

A l'initiative de ...



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



TRANSPORT
& MOBILITY
LEUVEN

PLE « PLAN DE LIVRAISON D'ENTREPRISE » / BLP "BEDRIJFSLEVERINGSPLAN

SÉMINAIRE - SEMINARIE

6 octobre – 6 oktober



TRAJECT

urbi&e



TRANSPORT
& MOBILITY
LEUVEN

Waarom een BLP?



D.8 Bedrijven aanmoedigen om hun bestellingen en leveringen te rationaliseren



Overheidsinstellingen en bedrijven **bewust maken** van de gegenereerde goederenstromen (levering en uitgevoerde goederen)



De goederenstromen rationaliseren, door middel van **ondersteuning op maat**, en zo de vraag naar vervoer beheersen door de inkoop-, bestel- en leveringsprocessen te optimaliseren

Wat is een BLP?

BLP “Bedrijfsleveringsplan”
(PLE « Plan de Livraison d’Entreprise »)

=
Strategisch document



Optimisatie van het leverings- en
afhalingsproces



De leveringen en afhalingen onder
optimale omstandigheden
garanderen



De **kosten** in verband met het
beheer van bestellingen en
leveringen **verminderen**



De **negatieve gevolgen** van
leveringen **verminderen** (emissies,
congestie, verkeersveiligheid, etc.)

Een driedelig project ...



Begeleiding van de deelnemende organisaties



Netwerkvorming van de deelnemende organisaties



Verspreiding van goede praktijken naar niet-deelnemende organisaties

10 maanden

... uitgevoerd door een dynamisch consortium

Een multidisciplinair team met expertise in mobiliteit en logistiek



Het BLP - team



Elien Raport



Emmanuelle Brunetti



Arthur Blondel



Evelyn De Wachter



Renaud Sarrazin



Margot Vandorpe



Josquin Vandeputte



Bruno Van Zeebroeck



Voor wie is de begeleiding?

Doelpubliek: BVP-plichtige organisaties

Selectieprocedure



Selectie op basis van een
aanmeldingsformulier
Link: <https://su.vc/ple-blp>

Wat zoeken we?

Dynamische organisaties die hun
logistieke processen op een duurzame
manier willen verbeteren



Engagement om actief mee te werken en de middelen en
gegevens te verzamelen die nodig zijn voor een soepel
verloop van de begeleiding

La Logistique Urbaine dans l'Actualité (2026)



Janvier 2026

2 Hubs

Port de Bruxelles

Appel à projets logistiques aux bassins Vergote et Allée Verte.

➡ **Modal shift via la voie d'eau**



Depuis Janv 2026

LEZ: Euro 5

Diesels Interdits

Normes LEZ renforcées impactant directement livreurs et transporteurs.

➡ **Renouvellement de flotte requis**

ZONE



Chiffres BCLF

+70%

Livraisons Vélos-Cargo

Forte hausse de la cyclologistique : Bruxelles en tête du marché belge.

➡ **Leader en micromobilité**



Agenda



Fiches pratiques

Praktische fiches



**Témoignages du PLE
cycle 2 : les 3 profils
logistiques**

**Getuigenissen van PLE
cyclus 2: de 3 logistieke
profielen**



**Green deal pour une
logistique basses
émissions**

**Green deal
emissiearme
stadslogistiek**



**Introduction du
cycle 3 & PLE-
toolbox**

**Introductie van
cyclus 3 en de PLE-
toolbox**

Echangeons nos idées

Laat ons ideeën uitwisselen



Praktische fiches Fiches pratiques



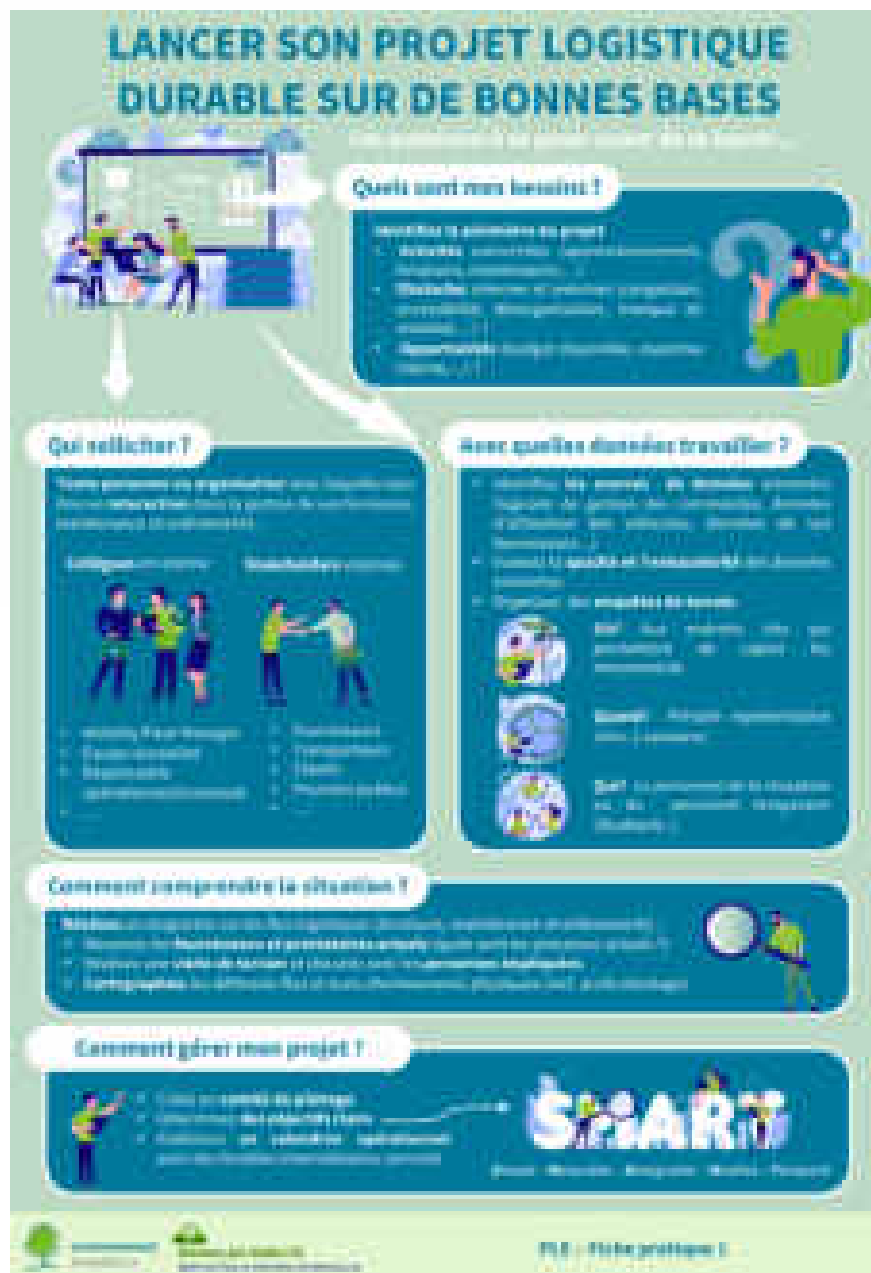
10 fiches pratiques

De quoi s'agit-il ?

