



**shifting
economy .brussels** 

ENSEMBLE, VERS L'ÉCONOMIE DE DEMAIN
SAMEN OP WEG NAAR DE ECONOMIE VAN MORGEN



Green Deal voor een emissiearme stadslogistiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Eindrapport cyclus 1

30 augustus 2025



**bruxelles
environnement**
.brussels 



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRUXELLES ÉCONOMIE ET EMPLOI

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



port.brussels 



citydev

.brussels 

Inhoud

<u>Leeswijzer</u>	<u>3</u>
<u>Samenvatting.....</u>	<u>4</u>
<u>De Green Deal, een deel van de oplossing.....</u>	<u>5</u>
Doelstellingen van de Green Deal.....	5
De kalender van de Green Deal	6
Het beheer van de Green Deal	6
<u>De Deelnemers.....</u>	<u>8</u>
Volgens de sector	9
Volgens de rol in de logistieke keten	10
Volgens grootte	11
<u>Verbintenissen</u>	<u>12</u>
Soort verbintenissen.....	12
De realisatie ervan.....	14
Hun impact	14
Voorbeelden van inspirerende verbintenissen	16
<u>De uitvoering van de verbintenissen</u>	<u>20</u>
Obstakels.....	20
Steun.....	21
<u>Een Green Deal om te inspireren, ondersteunen en valoriseren.....</u>	<u>22</u>
Zich engageren en ondersteund worden	22
Zich laten inspireren en kennis opdoen	23
Zichzelf motiveren en gevaloriseerd worden	23
Verbinden en samenwerken	23
<u>Evenementen.....</u>	<u>24</u>
<u>De deelnemers van cyclus 1</u>	<u>26</u>
<u>Annex.....</u>	<u>27</u>

PONT DE BUDA
BUDABRUG
N°119 20
+32 (0)2 429 67 00 (24/7)
port.brussels



Leeswijzer

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest streeft naar klimaatneutraliteit tegen 2050 en een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit. Om dit te bereiken heeft de regering ambitieuze doelstellingen opgesteld op een aantal gebieden, waaronder het wegvervoer. In het kader van haar **gewestelijk mobiliteitsplan** streeft de regering ernaar de leefomgeving van de inwoners van het Gewest te verbeteren en iedereen aan te moedigen om, naargelang zijn behoeften en draagkracht, te kiezen voor duurzamere vervoermiddelen. Ook werd besloten geleidelijk af te stappen van conventionele brandstoffen en te focussen op de overgang naar emissiearme mobiliteit in het Brusselse Gewest. Daartoe werd een **strategie** uitgewerkt om alle actoren in het Gewest te ondersteunen bij het verminderen van hun uitstoot. In het kader van de specifieke maatregelen voor het goederenvervoer werd besloten om een Green Deal voor stadslogistiek op te richten, een initiatief dat deel uitmaakt van de **Shifting Economy**-strategie. Dit met als doel om de voortrekkers van een emissiearme stadslogistiek samen te brengen, te ondersteunen en te valoriseren, en zo alle betrokken economische spelers van het Gewest te inspireren. De Green Deal voor een emissiearme stadslogistiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd officieel ondertekend op **19 april 2023**.

Deze overeenkomst is een verbintenisverklaring tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en een vrijwillige coalitie van ongeveer zestig organisaties die actief zijn in het Brussels Gewest. Al deze organisaties zijn actief in het domein van het goederenvervoer en willen een voortrekkersrol spelen bij het realiseren van de beleidsdoelstellingen voor de transitie naar duurzamere mobiliteit. Naast de gemeenschappelijke ambities en de specifieke verbintenissen van het Gewest heeft elke betrokken partij zich ertoe verbonden om tegen 2025 concrete en ambitieuze maatregelen te nemen.

Dit rapport vormt het sluitstuk van de eerste cyclus van de Green Deal stadslogistiek en is het resultaat van een **diepte-interview** met elke individuele deelnemer. Daartoe werd in overleg met de stuurgroep van deze Green Deal, bestaande uit vertegenwoordigers van de overheid en het bedrijfsleven, een gestructureerde vragenlijst opgesteld om samen de twee jaar eerder geformuleerde verbintenissen te kunnen evalueren. Vanuit de werkgroep verheugen we ons omwille van de positieve energie die uitgaat van dit gezamenlijke project en de mooie samenwerkingsverbanden die door de deelnemers zijn opgezet. We hopen alvast om deze ervaring met jullie te kunnen delen via dit document.

Veel leesplezier!

De werkgroep van de Green Deal voor Stadslogistiek



Samenvatting

In het kader van de **Shifting Economy**-strategie en de Roadmap **Low Emission Mobility** heeft de Gewestelijke Overheidsdienst in april 2023 de **Green Deal voor stadslogistiek** gelanceerd, een publiek-privaat samenwerkingsverband dat de transitie van de logistieke sector naar een minder vervuilende mobiliteit moet versnellen.

63 organisaties maakten deel uit van de eerste cyclus van de Green Deal, met in totaal 176 verbintenissen die door deze ondertekenaars zijn aangegaan. Deze verbintenissen beantwoorden aan de "4 A's" van duurzame logistiek: **Awareness**, **Avoidance**, **Act & Shift** en **Anticipation of new technologies**.

Aan het einde van de eerste cyclus hielden we individuele interviews om de relevantie van de Green Deal te beoordelen. De resultaten spreken boekdelen:

- **Meer dan de helft van de verbintenissen werd gehaald of overtroffen.**
- Door de nakoming van de verbintenissen kon onder meer het volgende worden gerealiseerd:
 - ✓ een **vermindering van de afgelegde afstand** voor goederen met meer dan een miljoen kilometer;
 - ✓ een toename van het aantal organisaties dat een beroep doet op **fietslogistiek** met 127 stuks;
 - ✓ de creatie van 12 extra **hubs voor stadslogistiek** in Brussel, en;
 - ✓ het **verschon**en van het aantal kilometers over de weg door meer dan 150.000 kilometer af te leggen met **elektrische vrachtwagens**.

Door het aantal afgelegde kilometers te verminderen kunnen de transportkosten worden verlaagd. Het toenemende gebruik van fietslogistiek zorgt voor flexibelere, efficiëntere leveringen die beter zijn afgestemd op dichtbevolkte stedelijke gebieden zoals het Brussels gewest. De nieuwe logistieke hubs die in Brussel zijn gecreëerd helpen om een veerkrachtigere en innovatievere lokale economie te structureren, net als de overgang naar elektrische vrachtwagens - energiezuiniger en minder afhankelijk van fossiele brandstoffen.

Deze resultaten tonen de positieve en tastbare impact van de Green Deal aan op de mobiliteit en levenskwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze tonen ook aan dat duurzame logistiek een echte competitieve hefboom kan zijn voor de Brusselse economie en kan bijdragen tot het creëren van jobs.

De ondervraagde ondernemingen benadrukken ook het belang van netwerken en het potentieel voor samenwerking dat door de Green Deal wordt gefaciliteerd. De steun van de partners blijkt een sleutelement te zijn voor het welslagen van de verbintenissen.

De belangrijkste obstakels zijn tijdgebrek, financiële beperkingen, operationele haalbaarheid en een te beperkte marktvraag.

In het algemeen is de beoordeling van de leden zeer positief en bevestigt ze het nut van de Green Deal om hen te inspireren, te ondersteunen en te versterken in hun transitie naar duurzame logistiek. Deze terugkoppeling is bemoedigend voor de tweede cyclus van de Green Deal, die in september 2025 van start gaat en al 85 nieuwe ondertekenaars heeft.

De Green Deal, een deel van de oplossing

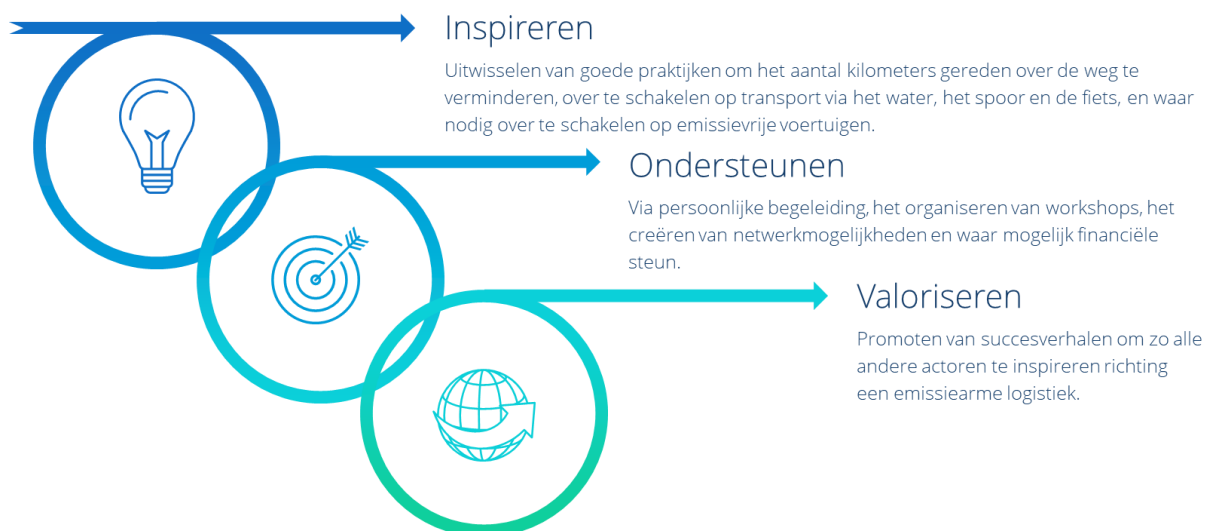
Doelstellingen van de Green Deal

De Green Deal voor emissiearme stadslogistiek in Brussel is gebaseerd op drie pijlers, zoals samengevat in Figuur 1. Onder de eerste pijler willen we een gemeenschap creëren van bedrijven die actief zijn in het Brussels Gewest. Door successen te delen (en mislukkingen onder de aandacht te brengen) willen we deelnemers inspireren en aanmoedigen om te experimenteren met nieuwe manieren om logistiek te bedrijven.

Eenmaal geïnspireerd, moeten de leden van de Green Deal voor stadslogistiek worden aangemoedigd in hun traject. De tweede pijler van de Green Deal is er dan ook op gericht de verwezenlijking van de door hen geformuleerde verbintenissen te ondersteunen. Deze ondersteuning bestaat minimaal uit individuele begeleiding van de deelnemers, waardoor alle leden betrokken blijven. Er worden ook evenementen georganiseerd om ontmoetingen te vergemakkelijken, netwerksynergieën te benutten en ervoor te zorgen dat leden ook elkaar gaan ondersteunen. Ten slotte raadpleegt de werkgroep regelmatig de stuurgroep om ervoor te zorgen dat haar voorstellen goed aansluiten bij de behoeften van de Green Deal-leden. Deze stuurgroep komt minstens twee keer per jaar fysiek bijeen om nieuwe ideeën en samenwerkingsverbanden te ontwikkelen.

De laatste pijler van de Green Deal streeft ernaar om de gerealiseerde succesverhalen maximaal te valoriseren. De videocampagnes die zijn ontwikkeld voor de lancering en de eerste verjaardag van de Green Deal zijn een voorbeeld van de promotie die we vanuit de Green Deal kunnen bieden. We hopen dat deze valorisaties nieuwe actoren zullen inspireren om hun logistiek verder te ontwikkelen en misschien zelfs deel te nemen aan de volgende cyclus van de Green Deal voor stadslogistiek.

