds ervaringen met het gebruik van subsidie, het daadwerkelijk aantonen van het aantal bespaarde ritten kan een uitdaging zijn voor aanvrager en subsidieverlener.	+	+	+
Legeskorting	Partijen die gebruik maken van een bouw hub kunnen in aanmerking komen voor een korting op de bouwleges. In de Gemeente Den Haag wordt reeds een dergelijk korting gegeven als er duurzaam gebouwd wordt (Groene legeskorting*), de lijst met duurzame maatregelen waarmee men in aanmerking komt voor de korting kan uitgebreid worden met maatregelen rond duurzame bouwlogistiek (inzet ZE-materieel, bundeling en gebruik hub, etc.	+	+	+
Exploiteren van een bouw hub	Overheden kunnen zelf het initiatief nemen om een locatie te ontwikkelen tot bouw hub en deze te (laten) exploiteren. Deze locatie kan bijvoorbeeld ingezet worden voor alle eigen projecten en daarnaast ook openstaan voor projecten van derden. Of een dergelijke stap nodig is hangt ook af van marktinitiatieven, diverse partijen hebben reeds aangegeven in Zuid-Holland een bouw hub te willen starten (o.a. Volker Wessels**, Dura Vermeer***).	++	++	++

* www.denhaag.nl/nl/vergunningen-en-ontheffingen/omgevingsvergunningen/korting-op-bouwleges-krijgen.htm

** logistiek010.nl/community/volkerwessels-bouwmaterieel-de-bouwhub/

*** www.duurzaamgebouwd.nl/artikel/20210311-dura-vermeer-lanceert-circulaire-bouwhub

Stappenplan voor realisatie

4.1 Introductie

In het vorige hoofdstuk zijn een drietal varianten voor overheidsingrijpen op bouwlogistiek gepresenteerd en uitgewerkt. Van belang is daarbij vooral de samenhang tussen de verschillende instrumenten binnen één variant. Juist door verschillende instrumenten in te zetten kunnen gemeenten meer effect bereiken. Vooral omdat uit de juridische toets is gebleken dat overheden publiekrechtelijk slechts beperkte instrumenten (met tevens een beperkte reikwijdte) hebben om, gebiedsbreed, in te zetten op bouwlogistiek.

Hoe nu verder?

Dit hoofdstuk presenteert een beknopt stappenplan waarmee overheden het initiatief kunnen nemen om, gezamenlijk met marktpartijen te werken aan het realiseren van duurzame, efficiënte en hindervrije bouwlogistiek.



4.2 Uitwerking stappenplan



Stap 1: Integrale visie op bouwlogistiek

Het is van groot belang dat de gemeente een eenduidige visie heeft op hoe zij via haar verschillende rollen aandacht zal geven aan duurzame en hindervrije bouwlogistiek. Hiermee wordt gestimuleerd dat bouwlogistiek op de agenda staat van de verschillende afdelingen van de gemeente, breder dus dan afdeling mobiliteit, en dat vanuit de verschillende rollen met eenzelfde visie op bouwlogistiek gewerkt wordt.

Afdelingen die hier zeker bij betrokken moeten worden zijn:

- Mobiliteit
- Ruimtelijke Ordening
- Projecten/Inkoop en Vergunningen
- Toezicht & Handhaving.

Deze visie kan bijvoorbeeld concreet uitgewerkt worden richting een aantal eisen die minimaal gesteld zullen gaan worden aan bouwlogistiek



Stap 2: Start met urgente locaties

Om ervaring op te kunnen doen met de rol die een gemeente kan spelen rond bouwlogistiek en de samenwerking die daarvoor nodig is met de sector, is het aan te bevelen om op kleine schaal te starten. Dat gebeurt bij voorkeur op locaties waar de urgentie voor te verwachten hinder en complexiteit het grootst is. Om deze locaties in beeld te hebben is een eerste inventarisatie nodig door de gemeente van bouwprojecten die in de komende jaren gaan plaatsvinden. Als vuistregel kan gesteld worden dat bij binnenstedelijke locaties waar meerdere projecten tegelijkertijd plaatsvinden de urgentie het grootst is, zeker als dat gebieden zijn waar de infrastructuur al volledig benut wordt door het huidige verkeer.



Stap 3: Stakeholders bijeenbrengen

In kaart brengen van relevante stakeholders (beslissers):

- Overheden (diverse afdelingen)
- Ontwikkelaars
- Woningcorporaties
- Hoofdaannemers.

In kaart brengen van bouwprojecten in desbetreffende gebied en belangrijke beslismomenten in de bouwprocessen.

Organiseren van bijeenkomsten met relevante stakeholders om te komen tot een gezamenlijke urgentie om bouwlogistiek duurzamer en efficiënter te organiseren, bouwprojecten op elkaar af te stemmen etc.



Stap 4: Aan de slag via pilots

Wanneer de locaties met hun uitdagingen en de betrokken stakeholders in kaart gebracht zijn is het een optie om via pilots/Living Labs stappen te zetten naar duurzame, efficiënte en hindervrije bouwlogistiek. Gemeente en marktpartijen maken gezamenlijk afspraken over de wijze waarop zij willen inzetten op duurzame en efficiënte bouwlogistiek en het gebruik van bouw hubs. Deze afspraken kunnen worden vastgelegd in de vorm van convenanten. De gemeente ondersteunt de sector hierin o.a. ruimtelijk en financieel. De gemeente maakt gebruik van beschikbare instrumenten rond duurzame bouwlogistiek, zoals het vastleggen van afspraken in Anterieuere Overeenkomsten en het benutten (en uitbreiden) van de mogelijkheden van lokaal vergunningenbeleid. De resultaten worden gemonitord en ingezet om de instrumenten verder te verbeteren of uit te breiden.



Stap 5: Evalueren en door ontwikkelen

Resultaten van pilotprojecten worden geëvalueerd waarbij aandacht is voor de effecten die zijn bereikt op het gebied van efficiënte logistiek, emissies en hinder en op de toepasbaarheid van de gemeentelijke instrumenten. Op basis van de evaluatie worden de beschikbare instrumenten verder verfijnd en verbeterd.



Stap 6: Gebieds-/stadsbrede uitrol

De beschikbare instrumenten worden gebieds- of stadsbreed ingezet en ingebed in de lokale processen en wet- en regelgeving. Inzet op duurzame, efficiënte en hindervrije bouwlogistiek is daarmee een vast onderdeel geworden van de werkwijze van de gemeente, vanuit de verschillende betrokken afdelingen.

Topsector Logistiek

Ezelsveldlaan 59

2611 RV Delft

+31 15 251 65 65

www.topsectorlogistiek.nl