- Création d'un projet
 - Fiche 1 : Lancer son projet logistique sur de bonnes bases
- Livraisons:
 - Fiche 2 : Collecter des données logistiques
 - Fiche 7 : Livraisons durables et efficaces
 - Fiche 10 : Centraliser les commandes
- Livraisons réglementaire
 - Fiche 3 : Les livraisons, quelles réglementations?
 - Fiche 8 : Intégrer la durabilité dans vos marchés (publics)
- Flotte :
 - Fiche 5 : Transition vers une flotte durable
 - Fiche 4 : Les avantages de la cyclo-logistique
 - Fiche 9 : Pérenniser le changement vers le vélo-cargo
- Accessibilité
 - Fiche 6 : Réaliser son profil d'accessibilité



Fiche n°1 :



Livraisons

References

© 2006 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 260: 455–462

© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd

- **Composition of Exosome in Prokaryotes & Eukaryotes**
- **Structure of exosome in Prokaryotes & Euk**
- **Exosome in Blood in Diseases**
- **Exosome in Neurodegenerative Diseases**

Published in 1996, subject to its annual update, 1997.
Reprinted by The Royal Society, 1997, and by permission
of the author, 1998.

Downloaded from www.jstor.org/stable/2346092 by University of Cambridge on Tue, 20 Jun 2017 12:02:00 UTC

- **transmission of diseases** (epidemiology, zoonoses, parasitology, infectious diseases)
- **transmission of diseases** (epidemiology, zoonoses, parasitology, infectious diseases)
- **transmission of diseases** (epidemiology, zoonoses, parasitology, infectious diseases)



Severely ill patients are transported to the ED by ambulance. There is a waiting list for admission, which is usually 2 weeks. Patients are referred to the ED by the general practitioner.



© 2004 The Authors
Journal compilation © 2004 Blackwell Publishing Ltd

Authors are encouraged to make it easy for us to collect the standard biological data



© 2006 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 260: 222–230

Fiche n°7 : Livraisons



Fiche n°10 : Livraisons

Centraliser les commandes

La centralisation des commandes consiste à regrouper l'ensemble des achats d'une organisation au sein d'un service ou d'une plateforme unique. Elle s'adresse aux entreprises, publiques et privées souhaitant rationaliser leurs processus d'achat, réduire les coûts et améliorer la transparence.



Impacts attendus

- Reduction des coûts de transport
- Reduction des coûts administratifs
- Amélioration de la qualité et du suivi
- Optimisation de processus
- Reduction de l'impact carbone

Points d'attention

- Révision des arrangements
- Niveau de service
- Quantité des besoins
- Porte en livraisons

Étapes clés

1. Analyser le fonctionnement actuel afin d'identifier les pratiques d'achat et les différenciateurs.
2. Définir une politique d'achat et les processus internes :
 - Niveau de centralisation (par équipe, par service, par département, etc.)
 - Personnes impliquées
 - Outils digitaux
3. Informer, communiquer et former les collaborateurs aux nouveaux processus et outils.
4. Définir une stratégie de suivi et d'évaluation à l'aide d'indicateurs de performance (nombre de commandes, fournisseurs, coût de transport, etc.).

Les ressources clés

Processus interne

Charte d'achat, manuel de procédures

Outils digitaux

ERP, plateformes de gestion des achats

Personnes ressources

Fournisseurs, transporteurs, différents

Centraliser les commandes

La centralisation des commandes peut être mise en place à différents niveaux : à l'échelle d'un service ou d'une organisation, ou encore à l'échelle d'un bâtiment ou d'un site.



Exemples d'organisations Bruxelles

SPRB

Le site dispose d'un quai de déchargement dédié, ce qui rend nécessaire une rationalisation stricte des réceptions de marchandises. Le bâtiment de l'Old Tower est partagé entre 8 administrations et 2 autres organisations municipales. Les entités du SPRB font majoritairement appel à des fournisseurs communs, ce qui permet une centralisation des commandes. Les équipes du SPRB assurent la réception, le tri et le dispatching des marchandises.

Exemple d'implémentation



Schaerbeek

La centralisation des commandes repose sur l'utilisation du logiciel AT&T, des personnes ressources dédiées, l'implémentation d'un accès dédié à l'outil, et un magasin central qui assure la réception, le tri et le dispatching. Ce dispositif permet un meilleur suivi et un contrôle renforcé des flux logistiques, tout en facilitant la répartition entre les services.

Exemple d'organisation



ULB

Le site comprend de nombreux bâtiments et a fait l'objet d'un important travail de rationalisation des flux. Une centralisation partielle a été mise en place via un magasin central, appuyée par des fournisseurs dédiés dans le cadre de marchés publics pour les principales flux de marchandises. Le magasin central assure la réception, le tri et le dispatching des marchandises.

Exemple d'implémentation



Fiche n°5 : Flotte

Transition vers une flotte durable

Pourquoi ?

Une flotte durable est une flotte durable parce qu'elle est à la fois verte, économique, sûre, accessible et adaptée aux besoins. L'optimisation des flottes favorise l'écologie, l'égalité, la sécurité, la confiance des citoyens, l'engagement des collaborateurs, tout comme à l'échelle internationale (voir l'engagement).

Quelle démarche pour une gestion durable de sa flotte ?