Figuur 1: De drie pijlers van de Green Deal



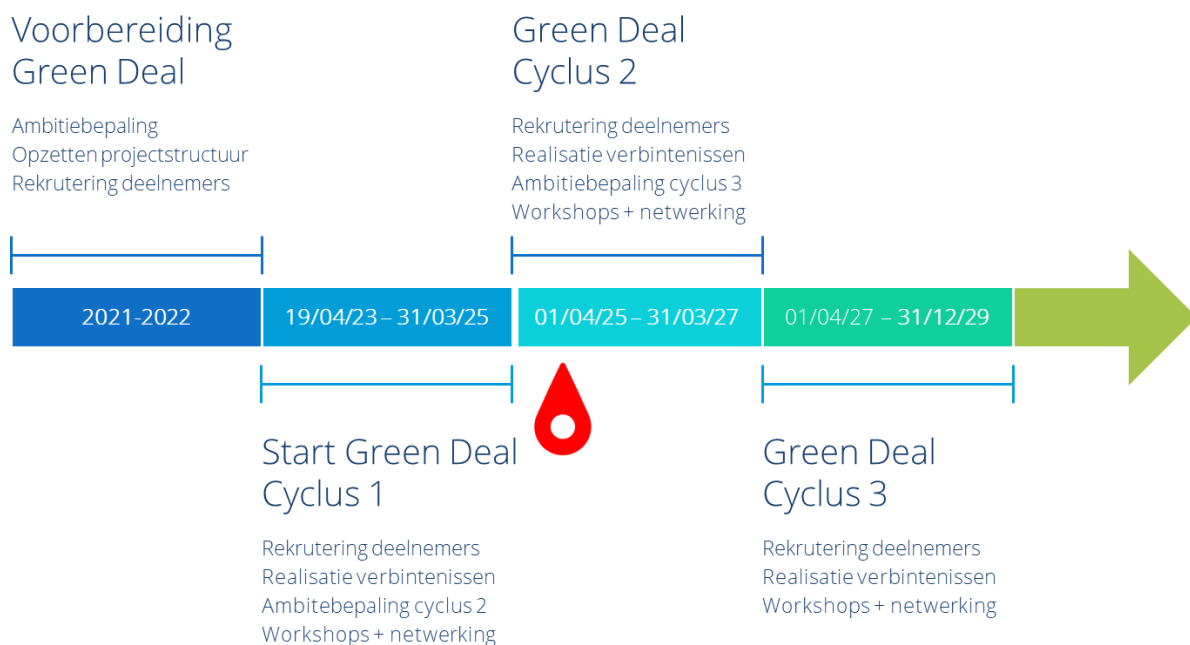
De kalender van de Green Deal

De Green Deal begint voet aan de grond te krijgen in Brussel met de lancering van de tweede cyclus in 2025. De ontstane gemeenschap heeft echter nog een lange weg te gaan, met een einddoel van 2030 dat drie verbintenis cycli omvat. Voor elke nieuwe cyclus worden verkiezingen georganiseerd voor de vertegenwoordiging van de deelnemersgroep in de stuurgroep.

Halverwege en aan het einde van elke cyclus wordt een overzicht van de resultaten gepresenteerd in een rapport zoals deze. Voorliggend document sluit de eerste cyclus af en toont de eindbalans van de aangegane verbintenissen.

Figuur 2 geeft een overzicht van de verschillende cycli van de Green Deal en de bijbehorende stappen.

Figuur 2: Kalender van de Brusselse Green Deal voor een emissiearme stadslogistiek



Het beheer van de Green Deal

De Brusselse Green Deal voor een emissiearme stadslogistiek wordt geleid door zowel een **werkgroep** als een **stuurgroep**. De werkgroep is verantwoordelijk voor de dagelijkse werking, met name het onderhouden van contacten met de deelnemers, hun begeleiding en opvolging, het organiseren van workshops en evenementen, de communicatie en de rapportering. Ook het werven van nieuwe kandidaten behoort tot hun takenpakket. In de eerste cyclus bestond de werkgroep uit vertegenwoordigers van Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, de onderzoeksgroep Mobilise van de Vrije Universiteit Brussel en adviesbureau The New Drive. Deze werkgroep werd vanaf juni 2024 versterkt door 21 Solutions om meer competenties te verwerven op het vlak van gemeenschapsanimatie.

Om de werkgroep bij te staan, wordt de **stuurgroep** uitgenodigd om zich regelmatig te buigen over het verrichte werk. De discussies die hieruit voortvloeien bieden de mogelijkheid om het activiteitenprogramma zo nodig aan te passen. De stuurgroep staat garant voor de toegevoegde waarde van de Green Deal en controleert de naleving

van de algemene doelstellingen op het gebied van duurzame ontwikkeling van de Brusselse logistiek. Dit comité beslist met name over de toelating van kandidaten op basis van een beoordeling van hun voorgestelde engagement. De stuurgroep slaat bovendien een brug tussen de privésector en de overheid. Zoals vastgelegd in de overeenkomst van de Green Deal voor stadslogistiek, bestaat de stuurgroep voor de helft uit private en voor de helft uit publieke organisaties.

De samenstelling van de stuurgroep van de eerste cyclus is weergegeven in Figuur 3. Voor elke nieuwe cyclus worden nieuwe verkiezingen gehouden onder de leden van de Green Deal om te bepalen welke partijen hun belangen zullen verdedigen. De volgende verkiezingen vinden plaats in september 2025. Bij deze wensen we de vertegenwoordigers van Urbike, Shipit en Proximus van harte te bedanken voor hun betrokkenheid in de eerste stuurgroep en hun waardevolle bijdragen aan de Green Deal.

Figuur 3: Samenstelling van het stuurgroep van cyclus 1



De Deelnemers

De eerste cyclus van de Green Deal kon rekenen op de bijdrage van 63 ondertekenaars, met name AB Inbev - Belgian Cycle Logistics Federation - BePark - Bilmo - Bpost - Cabas - Cargo Velo - Chirec - City Depot - Clem - Colruyt Laagste Prijzen- Comeos - Coventuris - Cyclecure - De Munt/Théâtre La Monnaie - Delhaize Le Lion/De Leeuw SA - Dott - Duferco - eFarmz - Embuild - Eurovia - Febetra - FrigoLoco - GLS - Groupe One - Holcim - Hooba - IKEA Belgium - KGS - L'Empoteuse - Last Link - Lime - Linked Farm - Logisticity - Lucien - MeltingPom' - Metabolism - Monkey Donkey - PharmaBelgium-Belmedis - POLIS - Proximus - Ready Beton - Recyclo - ROUF - CEJ asbl - SD Road - Shipit - Stad Brussel/Ville de Bruxelles - Terroirist - The New Drive - Traject - Tri-ViZor - Urbeez - Urbike - Van Moer Group - Veolia - Vianova - VPD Logistics - Ziegler - Leefmilieu Brussel - Brussel Mobiliteit - Brussel Economie en Werkgelegenheid - Haven van Brussel - Citydev.



Om een beeld te geven van de diversiteit van deze Green Deal-gemeenschap, vindt u hieronder enkele infografieken terug. Het is deze diversiteit die toelaat dat deelnemers elkaar kunnen aanvullen, inspireren en verrijken. We komen hier achteraan dit rapport op terug met getuigenissen van verschillende leden in het deel “Een Green Deal om te inspireren, ondersteunen en valoriseren”.

Gelieve er rekening mee te houden dat de 6 ondertekenaars die we niet konden bereiken voor de eindevaluatie van cyclus 1 niet zijn opgenomen in de getoonde infografieken. De onderstaande cijfers hebben daarom betrekking op 57 ondertekenaars.

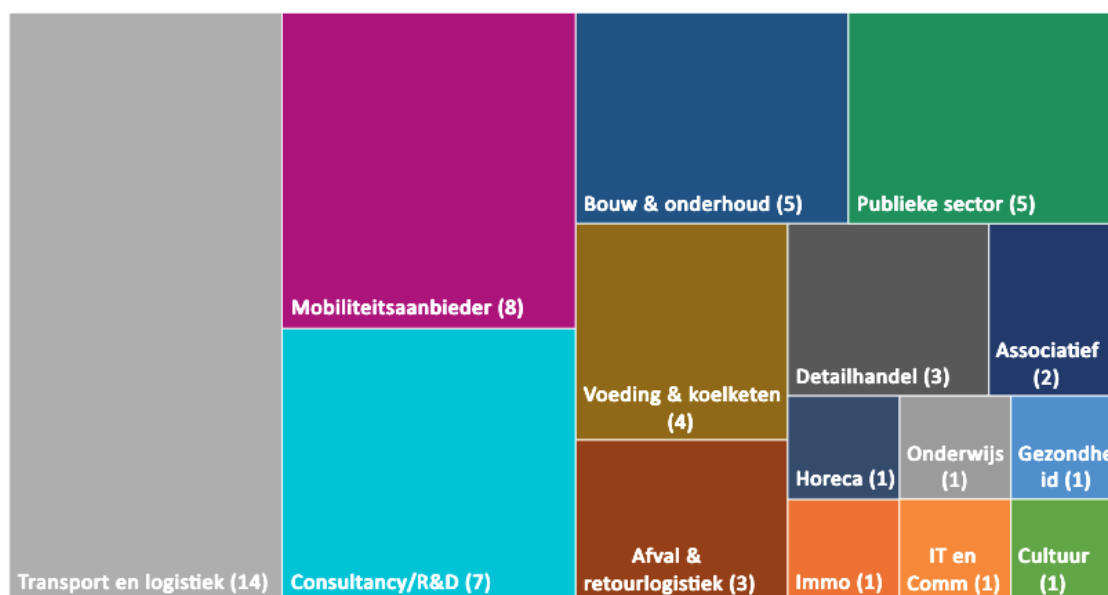
Volgens de sector

Figuur 4 hieronder laat zien dat de sector die het meest vertegenwoordigd is onder de ondertekenaars, zoals te verwachten, die van **transport en logistiek** is en 14 leden telt. We onderscheiden binnen deze groep zowel kleine organisatiestructuren die gespecialiseerd zijn in de last-mile als grote groepen waarvan de activiteiten zich tot ver buiten Brussel uitstrekken.

Er kan een tweede grote groep worden geïdentificeerd door leden die behoren tot de sectoren "Mobiliteitsaanbieders", "Advies/R&D" en "publieke sector" samen te brengen onder de noemer "**leveranciers van duurzame logistieke oplossingen**". Mobiliteitsaanbieders bieden vaak uitrusting aan zoals fietsen, steps, aanhangwagens, elektrische bestelwagens en parkeerplaatsen. De leden die onder de noemer van 'Advies/R&D' vallen bieden op hun beurt ondersteuning om hun ervaring en kennis rond de succesvolle implementatie van innovaties te kunnen delen binnen de Green Deal-gemeenschap. De publieke sector (of ook 'overheid') ondersteunt de ontwikkeling van duurzame logistieke oplossingen door actoren met elkaar in contact te brengen, regelgeving op te stellen, subsidies te verstrekken en faciliterende diensten aan te bieden.

Tot slot kunnen we de andere sectoren groeperen in een derde grote groep die logistiek beschouwt als een ondersteunende activiteit voor hun hoofdactiviteit. In deze groep vinden we de grootste diversiteit aan sectoren terug. Hun behoeften zijn echter vaak vergelijkbaar.

Figuur 4: Classificatie van ondertekenaars van cyclus 1 per sector



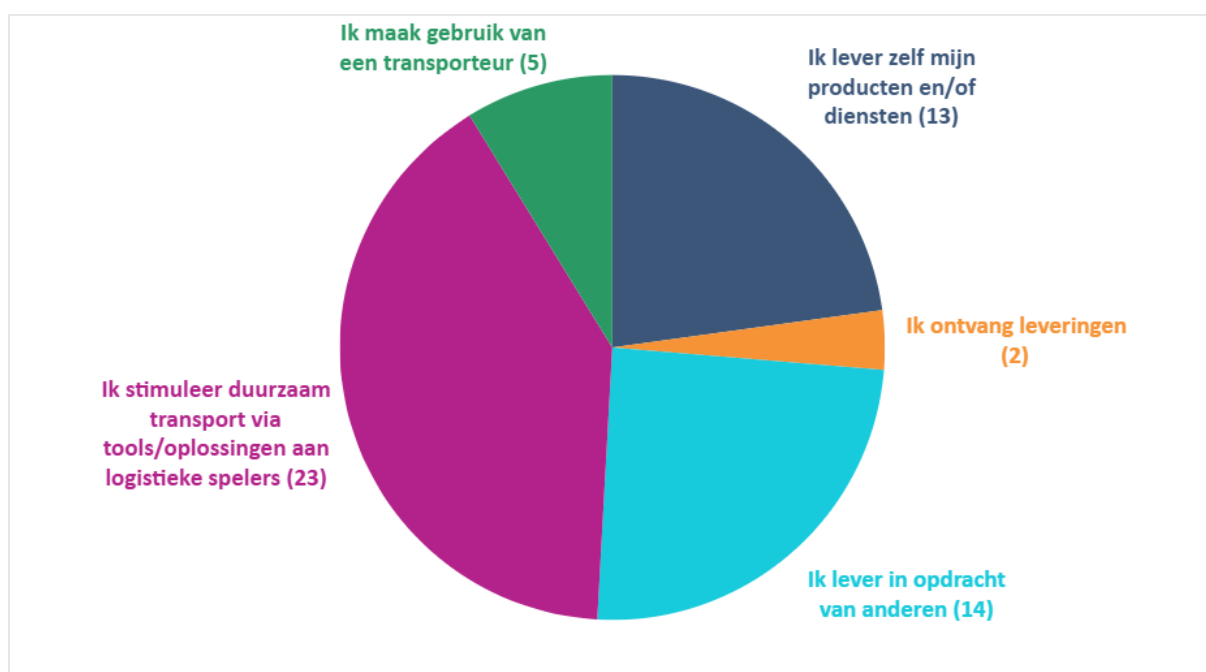
Volgens de rol in de logistieke keten

Figuur 5 toont aan dat de frequentste rol van de ondertekenaars in de toeleveringsketen het ondersteunen van de ontwikkeling van duurzame logistiek is. Deze representativiteit wordt verklaard door het belang van de groep **leveranciers van duurzame logistieke oplossingen** die in de voorafgaande sectie werd voorgesteld, waaraan we ook de federaties kunnen toevoegen.