Points clés à considérer lors de la transition de votre flotte :

- Intégrer dans la stratégie de mobilité durable de votre entreprise**
 - Intégrer les objectifs et les besoins des équipes et des services de la collectivité.
- Évaluation de l'état actuel de votre flotte :**
 - Connaître l'état des flottes du point de vue des coûts et des émissions.
 - Évaluer la qualité de service de vos collaborateurs pour mieux répondre à leurs besoins.
 - Intégrer l'impact de la flotte (État d'entretien, consommation, etc.)
- Optimisation durable de la flotte existante**
 - Connaître les besoins réels de votre flotte et la taille et la composition de votre flotte.
 - Préciser vos critères de sélection et utiliser des modes de transport alternatifs.
 - Se concentrer sur les véhicules les plus utilisés et les moins coûteux à l'usage.
 - Adopter des véhicules : hybrides, électriques, à gaz, à hydrogène, à pile à combustible, etc.
- Planification du remplacement des véhicules**
 - Choisir des véhicules plus durables et moins polluants (moins de CO₂).
 - Choisir des véhicules plus durables et moins polluants (moins de CO₂).
 - Choisir des véhicules plus durables et moins polluants (moins de CO₂).
- Adoption de la loi Pédag des véhicules électriques**
 - Choisir des véhicules électriques.
 - Choisir des véhicules électriques.
 - Choisir des véhicules électriques.
- Maximiser le changement vers les nouveaux véhicules ainsi que le changement de modes de déplacement :**
 - Choisir des véhicules électriques.
 - Choisir des véhicules électriques.
- Valoriser les bénéfices de la flotte :**
 - Choisir des véhicules électriques.
 - Choisir des véhicules électriques.



Transition vers une flotte durable

Quelles aides ?

La réglementation aide :

- La loi de 2017 sur la transition énergétique** : elle pousse les entreprises à réduire les émissions de CO₂ de leur flotte.
- L'Agence Nationale pour l'Énergie** : elle fournit des informations et des conseils sur la gestion durable de la flotte.
- L'Agence Nationale pour l'Énergie** : elle fournit des informations et des conseils sur la gestion durable de la flotte.
- L'Agence Nationale pour l'Énergie** : elle fournit des informations et des conseils sur la gestion durable de la flotte.
- L'Agence Nationale pour l'Énergie** : elle fournit des informations et des conseils sur la gestion durable de la flotte.
- L'Agence Nationale pour l'Énergie** : elle fournit des informations et des conseils sur la gestion durable de la flotte.
- L'Agence Nationale pour l'Énergie** : elle fournit des informations et des conseils sur la gestion durable de la flotte.
- L'Agence Nationale pour l'Énergie** : elle fournit des informations et des conseils sur la gestion durable de la flotte.
- L'Agence Nationale pour l'Énergie** : elle fournit des informations et des conseils sur la gestion durable de la flotte.
- L'Agence Nationale pour l'Énergie** : elle fournit des informations et des conseils sur la gestion durable de la flotte.

- Flotte électrique (véhicules électriques)
- Flotte hybride (véhicules hybrides)



Fiche n°4 : Flotte



Fiche n°9 : Flotte

Pérenniser le changement vers le vélo-cargo (après un pilote réussi)

Le rôle clé des essais pilotes dans les projets de transition

Les 3 piliers d'un changement pérenne



1

**Implémenter la vision
du changement**

En mobilisant l'ensemble
des ressources humaines,
matérielles, financières,
techniques, etc.

2

**Créer une culture
partagée**

En favorisant une
communication ouverte,
transparente, régulière,
et en créant des liens
sociaux.

3

Intégrer le pilotage

En mettant en place un
système de suivi et d'évaluation
des progrès et des résultats.

Stratégie pour une transition réussie

1. Structurer la mise à l'échelle



Plan de mise à l'échelle
des projets, des actions,
des ressources, etc.
Mettre en place un système
de suivi et d'évaluation
des progrès et des résultats.
Adopter une approche itérative
Test & Learn.

2. Assurer la prise de décision



Définir des rôles clairs
(responsabilités, fonctions,
compétences, etc.)
Mettre en place un système
de suivi et d'évaluation
des progrès et des résultats.
Développer la confiance avec les
partenaires.

3. Accompagner des changements organisationnels



Favoriser l'implication des équipes de terrain
Favoriser les pratiques innovantes et les nouvelles approches
Faire l'effet de levier : accompagner le changement avec la culture de l'entreprise
Intégrer le projet dans la culture de l'entreprise, promouvoir les
valeurs, les objectifs, les compétences.

Pérenniser le changement vers le vélo-cargo (après un pilote réussi)

Le rôle clé des essais pilotes dans les projets de transition

Les étapes clés de la transition



Où les trouver ?

Sur le site web de Bruxelles-
Environnement :
récap du séminaire + les fiches

<https://environnement.brussels/pro/documentation-et-outils/supports-de-formation-et-seminaires/actes-des-seminaires-mobilite#2026>



3 profils logistiques :
témoignages du cycle 2

3 logistieke profielen:
getuigenissen van cyclus 2

4 pijlers van duurzame logistiek



Begeleidingen 2025-2026

Diagnostiek



Actieplan



BLP opvolging



Centre Public
d'Action Sociale
de la Ville de Bruxelles



Problématiques

Peu de
gouvernance

Manque de
données sur les
livraisons, les
fournisseurs

Pas de procédures claires en
interne (achats, centralisation
commandes/livraisons)

Reverse-logistic :
études de
faisabilité



Véhicules basses émissions
et vélo-cargo



Flux à optimiser (nombre de
fournisseurs, commandes,
fréquence)