We zien dat de op één na grootste groep bestaat uit actoren die voor rekening van derden leveren en waarvan logistiek dus de kernactiviteit is.

Ten slotte vormt de groep van actoren die voor eigen rekening leveren de derde grootste groep. De meesten van hen behoren tot de groep ondertekenaars die logistiek gebruiken als een ondersteunende activiteit voor hun hoofdactiviteit. Het zijn actoren die het transport organiseren zodat ze volledige controle hebben over de relatie met hun klant.

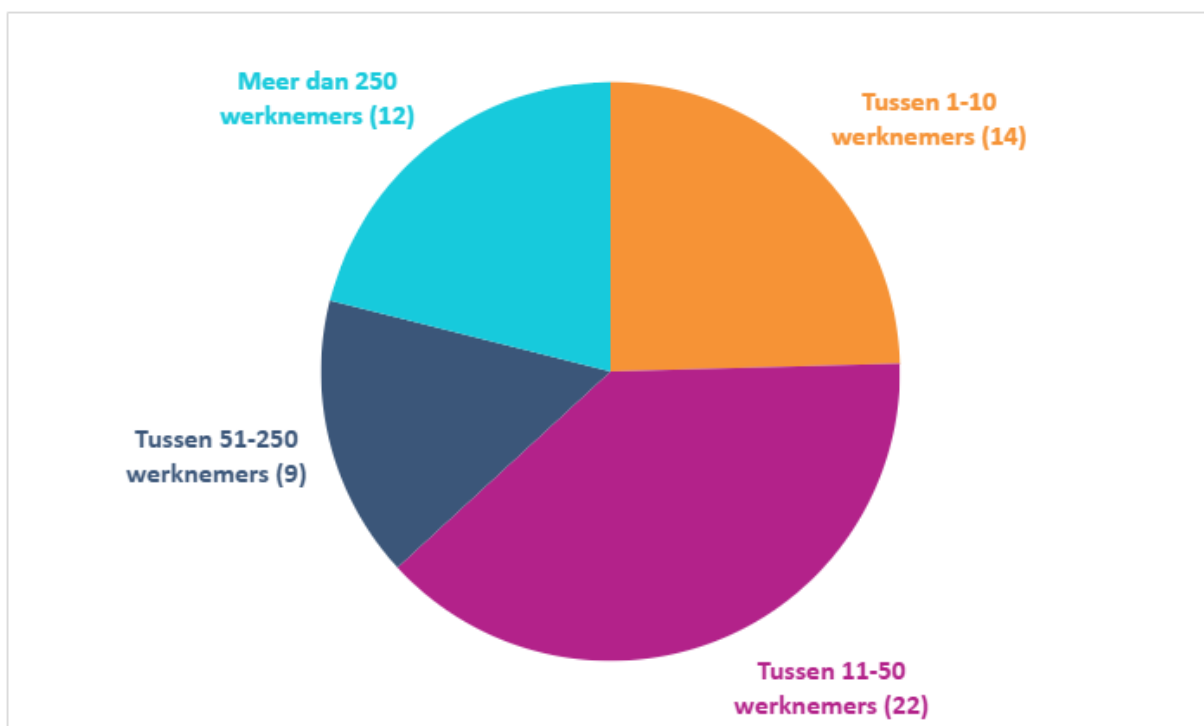
Figuur 5: Classificatie van ondertekenaars van cyclus 1 volgens hun rol in de logistieke keten



Volgens grootte

Tot slot kunnen we de ondertekenaars classificeren op basis van hun grootte. Figuur 6 toont een goede mix van kleine en grote bedrijven. De grote bedrijven zijn echter oververtegenwoordigd wanneer we vergelijken met de werkelijke verdeling in het Brusselse economische weefsel. Zo telt Brussel slechts 1% aan bedrijven met 50 of meer werknemers en bijna 3% bedrijven met 10 tot 50 werknemers, terwijl de overgrote meerderheid van de Brusselse bedrijven micro-ondernemingen zijn (< 10 werknemers). Deze oververtegenwoordiging zorgt er echter voor dat de Green Deal aan impact wint.

Figuur 6: Classificatie van ondertekenaars van cyclus 1 volgens de grootte van hun organisatie



Verbintenissen

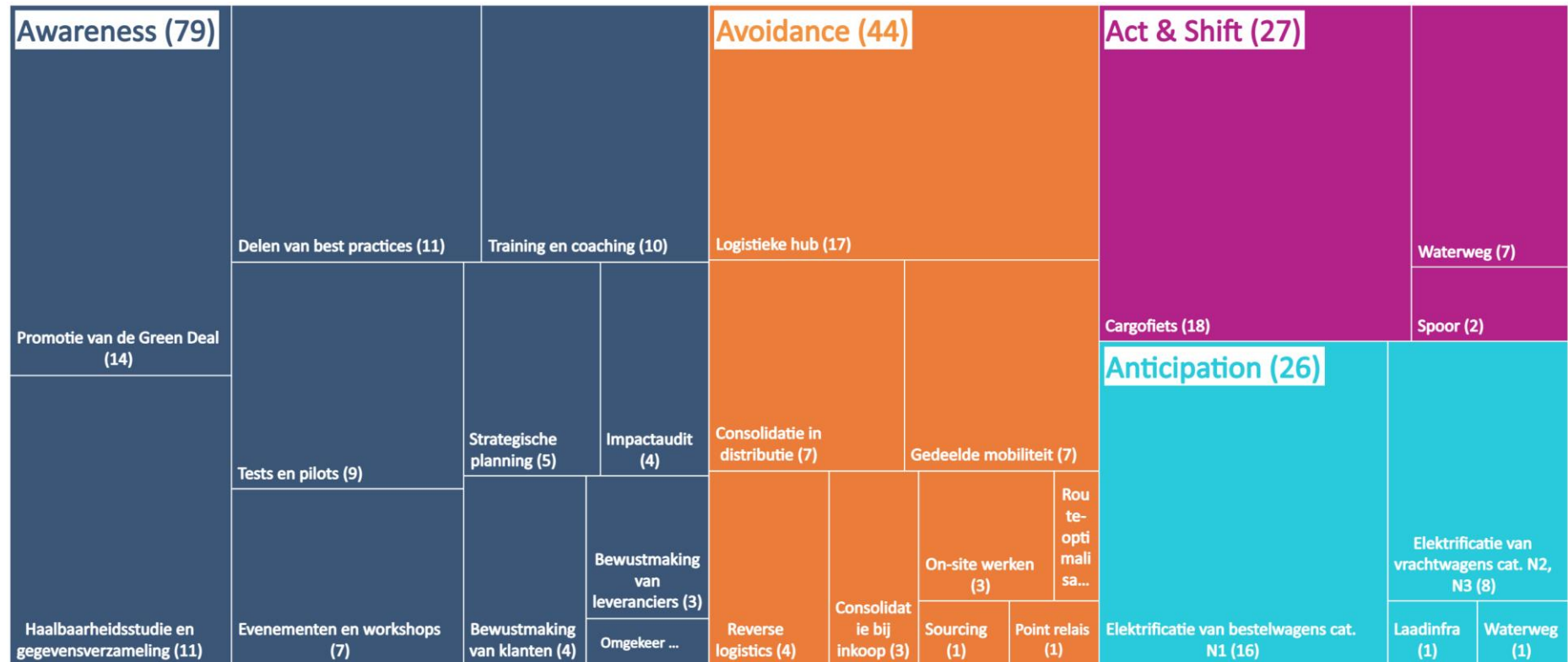
Soort verbintenissen

In totaal werden 176 verbintenissen geformuleerd door de 63 ondertekenaars. Elk van deze verbintenissen draagt bij aan een van de "4 A's" van duurzame logistiek.

- **Awareness:** klanten, opdrachtgevers en andere belanghebbenden bewust maken van de impact van logistiek in de breedste zin van het woord, om vervolgens acties te stimuleren die bijdragen aan een duurzame logistiek.
- **Avoidance:** het aantal afgelegde kilometers verminderen, ongeacht het vervoermiddel.
- **Act & Shift:** overgang van wegvervoer naar andere vervoerswijzen zoals spoor, waterwegen en fiets.
- **Anticipation of new technologies:** overstap naar emissiearme voertuigen voor kilometers die niet vermeden kunnen worden op de weg.

Om deze categorieën concreter te illustreren, hebben we ze onderverdeeld in subcategorieën. Figuur 7 toont de soorten verbintenissen die het meest voorkomen bij de ondertekenaars van de eerste cyclus van de Green Deal voor stadslogistiek.

Figuur 7: Uitsplitsing van de verbintenissen volgens de 4A's en hun subcategorieën



De realisatie ervan

Deze verbintenissen, die aan het begin van cyclus 1 werden geformuleerd en in april 2023 werden ondertekend, moesten tegen begin 2025 zijn gerealiseerd. Na de afsluitende gesprekken van cyclus 1 konden we beoordelen in hoeverre deze verbintenissen werden nagekomen.

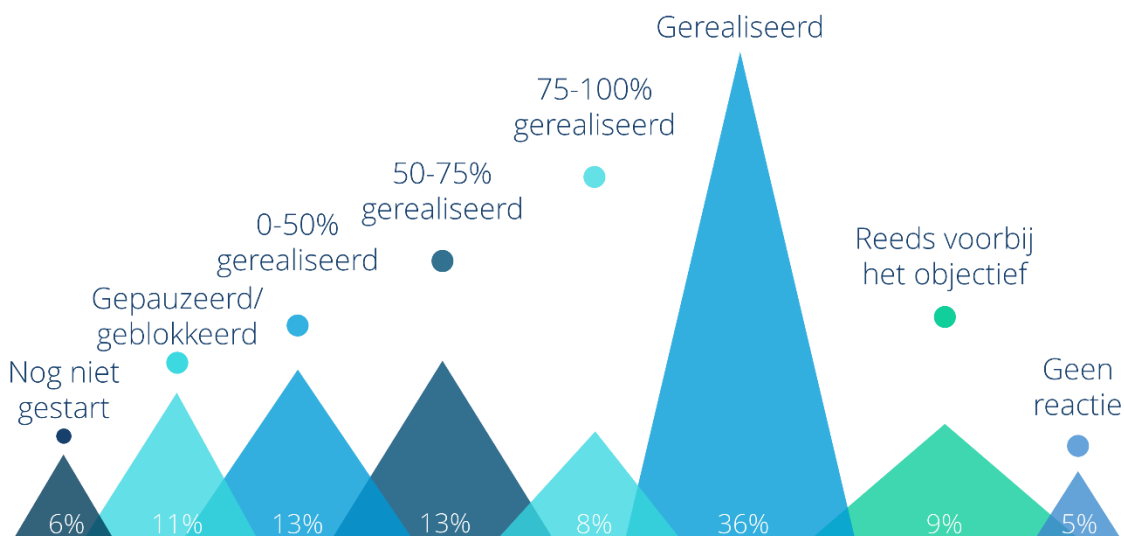
Figuur 8 laat zien dat bijna de helft van de doelen zijn bereikt of zelfs overtroffen (45%), waar een beduidend aantal doelen binnen handbereik liggen (8%). Samen vertegenwoordigen deze succesvolle realisaties 53% van de verbintenissen.