Pas de
stockage



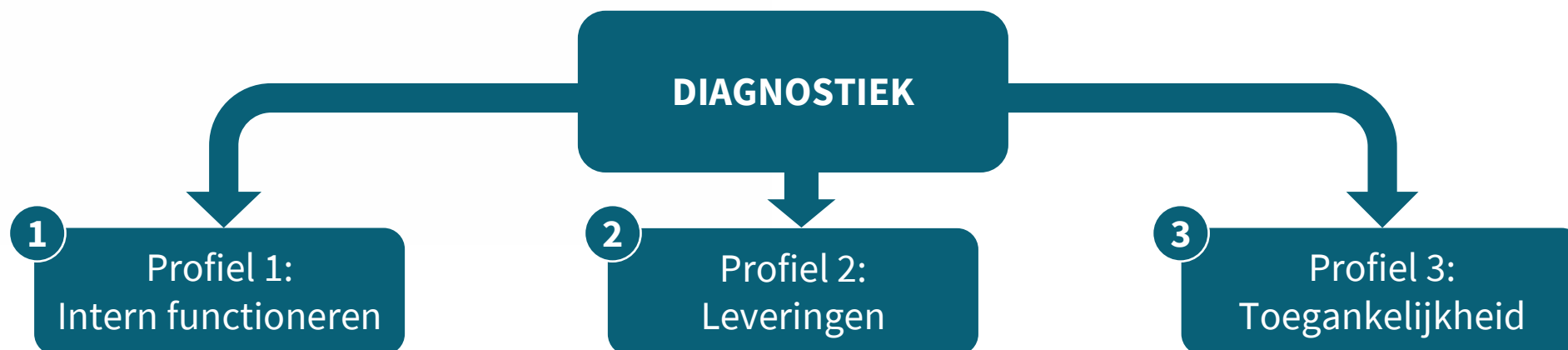
Achat
durables

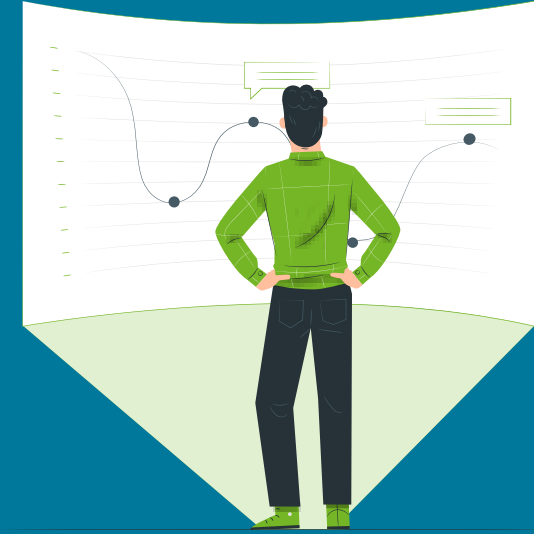
Optimisation du quai de livraison & signalétique

Manque de
points de
livraisons
dans le
centre-ville
(Hub)



3 profielen, 3 getuigenissen





Profil de fonctionnement interne Commune d'Ixelles





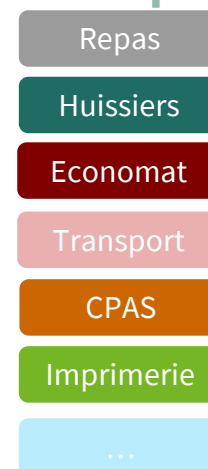
Commune d'Ixelles

Problématique et premier aperçu des informations disponibles

Plusieurs (+/- 70!) sites (maison communale, écoles, CPAS, etc.) et plusieurs services.

Objectifs principaux

- Identifier les **flux entrants, sortants et interservices**.
- Rationnaliser et **quantifier les flux logistiques** communaux.
- Récolter les **données** existantes et identifier les manques.
- Alimenter une réflexion globale sur la **logistique durable**.



Impliqués
dans le
diagnostic

Des entretiens, une visite sur le terrain et une analyse sommaire des données ont permis d'identifier les points d'amélioration suivants:

- trajets en double vers les mêmes destinations
- commandes tardives
- stocks dispersés
- difficultés d'accès aux sites
- absence de signalisation
- gestion fragmentée du parc automobile
- dépendance vis-à-vis des personnes clés

La question n'était pas « comment optimiser un service ? »
mais

« **Comment organiser la logistique
à l'échelle de l'ensemble de l'organisation ?** »



Commune d'Ixelles

Derrière les symptômes, nous avons découvert les mêmes causes

L'analyse du profil « fonctionnement interne » a mis en évidence des recoupements entre les défis rencontrés par les différents services

Des schémas récurrents tels que :

- coopération limitée entre les services
- absence de vision commune
- processus peu standardisés
- informations dispersées
- données insuffisantes pour le pilotage
- chaque équipe optimise son fonctionnement dans son propre périmètre

➡ L'organisation en soi n'est pas inefficace.
Mais au fil des ans, l'optimisation s'est surtout faite service par service (« en silos »).

➡ Plusieurs problèmes ont les mêmes causes organisationnelles.

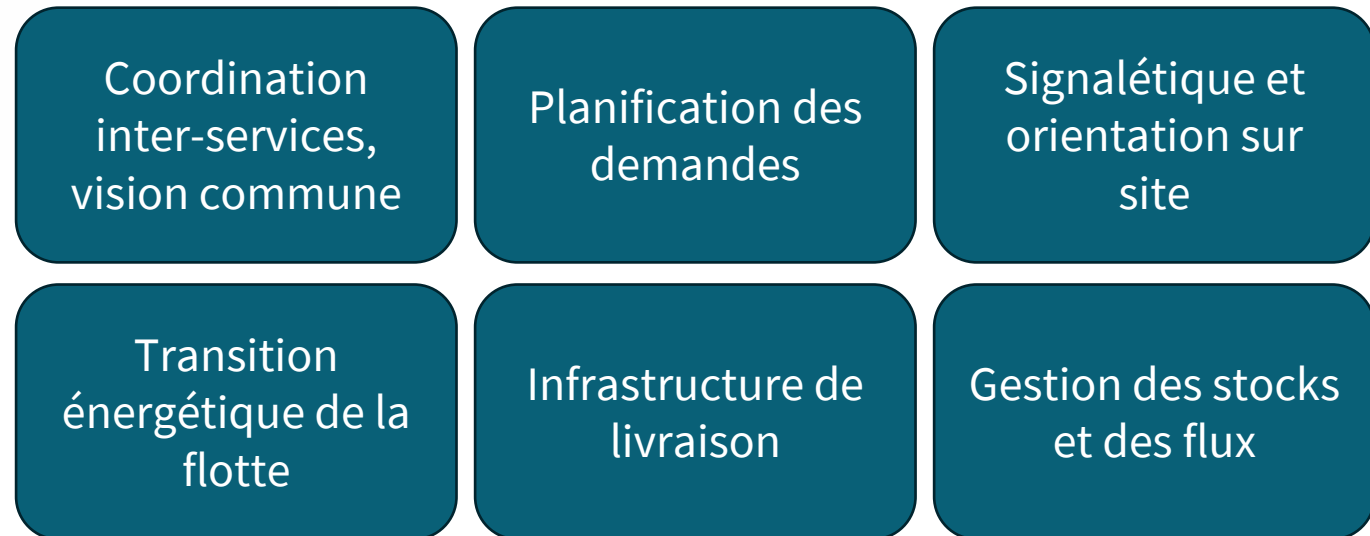


Commune d'Ixelles

Structurer pour donner une orientation

Constatations regroupées en **6 thèmes transversaux** :

Du diagnostic



A l'action

Commune d'Ixelles

D'abord l'organisation et la gouvernance. Ensuite, la technologie.