Andere verbintenissen zijn helaas opgeschort of geblokkeerd tijdens cyclus 1. Sommige zijn zelfs nog niet van start gegaan. Deze categorie vertegenwoordigt 17% van de verbintenissen.

Daartussenin bevinden zich verbintenissen die momenteel worden uitgevoerd, maar die nog niet dusdanig gevorderd zijn dat ze minstens driekwart van de beoogde doelstellingen hebben bereikt. De betrokken leden geven aan hier nog extra tijd voor nodig te hebben. Deze categorie vertegenwoordigt ruim een kwart van de verbintenissen (26%).

Ten slotte konden 5% van de verbintenissen niet worden beoordeeld omdat zes ondertekenaars om verschillende redenen geen gevolg hebben gegeven aan uitnodiging voor de afsluitende gesprekken van cyclus 1.

Figuur 8: Uitsplitsing van de verbintenissen naar graad van verwezenlijking

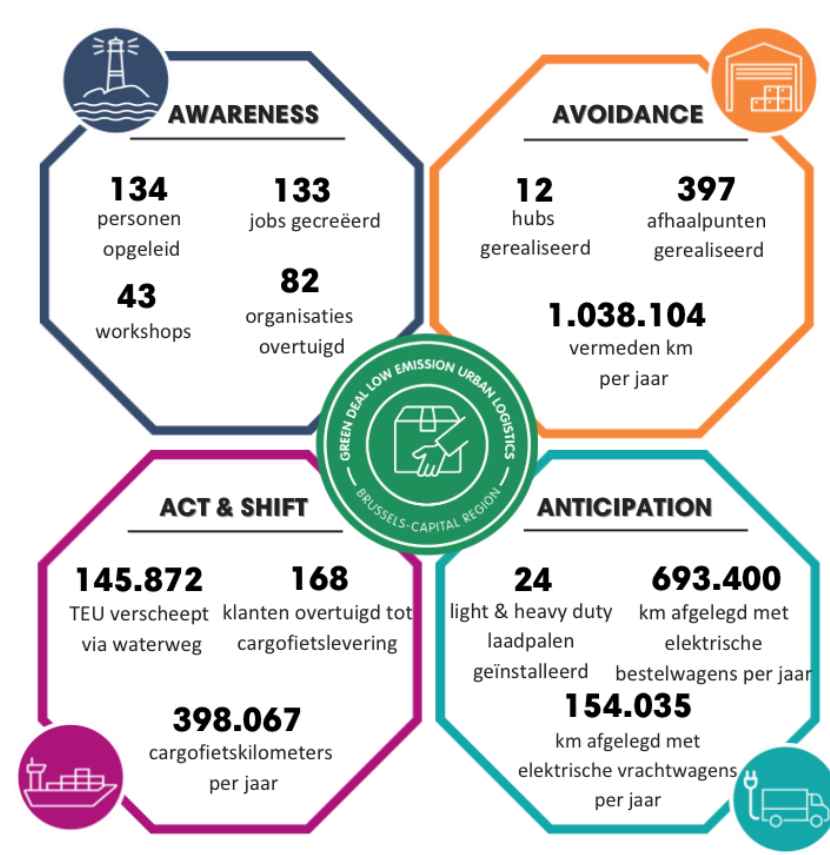


Hun impact

Dankzij de uitvoering van de meeste verbintenissen die in de Green Deal zijn aangegaan, hebben we hun impact op de mobiliteit, levenskwaliteit en economie in Brussel kunnen inschatten.

Error! Reference source not found. toont de belangrijkste impacts van de gerealiseerde engagementen per A. Het is echter belangrijk dat we duiden hoe we tot deze cijfers zijn gekomen, gezien de Green Deal vooral als *katalysator* voor deze impacts moeten worden gezien en niet zozeer als *enige* drijfveer. Zo zou het niet correct zijn om een impact voor 100% toe te kennen aan een of meerdere engagementen van een Green Deal-lid.

Figuur 9: De impact van de verbintenissen die in cyclus 1 zijn nagekomen



Voor **Awareness** probeerden we tijdens de evaluatie te achterhalen of een bepaald engagement heeft geleid tot extra jobcreatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hoewel we voorzichtig moeten zijn met deze cijfers menen we te mogen stellen dat onze leden tijdens cyclus 1 van de Green Deal minstens 133 jobs¹ werden gecreëerd en daarbovenop bijna evenveel mensen werden opgeleid in het kader van duurzamere logistiek. Een voorbeeld om aan te tonen hoe we deze indicator (jobcreatie) becijferen is dat van Citydepot, waar ze met de ingebruikname van hun consolidatiehub in de voormalige site van bpost langsheen het kanaal 40 extra voltijdse jobs creëerden en daarbovenop 5 voltijdse werknemers kunnen tewerkstellen via een maatwerkbedrijf. En ander voorbeeld is VPD Logistics, dat via haar zero-emissie beleving voor IKEA 30 personen voltijds aan het werk kan houden. Beide voorbeelden betreffen ingrepen die de druk van de logistiek – zij het via inname van de openbare weg, uitstoot van schadelijke uitlaatgassen en/of geluidsproductie – op het Brussels leefmilieu verlichten. Toch moeten we ook correct rapporteren dat zulke engagementen hoogstwaarschijnlijk ook zonder de Green Deal hadden doorgegaan, wat niet wegneemt dat ze mee bijdragen aan een leefbaardere stad. In dat opzicht konden leden als VPD en Citydepot de Green Deal gebruiken als platform om hun vergaande inspanningen te valoriseren (visibiliteit) en konden de andere leden op hun beurt leren uit de gedeelde praktijkervaringen.

Onze leden zaten ook niet stil en organiseerden maar liefst 43 workshops. Deze omvatten zowel het delen van succesverhalen door logistieke spelers of federaties (vb. VPD Logistics (12), Embuild (7), The New Drive (2)) als het aantonen van het potentieel van fietslogistiek (vb. Urbike (15), Traject (1)).

Voor **Avoidance** mogen we stellen dat er 12 hubs werden gerealiseerd van verschillende grootorde, gaande van grote consolidatiehubs in de stadsrand (2, met name door Citydepot en VPD Logistics) tot kleinere hubs in de

¹ Bij de eindevaluatie voor cyclus 1 werd alle leden gevraagd of hun engagement ook tot *nieuwe* jobs in Brussel heeft geleid

stad zelf (10, onder andere via Bpark en eFarmz). Hiernaast kreeg Brussel 72 extra *drop off points* (zoals lockers, voornamelijk via GLS). In termen van vermeden kilometers over de weg (via bestel- en vrachtwagen) registreren we een reductie van meer dan één miljoen kilometer. Dit door consolidatie van goederen, optimaliseren van routes, het inzetten op *reverse logistics* en dergelijke meer. Als voorbeeld kunnen we Shipit aanhalen, welke door een *just-in-time* levering van grote volumes aan bouwmaterialen via de waterweg meer dan 500.000 vrachtwagenkilometers heeft vermeden.

Dankzij de financiering van Bloomberg, welke exclusief kon worden verkregen door leden van de Green Deal, hebben sommige leden in het kader van twee projecten kunnen experimenteren met innovatieve oplossingen waarbij meerdere actoren betrokken zijn om het aantal afgelegde kilometers te verminderen. Een daarvan, het project “Archipel”, maakte het mogelijk om te experimenteren met een netwerk van microhubs in het hele gewest, met als doel het ontwikkelen van fietsleveringen, ook in dichtbevolkte maar verder afgelegen stedelijke gebieden. De evaluatie van dit distributieschema heeft aangetoond dat dankzij deze nieuwe distributiemodellen de uitstoot per bezorgadres met 45% is verminderd. Zonder de Green Deal was dit project waarschijnlijk nooit tot stand gekomen.

Kijken we naar **Act & Shift**, dan zien we dat er in Brussel net geen 400.000 kilometers met cargofietsen werden afgelegd sinds de start van de Green Deal en dat minstens 168 bedrijven werden overtuigd om over te schakelen op beleving via de fiets. Het aantal fietskilometers is uiteraard vooral gebaseerd op de inzet van de aangesloten fietskoerierbedrijven (Cargo Velo (75.000 km), Citydepot (25.750 km), Urbike (137.000 km)), maar ook door leden met een andere kerntaak (Rouf (9.350 km), Proximus (4.000 km) Hooba (92.500 km), eFarmz (11.000 km) en Lime (41.600km)). Ook op vlak van verschuiving naar de waterweg zien we dat er bij onze leden een equivalent van minstens 150.000 20-voetcontainers (TEU) via de waterweg werd getransporteerd, ondanks in minder gunstig 2024 waarin transport via de weg vaak nog de goedkoopste oplossing bleef.

Tot slot zien we voor **Anticipatoir** dat er minstens 24 laadpalen bijkwamen voor logistieke voertuigen (waarvan 18 in de stadsrand via VPD Logistisch) en dat de elektrische bestelbusjes en eTrucks van onze leden samen meer dan 800.000 km aflegden. Wat betreft de laadpalen gaat dit voornamelijk over private laadpalen op het terrein van de Green Deal-leden zelf.

Voorbeelden van inspirerende verbintenissen

In dit deel willen we een bijzonder succesvolle verbintenis in elke categorie van duurzame logistieke acties belichten.

Awareness: Belgian Cycle Logistics Federation – BCLF

Een van de twee verbintenissen van de BCLF in de eerste cyclus van de Green Deal had tot doel de eerste Belgische Barometer voor fietslogistiek te publiceren.



De eerste barometer werd gepubliceerd in oktober 2023 en was het onderwerp van een evenement dat werd bijgewoond door leden van de Green Deal. Deze eerste editie schetst een beeld van de fietslogistieke sector en brengt de behoeften en uitdagingen in kaart op basis van twee enquêtes onder belangrijke actoren, met name de organisaties voor fietsbeleving in de *last-mile* en de koeriers zelf. Op basis van deze resultaten heeft de BCLF het “*Cycle Logistics Wheel*” voorgesteld, waarmee verschillende factoren worden gevisualiseerd die de ontwikkeling van fietslogistiek ondersteunen, evenals de positieve effecten ervan voor de samenleving.

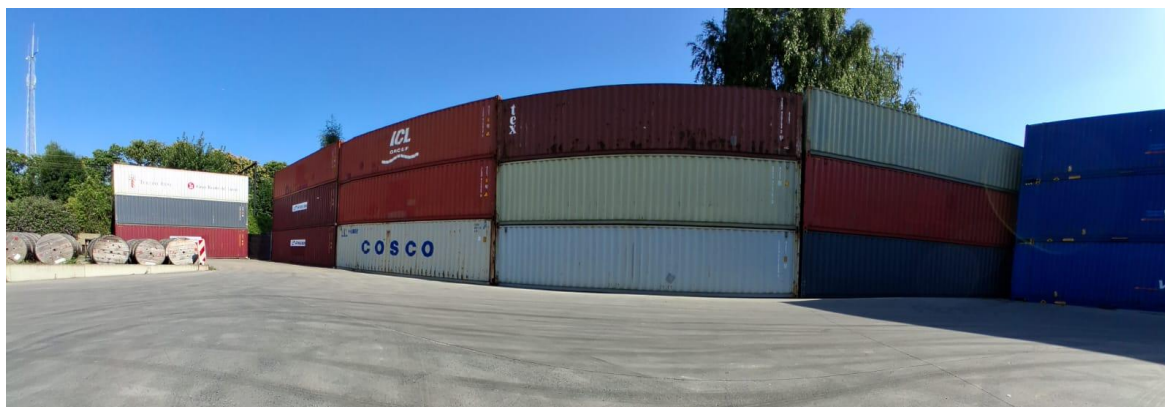
We willen deze realisatie graag in de verf zetten omdat de eerste editie van de barometer kwalitatief zeer hoogstaand was en er in november 2024 ook een nieuwe editie volgde. Hierin werd grondig onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om fietslogistiek in het bredere landschap van de logistieke sector te positioneren, waarbij de ontwikkeling en impact ervan werd gemeten. De publicatie belicht zowel het huidige marktaandeel van leveringen per cargofiets als het nog grotendeels onbenutte potentieel ervan in de stadslogistiek. Ze formuleert ook verschillende aanbevelingen voor overheden, constructeurs, vervoerders, burgers en alle actoren van het fietslogistieke ecosysteem.