Cartographier les chevauchements de tournées entre services pour identifier les regroupements possibles

Mettre en place un pool de véhicules mutualisés avec un outil de réservation simple

Créer un comité de pilotage logistique inter-services et définir des indicateurs de suivi (KPIs)

Créer un outil de planning partagé entre les services qui desservent les mêmes sites

Action 1: Création d'un comité de pilotage pour la logistique

Action 2: Définition d'une vision, des objectifs prioritaires (SMART) et des KPIs

1
2





Commune d'Ixelles

Le PLE est un processus

Comment mettre
un copil sans que ça
fasse doublon avec
celui du PDE

Lors de la présentation du plan d'action final, des échanges et réflexions enrichissants ont eu lieu avec différents acteurs concernés.

Prise de conscience qu'un « CoPil » doit constituer une première étape pour permettre à la commune de mettre concrètement en œuvre le PLE.

“comment est-ce qu'on le fait concrètement ?”

“qu'est ce qui peut marcher pour notre commune ?”

Évolution vers une approche à deux volets :

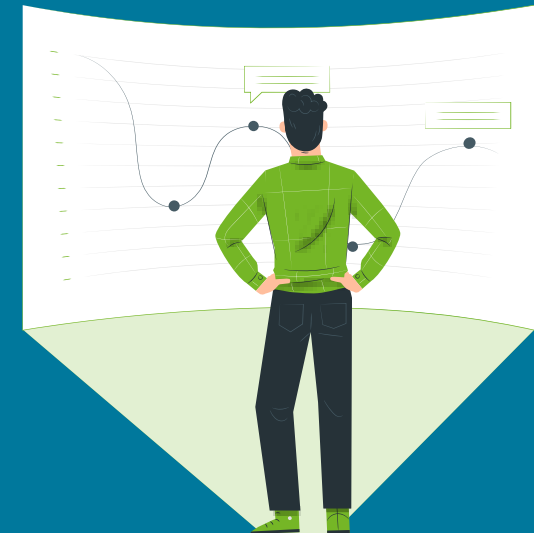
Quick wins &
action concrète

e.g. signalétique uniformisé

Action plus
stratégique à
plus long terme

e.g. mutualisation des
tournées





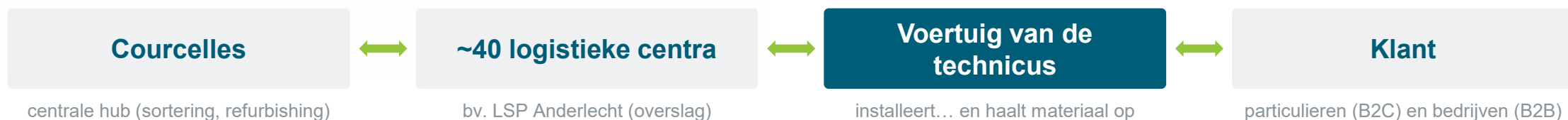
Profil de livraisons Proximus



Proximus in een notendop

Een logistieke organisatie op drie niveaus, met één schakel die alles draagt: de technicus

Grootste Belgische telecomoperator, met ~9 500 medewerkers in België en talrijke onderaannemers.
Particuliere klanten (B2C) en zakelijke klanten (B2B) in het hele land, met verschillende operationele uitdagingen.
Een logistieke stroom rond een nationale hub en lokale/regionale logistieke centra.



De technicus draagt twee stromen

1. **Hij rijdt naar interventies** bij klanten met zijn voertuig (meestal een bestelwagen) voor installaties of onderhoud.
2. **Hij haalt teruggegeven materiaal op** (bv. einde contract), registreert het in de app en sorteert het zelf.

De doelstellingen van Proximus

- **Decarbonisatie** van de interne logistiek.
- **Circulariteit**: zoveel mogelijk materiaal recupereren en valoriseren.
- **Efficiëntie**: de economische en operationele haalbaarheid van de diensten garanderen

Aandachtspunt: steeds meer onderaanneming, dus geloofwaardige en doeltreffende hefbomen nodig om externe partners mee te krijgen in de transitieprojecten

Waarom een BLP?

De economische haalbaarheid van een circulair logistiek model onderzoeken

Vandaag vindt Proximus het te duur om een technicus te sturen om bepaalde soorten toestellen op te halen aan het einde van een contract. Toch hebben sommige toestellen een hoge restwaarde (die aparte ophalingen zou kunnen rechtvaardigen?) en/of zijn ze in een staat die refurbishing en hergebruik mogelijk maakt – wat de circulariteit van die toestellen verbetert.

Gevolg: niemand gaat erheen en het toestel blijft bij de klant (ongebruikt of weggegooid).

Twee stromen door Proximus op tafel gelegd in het BLP:

Stroom 1: de verplaatsingen van technici tijdens hun interventies bij B2C- en B2B-klanten, meestal met de bestelwagen (vervuiling, stress, inefficiëntie, enz.)