Dankzij het werk rond deze twee publicaties heeft de BCLF ervoor gezorgd dat fietslogistiek aan geloofwaardigheid heeft gewonnen en als een volwaardig alternatief in de logistieke sector wordt gezien. De kwantificering van de impact ervan verdient bijzondere aandacht, vooral omdat het moeilijk is om betrouwbare gegevens te verkrijgen in deze sector. De cijfers van de tweede barometer zijn dus referentie- of ijkpunten geworden, waarover zowel in de [Nederlandstalige](#) als in de [Franstalige](#) pers wordt bericht. Door een reportage in het [televisienieuws](#) kon ook een breder publiek worden bereikt. Deze verbintenis werd gerealiseerd dankzij de steun van de ondernemingen die deelnamen aan de enquêtes en workshops, en dankzij de steun van het kabinet van de federale minister van Mobiliteit.

Avoidance: De Muntschouwburg

Een van de twee verbintenissen van de Muntschouwburg in cyclus 1 van de Green Deal had tot doel de opslagcontainers van Antwerpen te verplaatsen naar een locatie dicht bij de werkplaats in Neder-over-Heembeek.

De schouwburg slaat zijn talrijke decors op in zeecontainers om ze in goede staat te houden en het transport naar andere partners in heel Europa te vergemakkelijken. Gezien opslagplaats zich in Antwerpen bevindt moeten er heel wat kilometers worden afgelegd vanuit de werkplaats in Neder-Over-Heembeek. Om deze afstanden te verkleinen zocht de Munt naar een opslagplaats voor zijn containers dicht bij huis. Tijdens cyclus 1 werd een oplossing gevonden in Tubeke, waardoor de ritten werden ingekort van 65 km tot 25 km.



Hier liet de Munt het echter niet bij. De schouwborg zet zijn denkwerk voort en probeert de opslag nóg dichterbij te brengen. De Haven van Brussel is dus hierbij een partner geworden, mede dankzij de steun van een transportexpert. Samen bekijken ze hoe de containerterminal van het Gewest, die vlakbij de werkplaats van Neder-over-Heembeek ligt en welke zal uitbreiden, een ideale locatie kan zijn voor opslag van decorstukken.

De hogere opslagkosten in Brussel zijn uiteraard een belangrijke factor bij de uiteindelijke keuze. Maar deze kunnen worden gecompenseerd door besparingen op transportkosten voor containers met een hoge omloopsnelheid. Hoe dan ook wordt er momenteel nagedacht over deze kwestie en de lessen die hieruit worden getrokken, welke De Munt in ieder geval zal delen binnen de Green Deal-gemeenschap.

Act&Shift: Cargo Velo

Cargo Velo is na een succesvolle introductie in Gent en Antwerpen ook sinds 2023 actief in Brussel. Om haar ambities in de hoofdstad kracht bij te zetten besloot de organisatie om eind 2023 te fusioneren met Dioxyde de Gambettes, welke reeds een gevestigde waarde was in de Brusselse fietslogistiek.

De fusie stelde Cargo Velo in staat om een groter potentieel van klanten te bereiken dankzij het uitbreiden van de operationele slagkracht. Hierdoor kon er een antwoord worden geboden op de servicevraag van grotere klanten. Tevens stelde dit hen ook in staat om nieuwe types goederenstromen - zoals e-commerce en medische/pharmaceutische transporten - aan te kunnen boren én tegelijk leveringen voor kleinere handelszaken rendabeler te combineren. Dit heeft geleid tot een 80-tal nieuwe klanten in Brussel sinds de toetreding tot de Green Deal.

De sleutel tot het succes van de fusie ligt volgens Cargo Velo bij het aligneren van de operationele strategie van beide partijen met betrekking tot werkmethode, verloning, serviceniveau, etc. Het snel kunnen realiseren van de verwachte synergievoordelen is eveneens cruciaal gebleken, net zoals de positieve reactie van bestaande en nieuwe klanten alsook investeerders. Ten slotte was ook de bereidheid van de aandeelhouders bepalend en meer bepaald het besef van de voordelen en noodzaak van een fusie.

Cargo Velo groeide van drie naar zes voltijdse werknemers voor de Brusselse markt tussen 2023 en 2024 en hoopt op dit elan verder te kunnen gaan. Qua afgelegde cargofietskilometers laten ze een stijging van 60.000 naar 75.000 km per jaar optekenen voor respectievelijk 2023 en 2024. Ook zagen ze over die periode het aantal stops per jaar toenemen van 30.000 naar 40.000.

We willen Cargo Velo deze visibiliteit gunnen voor de geboekte progressie waarmee ze ook actief hun steentje bijdragen aan het leefbaarder maken van Brussel zonder aan kwaliteit van service in te moeten leveren.



Anticipation: Colruyt Laagste Prijzen

Colruyt is een pionier op het vlak van duurzamere logistiek. In die hoedanigheid onderzoekt de retailspeler al sinds 2005 hoe ze haar impact op klimaat en leefmilieu tot een minimum kan herleiden. Het mocht dan ook niet verbazen dat Colruyt bij de ondertekening van de eerste cyclus van de Green Deal twee engagementen aangaande rond de elektrificatie van haar vrachtwagenvloot.

Eén van die engagementen betrof een concrete aankoop van maar liefst 5 gekoelde elektrische 19-ton vrachtwagens voor de belevering van klanten in het Brusselse, en dit al in 2023. Bij de twee evaluaties die we met Colruyt hielden kwam vooral de haalbaarheid naar voor om eTrucks in te kunnen kantelen in de dagelijkse planning. Het zijn namelijk de gekende, vaste routes naar klanten die als eerste geëlektrificeerd kunnen worden.

Colruyt monitort dagelijks hoe de autonomie van haar eTrucks wordt geïmpacteerd door rijstijl, belading en omgevingstemperatuur, en focust zoveel mogelijk op het optimaal beladen van de retourritten. Met het delen van deze praktijklessen helpt Colruyt mee om andere logistieke spelers te doen verschuiven richting zero-emissie logistiek over de weg. We willen vanuit de werkgroep Colruyt deze visibiliteit gunnen omdat het bedrijf er – mede voor de hele sector - voor ijvert om wetgeving rond logistiek over de gewesten heen zoveel mogelijk te aligneren om zo de resterende obstakels voor een massale marktadoptie weg te werken.

In 2024 legde Colruyt met haar 5 eTrucks al meer dan 45.000 km af en doet het de nodige ervaring op om zich klaar te maken voor een verdere vergroening van haar vloot. Zo wil Colruyt tegen 2030 al haar interne logistieke kilometers emissievrij doen, om tegen uiterlijk 2035 ook al haar onderaannemers de overstap te laten maken. Colruyt besteedt vandaag zo'n 90% van haar kilometers uit aan onderaannemers.



De uitvoering van de verbintenissen

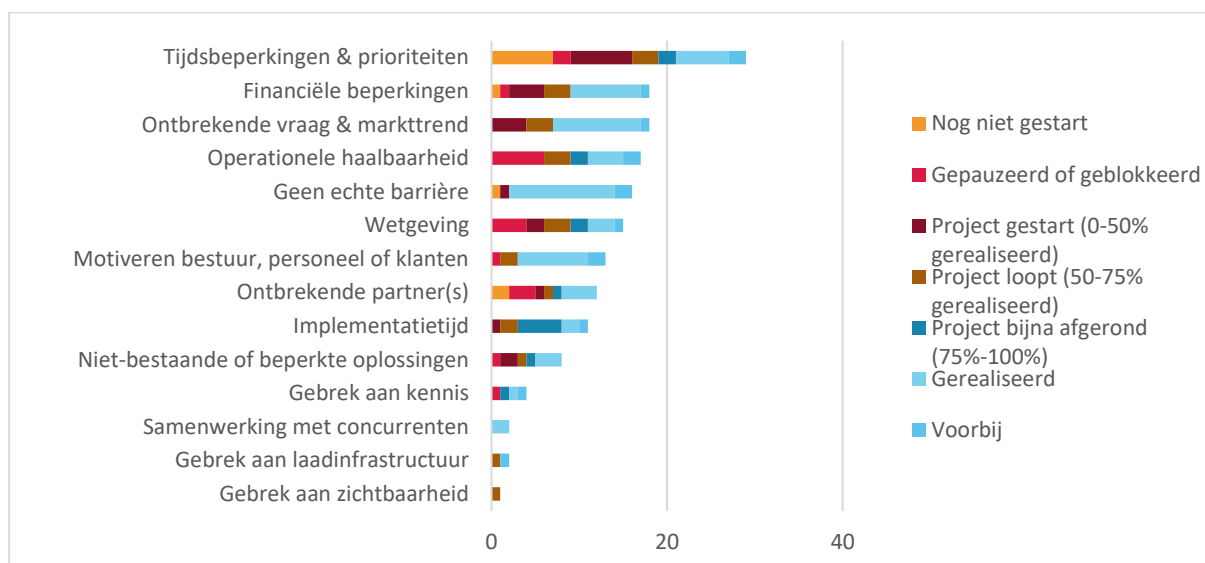
Het belang van afsluitende evaluatiegesprekken reikt verder dan enkel het opvolgen van de verwezenlijking van de verbintenissen en de impact ervan. Het doel was ook om de ervaringen van alle ondertekenaars op te halen en te delen om zo advies en inzichten mee te kunnen geven aan ondertekenaars in cyclus 2 en daarna. In dit deel van het rapport vindt u de voornaamste factoren terug die de verwezenlijking van de verbintenissen in de weg stonden of juist bevorderden.

Obstakels

We analyseerden met elk lid de belangrijkste obstakels die ze waren tegengekomen. Figuur 10 vat hun feedback samen. Zo valt op dat de belangrijkste beperking te wijten is aan het gebrek aan tijd en prioriteit die aan deze acties kon worden gegeven. Dit onderstreept het belang om in de nieuwe cyclus de inspanningen van de ondertekenaars te richten op een beperkter aantal verbintenissen om zo de gerealiseerde impact van de Green Deal te maximaliseren. In deze context is de begeleiding die aan de ondertekenaars wordt aangeboden vanuit de werkgroep ook zinvol, omdat deze ertoe bijdraagt dat de verbintenissen hoog op de agenda van de ondertekenaars blijven staan.

Hiernaast zien nog drie belangrijke obstakels, met name financiële beperkingen, operationele haalbaarheid en het gebrek aan marktvraag naar de voorgestelde oplossingen.

Figuur 10: De obstakels voor elk van de verbintenissen, uitgesplitst naar graad van verwezenlijking



Het is ook interessant om deze resultaten te analyseren in functie van de voortgang van verbintenissen. Zo wordt beter inzichtelijk waarom sommige verbintenissen niet volledig zijn nagekomen voor het einde van cyclus 1. We merken op dat de verbintenissen die opgeschort of geblokkeerd werden voornamelijk te kampen kregen met uitdagingen op het vlak van operationele haalbaarheid, wetgeving of het gebrek aan partners. Voor verbintenissen die nog niet of nauwelijks van start zijn gegaan, is de belangrijkste factor de tijdsdruk en de noodzaak om andere acties te prioriteren.