→ niet behandeld in het BLP (buiten scope)

Stroom 2: de ophaling van klein materiaal dat achterblijft bij B2B-klanten in het Brussels Gewest

→ **het onderwerp van dit BLP**

De onderzoeksvraag

« Met welk logistiek model halen we **zoveel mogelijk materiaal** op, tegen een kost die de **restwaarde** rechtvaardigt? »

Leveringsprofiel

Leveringsprofiel: de structurerende stromen van een organisatie in detail beschrijven

	Volgens de BLP-methode	Bij Proximus
Betrokken stromen	Alle leverings-, afhaal- en onderhoudsströmen van een organisatie	Een afhaling van materiaal bij een B2B-klant
Analysezone	Eén site (incl. toegang, loszone, onthaal, enz.)	Geen grote site van de organisatie, maar honderden klantadressen in het Brussels Gewest
Gebruikte gegevens	Bestaande gegevens of gegevens uit een telling (vragenlijst met 13 punten)	Wat het bedrijf al registreert : facturatiegegevens (einde van een huurcontract voor toestellen)
Analyseperiode	Minstens één representatieve week	5 maanden (mei → september 2025)
De blinde vlekken	–	Verpakking van het materiaal; tijd ter plaatse; onzekerheid over de effectieve ophaling van het materiaal;

Doel: bewegingen becijferen die “*zeer vaak onderschat of gewoon slecht gekend zijn*”, om er een actieplan uit af te leiden

Analyse van de ophaalstroom

Klein materiaal verspreid over de B2B-klienten van Proximus (Brusselse KMO's)

1 496

niet-opgehaalde toestellen

124

modellen

331

ophaaladressen

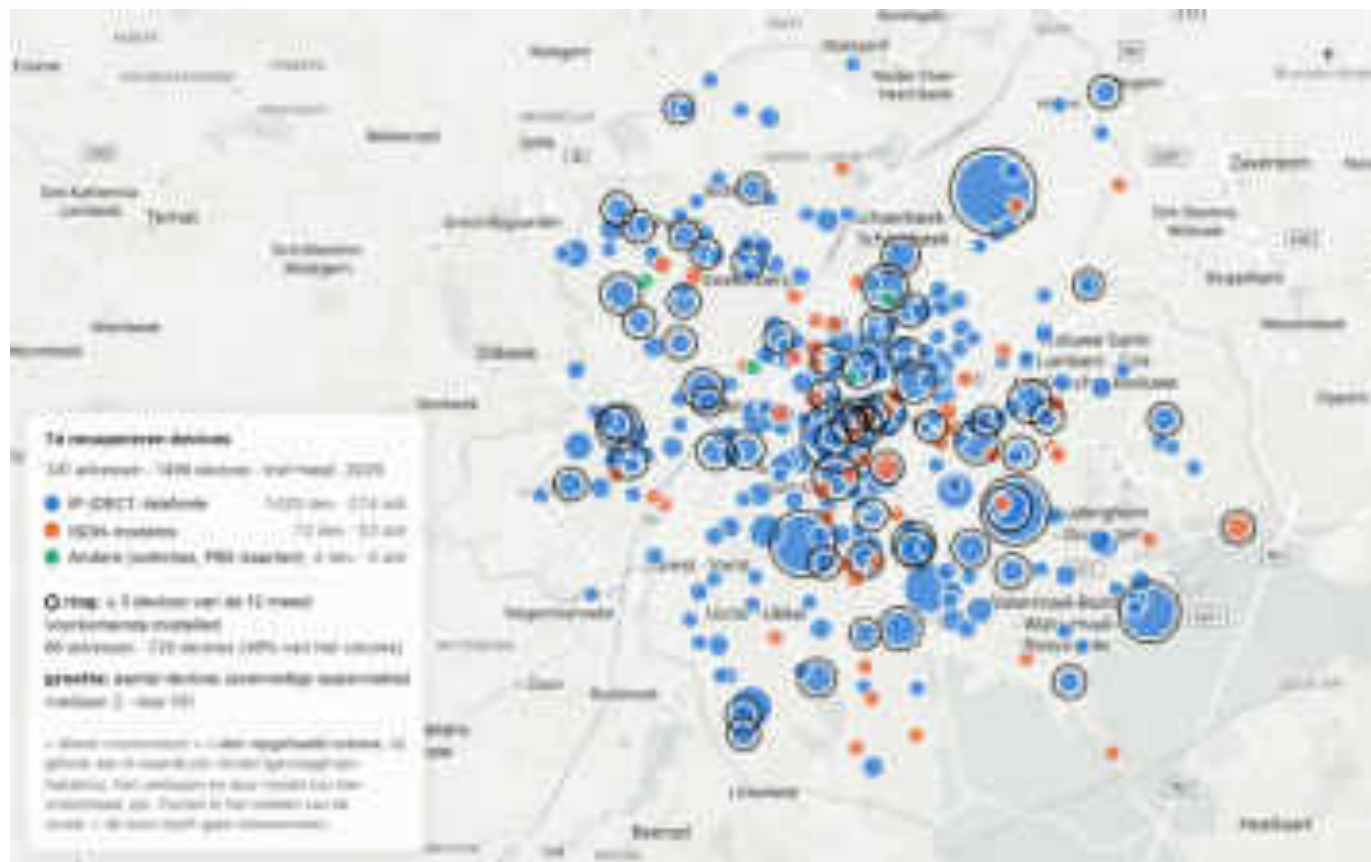
423

klienten

Vaststellingen

- **Een zeer ongelijke spreiding:** de helft van de klienten heeft maar één toestel terug te geven.
- **90 % klein, stapelbaar materiaal**

IP/DECT-telefoon	1351	90%
ISDN-modems	100	7%
Overige (switches, enz.)	45	3%



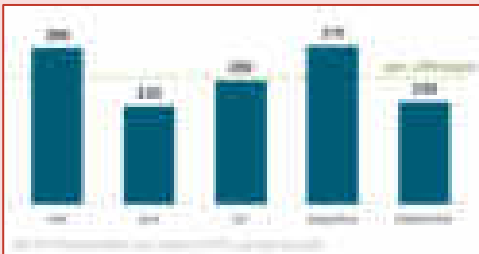
Geografische spreiding van de (theoretische) ophalingen van Proximus B2B-facturatie-extractie (Brussel, mei tot september 2025)

Grenzen en trends in de gegevens

Het leveringsprofiel zoekt geen exacte weergave: het gaat op zoek naar wat niet werkt

Beperkingen van de gegevens

- × Ze beschrijven de **facturatie**, niet de fysieke stroom.
- × **5 maanden**, geen jaar: we hebben niet geëxtrapoleerd.
- × Onzekerheid over de status van de ophalingen (bv. “Afgesloten” ≠ Opgehaald)
- × **Geen inventaris** bij terugkomst (sortering). Verpakking en servicetijd ter plaatse onbekend.



→ Het getelde volume is **een minimum** (tussen 230 en 370 toestellen per maand).

Wat ze toch onthullen

- ✓ **Trends**: klein materiaal, kmo's, geconcentreerd volume.
- ✓ **Een knelpunt**: een kostenafweging blokkeert circulariteit.
- ✓ **Disfuncties**: vier beslissers, elk kan een toestel uit de gegevens wissen.



- ✓ **Het gebrek aan gegevens is an sich een relevante vaststelling**: de stroom moet eerst getraceerd worden voor hij geoptimaliseerd kan worden.

Let op: een BLP is een **logistieke audit**, geen modelleringstool voor alternatieven. Onvolmaakte data volstaan als ze tonen waar actie nodig is.

Wat doen we met deze gegevens?

We stellen de stroom in vraag, kruisen hem en elke vaststelling leidt tot een actiepiste

1 Prioriteren



- **10 % van de adressen** draagt de helft van het volume.
- Meer dan 40 % van de adressen heeft maar één toestel: dat zijn veel stops voor 10 % van het volume.

Kleine stops kosten veel, voor weinig materiaal.
Overweeg een minimumdrempel.

2 Kruisen met de andere profielen



- **Toegankelijkheid**: één afgiftepunt, excentrisch gelegen.
- **Interne werking**: de technicus komt op hetzelfde adres voor 48 % van het volume, maar bij dezelfde klant voor slechts 21 %.

De ophaling koppelen aan bestaande interventies is minder eenvoudig dan het lijkt.

3 Een grootteorde geven



- Alles ophalen $\approx$ **een maand werk** voor een gespecialiseerde dienstverlener (16 tot 29 werkdagen).
- Bijna **twee derde** van de tijd verloopt bij de klant.

De eerste hefboom is de organisatie van de ophaling, niet het gebruikte voertuig.

De diagnose van Proximus ging verder dan wat een BLP doorgaans voorziet (becijferde scenario's, berekening van rendabiliteitsdrempels)

Van vaststellingen naar acties

De diagnostiek van het leveringsprofiel bracht meerdere concrete acties aan het licht

Vaststelling uit de diagnose	Actie uit het plan	Nodig om te handelen
Kleine stops kosten veel voor weinig materiaal	Een drempelregel: geen verplaatsing voor minder dan N toestellen	Niets: een query bij de dispatching
De pendel naar de afgiftepunten tast de economische efficiëntie van het model aan	Een grotere laadbak (cargofiets) , een centraler afgiftepunt + micro-hubs voor consolidatie	De werkelijke nuttige laadcapaciteit
De waarde van de toestellen is onbekend	De restwaarde becijferen van de prioritaire families	Interne gegevens van Proximus
De stroom wordt niet getraceerd	Facturatie en werkelijke retours vergelijken , de etikettering betrouwbaarder maken	Interne rapportering
Een regelmatige dienst kost meer dan een campagne	Als de ophaling regelmatig wordt, ze organiseren om de twee à drie maanden , niet elke maand	Een interne beslissing

Actieplan en business case

Proximus zet de diagnose om in een business case

Spoor 1: de inkomsten

De **restwaarde** van de meest interessante toestellen beter inschatten.

Spoor 2: de kosten

Logistieke dienstverleners raadplegen om enkele eerste financiële gegevens te krijgen over een uitbestede ophaaldienst.

Business case

Een model voor het ophalen van materiaal bij B2B-kanten

Het beslissingscriterium:
een rendabiliteitsdrempel

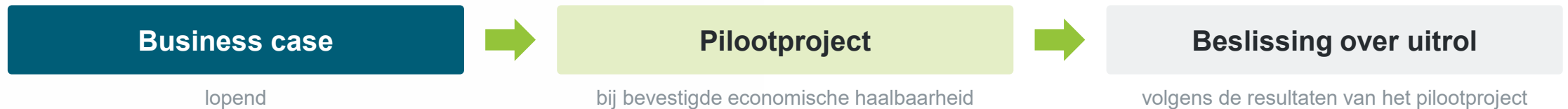
€1 tot €7

per toestel: daarboven loont de ophaling
(waarde na aftrek van refurbishing en
sortering)

Een drempel is geen verdict: **alleen de waarde van de toestellen** zal uitwijzen of het rendabel is.

Vervolg: een geplande pilootproef

Is het ophaalmodel rendabel, dan kan een pilootproject volgen



Hypothesen om op het terrein te toetsen:

- Gemiddelde servicetijd (incl. toegang tot gebouwen, ontvangst door de klant, kwaliteit van de informatie van de dispatching, enz.)
- Volume en aantal toestellen per ophaling (in lijn met de prognose)
- Staat van de toestellen (restwaarde) en kwaliteit van de eindsortering bij de LSP

Belangrijke parameters om te meten:

- Extra tijd per toestel (bij omvangrijke ophalingen)
- Nuttige capaciteit van de voertuigen (bestelwagens en/of cargofietsen)
- Werkelijke recuperatiegraad

Verwachte impact:

- Meer materiaal gerecupereerd en gevaloriseerd
- Minder materiaal weggegooid of nieuw aangekocht
- Een ophaalmodel los van de technische interventie (wanneer koppelen niet mogelijk is)
- Een betere traceerbaarheid van de stroom

Conclusies: wat we onthouden

Het leveringsprofiel beschrijft een **structureerende stroom**, welke ook

1

Het is ook toepasbaar op een **retourstroom**, diffuus, zonder site: dat is in de methode voorzien.

2

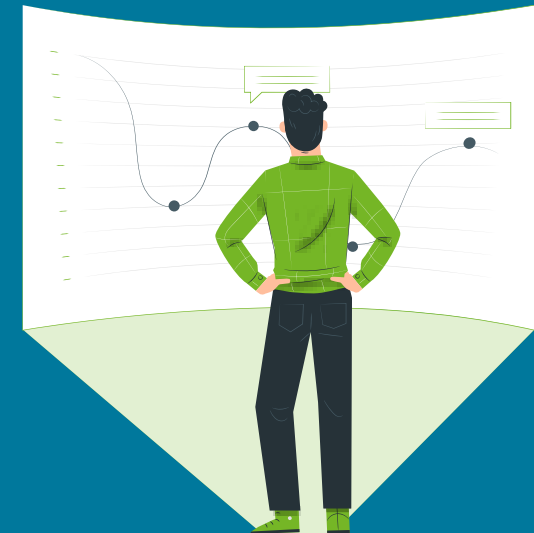
Geen perfecte gegevens nodig!