Bij een analyse van de in het algemeen nagekomen verbintenissen worden de conclusies duidelijker. Bij de verbintenissen die bijna zijn afgerond, is de vertraging voornamelijk toe te schrijven aan een langere "implementatietijd" dan verwacht. Van de verbintenissen die zijn nagekomen, werd door de ondertekenaars de categorie "geen echte barrière" als meest voorkomend antwoord op de verschillende voorgestelde belemmeringen gegeven. Toch blijkt uit Figuur 10 dat de onze leden voor de meeste aangegane verbintenissen nog steeds bepaalde obstakels moesten overwinnen, met name ongunstige markttendensen, financiële

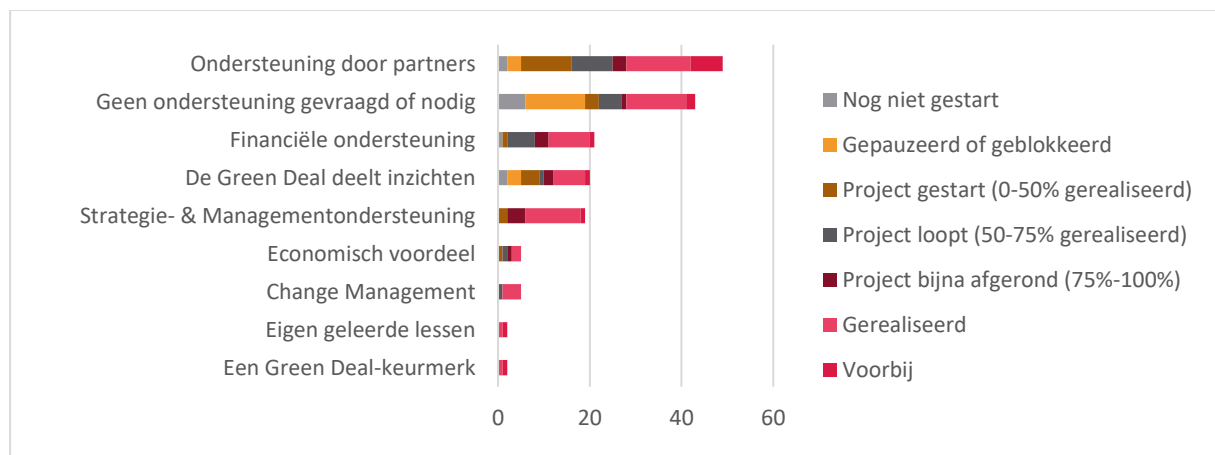
beperkingen en de moeilijkheid om mensen te motiveren om de verbintenis aan te gaan, zowel intern (met personeel of management) als extern (met klanten).

Steun

Voor elke verbintenis deden we voorts navraag naar wat de belangrijkste steun was die de realisatie ervan mogelijk heeft gemaakt. Figuur 11 laat zien wat de belangrijkste vormen van ondersteuning waren. Volgens de ondertekenaars komt de belangrijkste steun van hun partners, al dan niet verbonden aan de Green Deal.

Hiernaast zien we nog drie belangrijke bronnen van ondersteuning, zijnde financiële ondersteuning, ondersteuning op vlak van strategie en bedrijfsmanagement en het delen van succesverhalen en inzichten binnen de Green Deal. Dit sterkt ons in de overtuiging dat een Green Dealgemeenschap echt rendeert wanneer partijen elkaar gaan opzoeken om ervaringen uit te wisselen.

Figuur 11: De steun voor elk van de verbintenissen, uitgesplitst naar graad van verwezenlijking



Merk bovendien op dat de categorie "Geen ondersteuning gevraagd" ook goed vertegenwoordigd is. Dit kan gemakkelijker worden verklaard door deze resultaten te analyseren in het licht van de mate waarin de verbintenissen zijn gerealiseerd. Zo valt op dat van de verbintenissen die zijn geblokkeerd of opgeschort, de overgrote meerderheid geen beroep heeft gedaan op steun van eender welke aard. Hetzelfde geldt voor verbintenissen die nog niet zijn gestart. Zodra de verbintenissen echter worden uitgevoerd, is opnieuw de steun van de partners van essentieel belang.

Een Green Deal om te inspireren, ondersteunen en valoriseren

Tijdens de afsluitende gesprekken werd ook gepolst naar de bevindingen van de ondertekenaars over de Green Deal zelf. Volgens hen zijn de vier punten in Figuur 12 de meest voorkomende redenen om een verbintenis aan te gaan. Deze feedback toont aan dat de acties van cyclus 1 een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan de drie doelstellingen van de Green Deal, namelijk inspireren, ondersteunen en valoriseren.

Om de actoren met elkaar in contact te brengen werd een LinkedIn-groep opgericht, die in september 2024 werd omgevormd tot een open groep. Alle leden kunnen er berichten plaatsen om hun nieuws te delen. De groep telde 163 leden op 30 juni 2025 en blijft groeien. Tussen september 2024 en juni 2025 werden in totaal 40 berichten gepost, die samen maar liefst 13.482 keer bekeken werden. Dit medium is dus eveneens een nuttig hulpmiddel om leden te inspireren, te ondersteunen en te valoriseren.

Hieronder tonen we enkele getuigenissen van onze ondertekenaars, welke kaderen in de vier categorieën die worden weergegeven in Figuur 12.

Figuur 12: De vier voornaamste motivaties van de ondertekenaars om zich aan te sluiten bij de Green Deal



Zich engageren en ondersteund worden

- *De Green Deal biedt de mogelijkheid om na te denken, doelen te stellen en deze op papier te zetten. We proberen ze te volgen en ons eraan te houden. Als we minder formele afspraken maken, zullen we deadlines uitstellen. Begeleiding is nuttig om vooruitgang te boeken (Chirec).*
- *Individuele gesprekken zijn zeer waardevol. Vanuit ondernemersoogpunt is dat een heel gezonde aanpak. Het is ook heel structurerend om doelstellingen over een lange periode te bekijken (Urbike).*
- *De beschikbaarheid van de facilitators uit de werkgroep wordt zeer gewaardeerd! Er is een vertrouwensrelatie ontstaan (Clem).*
- *De Green Deal dwingt ons om na te denken en kansen te grijpen. Coaching helpt om uit de comfortzone te stappen en na te denken over wat we nog meer kunnen doen voor de transitie (Lucien).*

Zich laten inspireren en kennis opdoen

- *De Green Deal stelde ons in staat om aanwijzingen en antwoorden te vinden op vragen die we onszelf hadden gesteld. Het is interessant om zo'n breed scala aan ondertekenaars te hebben, een globaal beeld van wat logistiek inhoudt (Bilmo).*
- *De Green Deal ondertekenen betekent dat we ons verbinden tot dat deel van de waardenketen dat we voorheen veelal konden negeren, zijnde de logistieke activiteit. Voor deze nalatigheid betalen we vandaag in Brussel letterlijk de prijs (bv. via fileleed). Dat benadeelt iedereen en iedereen draagt hierin een zekere verantwoordelijkheid. Deze uitwisselingen openen onze ogen en dwingen ons om te kijken wat we beter kunnen doen (Eurovia).*
- *De Green Deal maakt onderlinge hulp en toegang tot advies mogelijk. Het is een hulpbron die ongetwijfeld beter benut kan worden. De Green Deal is veel meer dan het nakomen van ieders eigen verbintenissen (BCLF).*

Zichzelf motiveren en gevaloriseerd worden

- *De Green Deal is een bredere beweging die de individuele organisatie overstijgt (Dott).*
- *Het is een bron van motivatie. Zo kunnen we verbintenissen aangaan naar de buitenwereld toe. We voelen ons niet alleen (KGS).*
- *Jezelf naar buiten toe kunnen voorstellen als lid van de Green Deal opent deuren. Ook binnen de gemeenschap omdat je er banden kunt smeden. Voor kleine actoren zorgt dit voor meer geloofwaardigheid (Coventuris).*

Verbinden en samenwerken

- *De kracht van de Green Deal is het potentieel voor samenwerking (Proximus).*
- *De Green Deal maakt het mogelijk om aanwezig te zijn bij de actoren van de logistiek, het is een mooi netwerk om te benutten. Men moet niet alleen afhankelijk zijn van georganiseerde evenementen en discussiegroepen. Er moet worden gestreefd naar communicatie met de leden van de Green Deal, proactief worden samengewerkt onderling en meer gebruik worden gemaakt van de LinkedIn-groep (Last Link)*
- *We zien de noodzaak om mensen samen te brengen. Ze wisselen ideeën uit en identificeren kansen (Traject).*
- *Het kost tijd, en de tijd vliegt voorbij. Voor een KMO is het belangrijk om verbintenissen aan te gaan die realistisch zijn. Indien mogelijk is het nuttig om zich te laten ondersteunen door logistieke partners en andere partijen die kunnen helpen bij de transitie (Terroirist)*

Evenementen

De evenementen die gedurende cyclus 1 werden voorgesteld, ondersteunden de drie doelstellingen van de Green Deal en maakten het mogelijk om deze feedback van de ondertekenaars op te kunnen halen.

We geven hieronder een overzicht van deze verschillende bijeenkomsten, waarin veel informatie werd uitgewisseld.

- 7 december 2022: **Pre-kick-off voor cyclus 1** en eerste vergaderingen tussen toekomstige ondertekenaars
- 19 april 2023: **Officiële ondertekening van de Green Deal** en verkiezing van de leden van het stuurcomité
- 22 mei 2023: **Workshop over financieringsmogelijkheden** met de officiële presentatie van de projectoproep door Bloomberg Philanthropies
- 23 januari 2024: **Workshop over logistieke hubs**
- Januari– maart 2024: **Interviews** met alle leden om informatie te verzamelen voor het tussentijdse jaarverslag.
- 19 april 2024 : **Netwerkbijeenkomst ter ere van de eerste verjaardag van onze Green Deal & Workshop over het elektrisch laden van logistieke voertuigen**
- 6 mei 2024: Uiterste datum voor het indienen van het **Raptor**-projectvoorstel
- 9 oktober 2024: Webinar over "**Weerstand tegen verandering voor fietslogistiek**" (door Traject en Urbike)
- 22 november 2024 : "**A road to net-zero day**", een evenement rond zero-emissie logistiek (door DFDS, The New Drive, Febetra en Volvo Trucks)
- 21 februari 2025: Netwerkbijeenkomst ter gelegenheid van de **Inauguratie van de nanohub** aan de VUB (door VUB-Mobilise en EIT Urban Mobility)
- 14 mei 2025: Netwerkbijeenkomst rond de **Pre-kick-off van cyclus 2 van de Green Deal**
- 11 en 12 juni 2025: Tweedaagse inspiratiebijeenkomst rond "**Navigating the last mile: Innovations in Zero emission urban freight**" (door POLIS)
- 4 september 2025: **Officiële ondertekening van het convenant voor cyclus 2**, netwerkbijeenkomst met alle leden

De eerste cyclus van de Green Deal wordt dus afgesloten met de lancering van de tweede cyclus van de Green Deal voor stadslogistiek. De Green Deal-gemeenschap groeide intussen al uit tot 85 ondertekenaars, terwijl er nog enkele partijen in de pijplijn zitten. De nieuwe verbintenissen zijn opgenomen in de convenant van de tweede cyclus.



De deelnemers van cyclus 1



Annex

De verbintenissen per deelnemer

Deelnemer	Verbinding
AB Inbev (Brouwerij)	1. Tegen 2025 heel de last-mile voor de horeca in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) (uitlaatpijp) emissievrij beleveren door de volledige inzet van elektrische vrachtwagens.
	2. Kennisdeling met andere deelnemers aan de Green Deal rond praktijkervaring met elektrische vrachtwagens.
Bilmo (Producent fietstrailers)	1. Stimuleren van bedrijven om cargofietsen te adopteren door verschillende soorten gebruik te promoten.
	2. Creëren van innovatieve fietsaanhangwagenconcepten op basis van feedback van Green Deal-leden.
Bpost (Nationaal postbedrijf)	1. Invoering van de Ecozone, een oplossing zowel leveringen bij afhaalpunten, met bakfietsen en elektrische bestelwagens integreert.
Cabas (Coöperatieve - korte keten voeding)	1. Verschuiving naar koolstofvrije voertuigen voor leveringsrondes bij Brusselse klanten en leveranciers.
	2. Samenwerking initiëren tussen producentencoöperaties voor de implementatie van gedeelde logistiek.
Cargo Velo & Dioxide de Gambettes (Fietskoeriersdienst)	1. Verder ontwikkelen van fietslogistiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en omzetten van nieuwe goederenstromen naar fietsen.
	2. Becijferen en communiceren van de impact van fietsleveringen aan het publiek en het cliënteel
	3. Ingebruikname van een (gedeeld) logistiek platform aan de rand van Brussel, verbonden met ten minste één microhub nabij de Brusselse Vijfhoek door middel van een gegroepeerde shuttle tussen beide.
Centre d'Entraide de Jette (Centrum tegen Kansarmoede)	1. Aankopen en delen van een elektrische bestelwagen om onverkochte voedingswaren op te halen.
	2. Testen van een fietsophaaldienst voor herbruikbare artikelen bij burgers thuis om tweedehands "Rouf"-winkels te bevoorraden.
	3. Stimuleren van het gebruik van cargofietsen door de ervaringen van het <i>Centre d'Entraide</i> en de "Rouf"-winkels bekend te maken bij degenen die betrokken zijn bij circulaire economie en/of voedselhulp.
City Depot (Partner in duurzame stadsdistributie)	1. Verdere uitrol van elektrische bestel- en vrachtwagens die specifiek worden ingezet voor Brussel
	2. Verdere uitrol van de inzet van fietskoeriers via samenwerking
	3. Oprichting van een nieuwe consolidatiehub
Clem (Deelmobiliteit)	1. Uitrol van 50 stations voor gedeelde elektrische bestelwagens (N1), gedeelde elektrische scooters en – waar mogelijk – gedeelde cargofietsen.

Colruyt (Retail)	1. Opzetten van een pilootproject rond de elektrificatie van vrachtwagens
	2. Aankoop van vijf elektrische 19t vrachtwagen voor de leveringen van professioneel klanten in Brussel.
Coventuris (Ontwikkelingsbureau voor innovaties)	1. Opzetten van een workshop om samen met marktspelers de specifieke uitdagingen voor de interconnectie tussen transport via binnenvaart en stadslogistiek aan te kaarten
	2. Opzetten van een proefproject om een innovatieve en duurzame oplossing te testen die rivier- en last-mile-logistiek met elkaar verbindt.
De Munt /Théâtre La Monnaie	1. Verplaatsen van de opslagcontainers in Antwerpen naar een locatie dicht bij het atelier in Neder-over-Heembeek.
	2. Samenwerken met leveranciers om hen aan te moedigen om emissiearme oplossingen te gebruiken en het aantal leveringen aan het theater via een aankoopcentrale te verminderen.
Delhaize De Leeuw NV (Retail)	1. Opzetten van een pilootproject rond de vergroening van de last-mile in 2023, via een verschuiving van leveringen met fossiele voertuigen naar cargofietsen en elektrische bestelwagens voor e-commerceleveringen B2C.
Embuild (Nationale associatie voor de bouwsector)	1. De Green Deal promoten via de nieuwe Logistieke Adviseur door het bewustzijn te vergroten en goede praktijken te verspreiden onder de bedrijven die lid zijn van Embuild.
	2. Opzetten van pilootprojecten die verschillende oplossingen voor duurzame logistiek in de bouwsector testen.
Eurovia (Bouwsector - wegenwerken)	1. Optimaliseren van de belading van vrachtwagens door de behoeften van bouwplaatsen te synchroniseren en zo dubbele vrachtritten te voorkomen.
	2. De waterweg gebruiken voor nieuwe soorten producten, zoals het vervoer van natuursteen.
	3. Behalen van de derde score op de SKAO-gecertificeerde CO2-prestatieschaal.
Febetra (Transportfederatie)	1. Kennisdeling via vakliteratuur en workshops
FrigoLoco (Verkoopsautomaten voor voeding)	1. Met steeds meer leveranciers samenwerken die emissievrij leveren.
	2. Beperken van de goederenstroom tussen partners en klanten door prioriteit te geven aan lokale partners.
	3. Enkel nog (uitlaat) emissievrij leveren vanuit de vestiging in Oudergem.
GLS (Logistiek)	1. Het aantal leveringen in <i>parcel shops</i> (ophaalpunten of lockers) met 20% verhogen in 2023
	2. Bestuderen van de haalbaarheid van de inzet van cargofietsen in Brussel voor de levering van kleine pakketten
	3. Implementatie elektrische bestelwagens vanuit depot in Neder-Over-Heembeek
Groupe One (Facilitator duurzaam ondernemen)	1. Bijstaan in het opmaken van een leveringsplannen voor bedrijven om recurrente leveringen te kunnen bundelen via een aankoopcentrale.
	2. Opstellen en verspreiden van een stappenplan om ondernemers te ondersteunen naar een actievere mobiliteit binnen hun activiteiten.
	3. Bewustmaking en stimulering van leveranciers om gebruik te maken van actievere vervoerswijzen door de selectiecriteria in de toekomst aan te passen.
Holcim (Bouw)	1. Vermindering van terugzendingen van beton door bewustmaking van de klant en ontradende tarifiëring ervan
	2. Elektrificatie van twee bestelwagens voor monteurs- en laboranten

	3. Inzetten van een smartphone-applicatie (Tourmaline) om chauffeurs van betonmixers bewust te maken van verkeersveiligheid en ecologisch rijden (IVMS = In Vehicle Monitoring System).
	4. Toename van de hoeveelheid materiaal die via de waterweg wordt vervoerd
IKEA Belgium (Retail)	1. 60% zero-emissie B2C belevering in de last-mile tegen het einde van financieel jaar 2024 (eindigt op 31/08/2024) om tegen 31/08/2025 100% zero-emissie te beleveren.
L'Empoteuse (Herbruikbare voedselverpakkingen)	1. Verplaatsen van de locatie voor de reiniging van herbruikbare voedselverpakkingen binnen het Brusselse grondgebied naar een locatie die verbonden is met de cyclologistiek om de kilometers die gepaard gaan met containerlogistiek te vermijden.
Linked.Farm (Coöperatieve - korte keten voeding)	1. Afficheren van de kosten en de CO2-impact van logistiek om klanten een weloverwogen keuze te bieden.
Lucien (Bedrijfsmobiliteit – Fiets)	1. Gebruik van het logistiek centrum in Elsene om de leveringen te centraliseren en over te schakelen op fietsen voor de distributie naar de winkels
	2. Bevoorrading van de verkooppunten voor 30% realiseren met cargofietsen vertrekkende vanuit het logistieke centrum in Elsene
	3. Promotie van de circulariteit per fiets door oude fietsen op te halen en te herwaarderen voor verkoop
MeltingPom' (Koeriersdienst voor fruit- en groenten)	1. Het bundelen van de leveringen van onze klanten met de leveringen van onze leveranciers.
Metabolism (Circulaire valorisatie stedelijk afval)	1. Sensibiliseren en ondersteunen van de ontwikkeling van cyclologistiek in Brussel via een aanbod van K-Ryole aanhangwagens voor fietsen
	2. Opzetten van een pilootproject rond een logistieke hub voor voeding, in samenwerking met de actoren van Good Food
Monkey Donkey (Deelmobiliteit)	1. Het netwerk verder ontwikkelen met als doel 50 stations tegen 2025.
	2. Opzetten van een communicatie voor professionals rond de opening van nieuwe stations voor deelmobiliteit in hun buurt.
PharmaBelgium- Belmedis (Farmaceutische groothandelaar- verdelers)	1. De optimalisatie van de operationele dienstverlening en distributiestrategie in het kader van ons duurzaamheidstraject en EcoScore.
	2. Testen van elektrische bestelwagens voor inzet in de eigen vloot.
	3. Opzetten van een haalbaarheidsstudie naar de shift van bestelwagen naar cargofiets in de Brusselse Vijfhoek voor het beleveren van apothekers.
POLIS (Europese netwerkorganisatie van steden en regio's rond lokaal transport)	1. Organiseren van studiebezoeken om succesverhalen in de stedelijke logistiek in de kijker te zetten en om de andere leden van de Green Deal te inspireren in samenwerking met het ETP-ALICE-netwerk.
	2. Promoten van de Brusselse Green Deal op Europees niveau in samenwerking met het ETP-ALICE netwerk tijdens webinars, conferenties en via het uitsturen van nieuwsbrieven.
Proximus (Telecommunicatie)	1. Uitrol van CULT in Brussel (consolidatie van goederenstromen + groene leveringen): samen met deelnemende partners gaan becijferen hoeveel km en uitstoot wordt vermeden.
	2. Proefprojecten lanceren om de haalbaarheid van (uitlaat) emissievrije bestelwagens voor technici op korte termijn te beoordelen.

	3. Ondersteuning van andere partijen voor de verplaatsing van logistieke stromen van weg- naar binnenvaart van Namen naar Brussel en mogelijkheid tot samenwerking met andere Green Deal-partners.
Ready Beton (Betoncentrale)	1. Opzetten van een pilootproject met een elektrische trekker-mixercombinatie.
	2. Vervanging van de twee bestelwagens voor laboranten door elektrische exemplaren.
Recyclo (Platform voor circulaire economie)	1. Het professionalisme van de Brusselse cyclologistiek verhogen door in het bijzonder opleidingen aan te bieden voor het vervoer van zware ladingen.
	2. Diversifiëren van de goederenstroom bij Recyclo om bijvoorbeeld via een logistieke hub de <i>first-mile</i> beter te verbinden met de <i>last-mile</i> .
Shipit (Binnenvaart)	1. Ontwikkelen van een pendeldienst op het kanaal die het Zieglermagazijn en de depot van Van Moer Logistics, het Vergotedok, de Ninoofsepoort en het Biestebroekdok van noord naar zuid verbindt voor het vervoer van pakketten, paletten en bouw materiaal.
Stad Brussel / Ville de Bruxelles	1. Doorgeven van de oplossingen van de logistieke Green Deal om emissiearme/geconsolideerde leveringen te vergemakkelijken, met name in de autoluwe mazen van het Good Move Plan.
	2. Opzetten van een microhub in het kader van de werken rond tramlijn 10
	3. Opzetten van studies naar potentiële locaties voor logistieke hubs
Terroirist (Coöperatieve voor winkels en restaurants)	1. Leveringen van bakfietsen bundelen met een andere speler met het oog op retourlogistiek.
	2. Optimaliseren van de bevoorradings door bundeling van leveringen en/of ophaling per fiets bij bepaalde producenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Tri-Vizor	1. Organiseren van een jaarlijkse open workshop over efficiënte en duurzame stadsdistributie.
	2. Verbinden en begeleiden van minstens 5 bedrijven en/of organisaties naar een gezamenlijke verduurzaming van hun logistieke activiteiten, met een duidelijke focus op het verminderen van het aantal gereden kilometers.
Urbeez (Fietskoeriersdienst)	1. Elektrificatie van de stromen die de hubs bevoorraden door de inzet van twee elektrische vrachtwagens (N3).
	2. Delen van innovatieve succesverhalen via online <i>case-studies</i> .
	3. Meer inschakelen van autoverhuurdiensten voor een optimalisatie van wagenpark in Brussel
	4. Zoeken naar nieuwe 'intercity'-stromen die naar het spoor kunnen worden verschoven, zoals vandaag al gebeurt tussen Brussel en Keulen.
Urbike (Fietskoeriersdienst)	1. Implementatie van een geautomatiseerd stedelijk consolidatiecentrum dat wordt gedeeld door verschillende duurzame logistieke operatoren in BCR via het SortCut-project.
	2. Versterken van de samenwerking tussen klassieke transporteurs en fietskoeriers om de <i>last-mile</i> te verbeteren.
	3. De compatibiliteit van de fiets met de waterweg voor de last-mile in Brussel verder ontwikkelen.
	4. Opzetten van ontdekkingsdagen voor cyclologistiek met bezoeken aan de hub en bakfietstestsessies.
	5. Uitwerken van een verdere professionalisering van het statuut van de fietskoerier.
	1. Ontwikkeling van een terminal aan Het Kanaal en ter beschikking stellen van magazijnruimte voor transporteurs die de last-mile in Brussel zero-emissie aanbieden

Van Moer Group (Logistiek)	2. Vergroening van de vaartuigenvloot
	3. Studie naar betere belading van retourvaarten (<i>reverse logistics</i>)
Veolia (Afvalverwerking)	1. Aankopen van een elektrische vuilniswagen
VPD Logistics (Logistiek)	1. Shift naar elektrische grote bestelwagens (N1 klasse II & III) en vrachtwagens (N2-N3).
	2. Klanten stimuleren om:
	- de first-mile elektrisch te beleveren
	- de last-mile elektrisch te beleveren
	3. Verdere optimalisatie van belevering binnen 1 timeframe in plaats van 2 (mogelijkheid tot consolidatie leveringen)
	4. Bouw van een groene mobiliteitshub in Zellik.
Ziegler (Logistiek)	1. De last-mile voor horeca- & boetiekbelevering 80% (uitlaatpijp) emissievrij tegen 2025.
	2. Verdubbelen van het aantal 20ft-containers die via de waterweg binnenkomen vanuit Antwerpen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
	3. Ontwikkelen van een tool om de CO2-equivalent van een zending te berekenen (+ kennisdeling rond totstandkomings-proces)
	4. Opzetten van een pilootproject voor optimalisatie retourritten via ophaling afvalstromen
CityDev (Publieke dienst voor vestigingsoplossingen)	1. Uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen voor 10 vloten van kleine en middelgrote ondernemingen.
	2. Evaluatie van de haalbaarheid van het plaatsen van gedeelde fietskarren op 10 kleine en middelgrote ondernemingen.
	3. Bijdragen aan de bepaling van een gewestelijke strategie voor de oprichting en het succes van logistieke hubs (zie actie 9 van Brussel Mobiliteit).
Haven van Brussel	1. Deelnemen aan het stuurcomité van de Green Deal
	2. Gratis een vervoersdeskundige ter beschikking stellen, die tot taak heeft co-modale logistiek en duurzame 'last mile' logistiek te promoten bij de concessiehouders van het havendomein en alle Brusselse bedrijven
	3. Havenconcessiehouders begeleiden bij het verkrijgen van het CO2-neutrale label (ongeveer 3 bedrijven/jaar)
	4. Datamining: Gegevens verzamelen en verwerken in het havengebied
	5. De containerterminal uitbreiden om meer containeroverslagcapaciteit te verkrijgen
	6. Met de waterweg verbonden vrachtconsolidatiecentra bestendigen en ontwikkelen
	7. Een strategische visie uitwerken voor de herontwikkeling van het logistiek centrum TIR voor groene stedelijke distributie en bimodaliteit (water/weg)
	8. De goederenspoorverbinding in de voorhaven herstellen
	9. Uitvoeren van een haalbaarheidsstudie voor een gewestelijk tri-modaal knooppunt (water/spoor/weg) in Schaarbeek-Vorming

	10. Bijdragen aan de uitwerking van een gewestelijke strategie voor de oprichting en het succes van logistieke hubs (zie actie 9 van Brussel Mobiliteit)
	11. Criteria voor economische transitie en decarbonisatie opnemen in projectoproepen voor de selectie van nieuwe concessiehouders en invoering van contractuele clausules om decarbonisatie aan te moedigen, in samenwerking met de gewestelijke partners
	12. Clausule voor gegarandeerd minimumtonnage in de concessieovereenkomsten voor alternatieve vormen van vrachtvervoer (water/spoor)
	13. Het havengebied ter beschikking stellen voor de installatie van laadpalen voor elektrische voertuigen (bestelwagens + personenwagens + bakfietsen) en voor de installatie van alternatieve energieprojecten zoals waterstof.
	14. Een systeem van economische premies opzetten om de overgang te stimuleren bij de toewijzing van ruimte en prijzen in de haven.
Brussel Leefmilieu	1. Het secretariaat en medevoorzitterschap van de stuurgroep op zich nemen, samen met Brussel Mobiliteit.
	2. Een dienst oprichten voor de stimulatie, promotie en follow-up van de Green Deal, de werving van nieuwe ondertekenaars en de begeleiding van Brusselse actoren die de impact van hun logistiek willen verminderen.
	3. Financieren van emissiearme logistieke projecten van Brusselse bedrijven financieren in het kader van de projectoproep 'Be Circular'
	4. Financieren van emissiearme logistieke projecten van gemeenten en OCMW's financieren in het kader van de projectoproep 'Klimaatactie'.
	5. Financieren van projecten voor laadinfrastructuur voor elektrische bestelwagens en vrachtwagens op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het kader van de projectoproep 'Electrify.brussel'
	6. Een strategie ontwikkelen voor het opladen van zware emissievrije voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
	7. Bedrijven begeleiden bij het opladen van (uitlaat) emissievrij voertuigen voor goederenvervoer via de 'facilitator laadinfrastructuur';
	8. De mogelijkheid bestuderen om leveringen te spreiden (venstertijden) bij de herziening van de ordonnanties rond buurlawaai en geluids- en trillingenhinder door ingedeelde inrichtingen, in overleg met de betrokken partijen.
Brussel Economie & Werkgelegenheid	1. Deelnemen aan het stuurcomité van de Green Deal;
	2. De ordonnantie inzake economische expansie herzien, die voorziet in een verhoging van het budget voor "mobilité propre" voor kmo's. Onder meer de volgende investeringen komen in aanmerking: - o Elektrische bedrijfsvoertuigen, nieuw of ter vervanging van een vervuilende bestelwagen (met toeslag); - o Bakfietsen; - o Elektrische laadpalen; - o Bijkomende investeringen om "mobilité propre" binnen het bedrijf te bevorderen (douches voor werknemers, fietsenstalling, kleedkamers, lockers enz.);
	3. Coördinatie van de workshop 'Logistiek' van RENOLUTION. De workshop stelt met name maatregelen voor om de negatieve externe gevolgen van het vervoer van bouwelementen te verminderen (gebruik van waterwegen, beschikbare ruimten voor gezamenlijke opslag in kaart brengen, steun voor experimenten met logistieke projecten).
Brussel Mobiliteit	1. Het medevoorzitterschap van de stuurgroep op zich nemen, samen met Leefmilieu Brussel

	2. Een adviseur logistiek en verkeersveiligheid aanstellen voor de bouwsector, om bouwbedrijven bewust te maken, op te leiden en te begeleiden opdat ze hun impact op de emissies verminderen (naast andere taken)
	3. De Green Deal implementeren binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, afdeling goederenvervoer
	4. Professionals begeleiden die willen overstappen op bakfietsen (testen, coaching, opleiding enz.)
	5. De ontwikkeling van gedeelde (elektrische) bestelwagens ondersteunen om een gepast aanbod (vloot en werking) voor de logistiek mogelijk te maken
	6. Bedrijven en gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanmoedigen om hun bestellingen en leveringen te rationaliseren door middel van een 'Bedrijfsleveringsplan'
	7. Een haalbaarheidsstudie uitvoeren over de ontwikkeling van een netwerk van neutrale lockers in verband met de ontwikkeling van onder meer mobility hubs en autoluwe wijken
	8. Een kader opzetten dat gunstig is voor de ontwikkeling van de bakfiets, met begeleiding voor professionals die willen overstappen op de bakfiets, een task force en een studie om de belemmeringen voor de ontwikkeling van deze vervoerswijze in kaart te brengen, communicatie- en promotieactiviteiten voor de bakfiets, en bestaande projectoproepen
	9. Een gewestelijke strategie uitwerken voor de oprichting en het succes van logistieke hubs en een proefproject lanceren in samenwerking met CityDev, de Haven, Leefmilieu Brussel (in het bijzonder de dienst Good Food), Brussel Economie en erkelegenheid en Hub.brussels
	10. Autoluwe wijken implementeren, evalueren en erover communiceren als instrument voor de ontwikkeling van stedelijke emissiearme logistieke oplossingen (bv. bakfietsen)
Toegetreden na 19 april 2023	
COMEOS (Handelsfederatie)	1. Promoten van de Brusselse Green Deal voor stadslogistiek bij de leden via alle Comeos-kanalen.
	2. Organisatie van een workshop voor Brusselse retailers waarbij Green Deal-leden hun projecten kunnen presenteren aan de andere Comeosleden en Brusselse bedrijven en zo best-practices te kunnen delen.
	3. Organisatie van een infosessie rond Smartdrop voor de Green Deal-leden.
Cyclecure (Fiets- en elektrische scooterreparatie)	1. Vervangen van een dieselbestelwagen door een elektrische variant voor buitenstedelijke ritten vanuit Brussel en door twee cargofietsen voor binnenstedelijke ritten in Brussel.
Dott (Deelmobiliteit)	1. Volledig afstappen van thermische voertuigen voor de activiteiten van Dott in Brussel
	2. Verminderen van de afgelegde kilometers doorheen Brussel door meer herstellingen ter plaatse uit te voeren.
Duferco (Logistiek)	1. 4.200 TEU (20 ft containerequivalent) extra overhevelen van de weg naar de waterweg en het spoor.
	2. Een haalbaarheidsstudie uitvoeren naar het vergroenen van schepen.
eFarmz (Voeding)	1. In gesprek gaan met onze leveranciers om het gebruik van emissiearme vervoersmiddelen in onze leveranciersstromen met 10% te verhogen.
	2. 10% van eFarmz-bestellingen in Brussel laten afleveren op depotpunten.

	3. 100% van de bestellingen binnen Brussel emissievrij leveren.
KGS (Logistiek)	1. Ontwikkeling van een stedelijk consolidatiecentrum in Evere om verkeersstromen te verminderen.
	2. Ontwikkeling van de 'KGS Green'-vloot om een actieve rol te spelen in de ecologische transitie door zich te vestigen in stedelijke centra en het aantal voertuigen met verbrandingsmotoren op de weg te verminderen.
Lime (Deelmobiliteit)	1. Verduurzaming van onze batterijwissels in de stad door een bakfiets te gebruiken.
	2. Het aantal ritten dat nodig is om batterijen op te laden verminderen door gebruikers te sensibiliseren.
	3. Verminderen van het aantal verplaatsingen voor herstellingen door deze ter plaatse uit te voeren.
	4. Stimuleren van professionals om zich met de step te verplaatsen door het creëren van nieuwe parkeerplaatsen.
Logisticity (Opleiding)	1. Analyseren van de 18 'SFMQ Transport & Logistiek'- functieprofielen om te controleren of deze in hun officiële beschrijvingen rekening houden met het aspect van de ecologische transitie.
	2. Helpen bij het opzetten van de eerste beroepsopleiding op het gebied van cyclologistiek.
	3. Helpen bij - en communiceren over de uitrol van het Green Dealnetwerk.
SD Road (Logistiek)	1. Klanten bewuster maken door middel van het label 'CO2-neutraal'.
	2. Ondersteunen van de uitrol van een hub met een geautomatiseerde sorteerlijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om cyclologistiek te ontwikkelen.
	3. Testen van een elektrische vrachtwagen tussen Mollem en de Brusselse hubs.
Traject (Adviesbureau)	1. Actief bijdragen aan de visie en uitrol van microhubs in de Brusselse regio.
	2. De logistieke dimensie integreren in onze mobiliteitsplanprojecten (voor overheden, steden en gemeenten, bedrijven).
	3. Onze expertise delen via webinars, gegeven door mobiliteitsexperts aan Green Deal-leden.
Belgian Cycle Logistics Federation (Federatie cyclologistiek)	1. Publicatie van de eerste cyclologistieke barometer.
	2. De uitbreiding van BCLF met de belangrijke spelers in transport en logistiek voor derde partijen.
Vianova (Mobiliteitsdata)	1. Inzicht bieden in het gebruik van elektrische mobiliteit in het kader van stedelijke leveringen door middel van dataverzameling.
Chirec - Hôpitaux Bruxelles (Ziekenhuizengroep)	1. Met de andere Brusselse ziekenhuizen een gezamenlijke intentieverklaring ondertekenen voor een duurzamere beleving door onze leveranciers.
	2. De fiets testen voor pendeldiensten voor bloedafname.
	3. Stimuleren van technici (biomedisch en/of infrastructuur) om zich met de bakfiets van de ene naar de andere site te verplaatsen.
	4. Dienstverleners aanmoedigen om elektrische voertuigen aan te bieden (via overheidsopdrachten).
Last.Link (Vastgoed)	1. Herontwikkeling van meer dan 5000 m ² aan magazijnruimte in de Brusselse regio tot logistiek knooppunt en terbeschikkingstelling aan lokale stedelijke logistieke operatoren.

	2. Samen met minstens één ander lid van de Green Deal werken aan het opzetten van de logistieke hub van morgen.
HOOPA (Fietsleasing)	1. Organisaties ondersteunen bij het inzetten op fietslogistiek door het aanbieden van huurmaterieel voor de middellange termijn en de ondersteuning die nodig is voor een goede werking ervan.
	2. Fietslogistiekers ondersteunen door het aanbieden van huurmateriaal voor de lange en middellange termijn en de ondersteuning die nodig is voor een goede werking ervan
	3. Een modal shift uitvoeren van de bestelwagen naar de fiets voor operaties die verband houden met het beheer van het fietswagenpark van Hooba.
The New Drive (Adviesbureau)	1. Ontwikkelen van een TCO-tool om de economische impact van elektrische bestel- en vrachtwagens door te kunnen rekenen en hier minstens drie leden van de Green Deal mee op weg te helpen naar een vergroening van hun logistieke vloot.
	2. Organiseren van een inspiratiesessie rond logistiek laden voor de leden van deze Green Deal.
BePark (Parkings)	1. Openen van minstens 3 logistieke hubs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door zoveel mogelijk in te spelen op de kenmerken en noden van de huidige en toekomstige gebruikers, zoals de behoefte aan oplaadoplossingen.