We vertrekken van **wat de organisatie al registreert** en onthullen wat die gegevens niet (altijd) zeggen.

3

Het resultaat zijn **vaststellingen en actiepistes**, geen gemodelleerde oplossing.





Profil d'accessibilité CPAS de Schaerbeek



CPAS de SCHAERBEEK: MISSION



- **Aide financière :** Octroi du *revenu d'intégration sociale* (RIS) ou d'une aide équivalente après une enquête sociale pour subvenir aux besoins de base (loyer, énergie, alimentation).
- **Formes d'aide :** L'intervention peut être matérielle, sociale, médicale, médico-sociale ou psychologique. Elle a un rôle préventif, curatif ou palliatif.
- **Accompagnement spécifique :**
 - Insertion socioprofessionnelle.
 - Médiation de dettes et prévention du surendettement.
 - Conseils en énergie et accompagnement au logement.
 - Services pour les personnes âgées (comme la maison de repos et de soins *La Cerisaie*)

CPAS de Schaerbeek: CONTEXTE

Admin Centrale Sulver Building	Maison Repos La Cerisaie	Antenne Sociale Rogier 22
Av. A.Reyers	Ch Haacht	Rue Rogier
Papeterie Nettoyage Maintenance Informatique: -PC -imprimantes (location-maintenance) Vêtements de travail Divers: pour CB électroménager, mazout,... Flotte 4 v+1ct/tournée	Catering +-60% Care-Pharma +-12% Linge lit Vêtements travail(location-nettoyage) Divers: anniv residents, internet	
10 livr sem papeterie (comptage)	34 livr sem (comptage)	2 livr/sem
273 fourniss (comptable)	85 fourniss (comptable)	
25 fourniss 50% volume 163 fourniss unique Fourniss. sans livraison	4 fourniss. 50% volume	
Circulation +- aisée	Circulation +- aisée	



Contexte financier difficile!

*L'argent qui reste va aux citoyens bénéficiaires

*Autres actions sans coûts ou avec bénéfices directs



✓ Accessibilité, circulation

Silver Building

L'accès aux abords est relativement aisé :

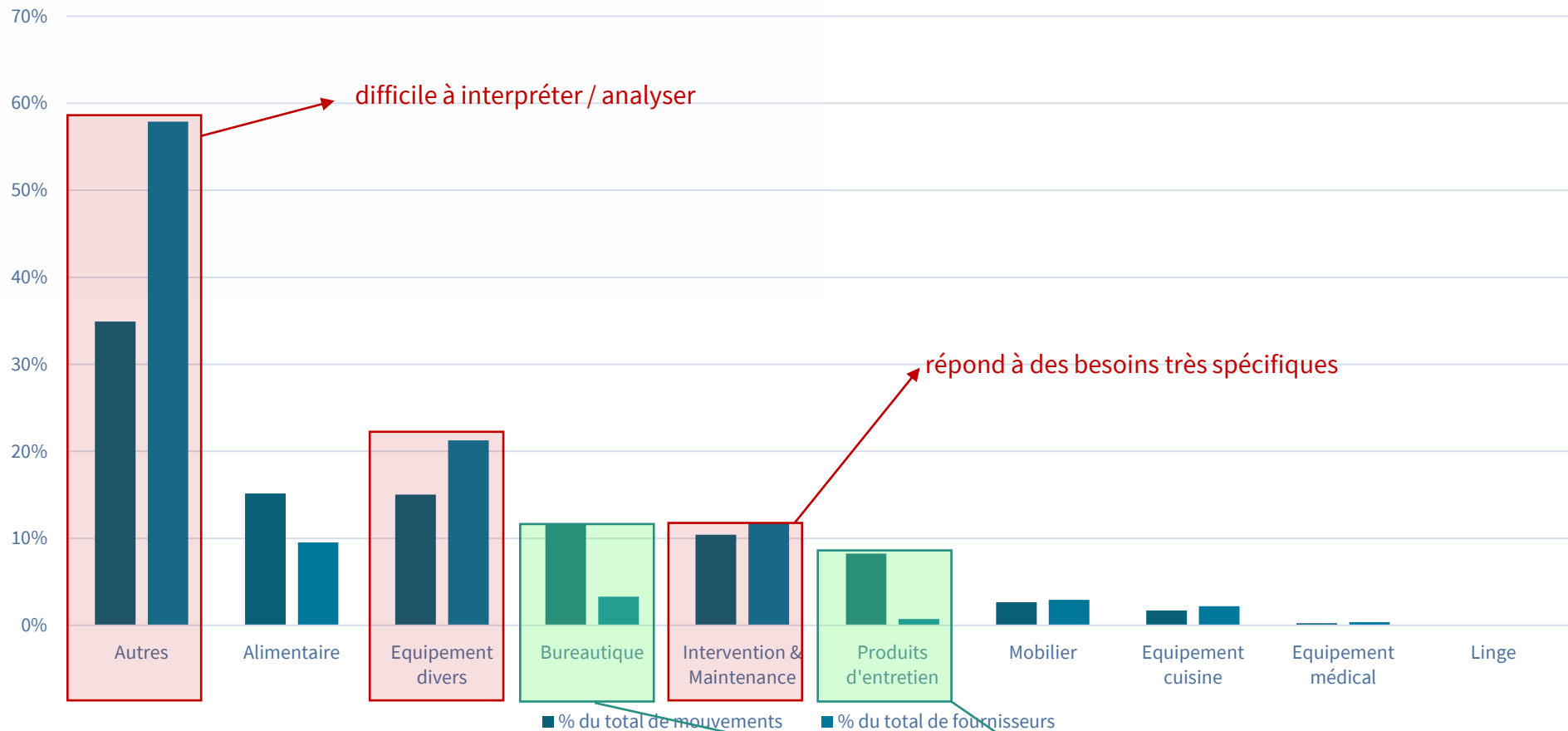
- **Connexion à plusieurs axes structurants** (boulevard Auguste Reyers, E40, avenue de Roodebeek, chaussée de Louvain, etc.),
- **Conditions de circulation** plus denses aux heures de pointe, sans pour autant rendre le site inaccessible

L'accès aux abords ne semble pas être un problème structurel.



✓ Profil de livraison

Silver – export des commandes



Explication des différences avec collecte de données

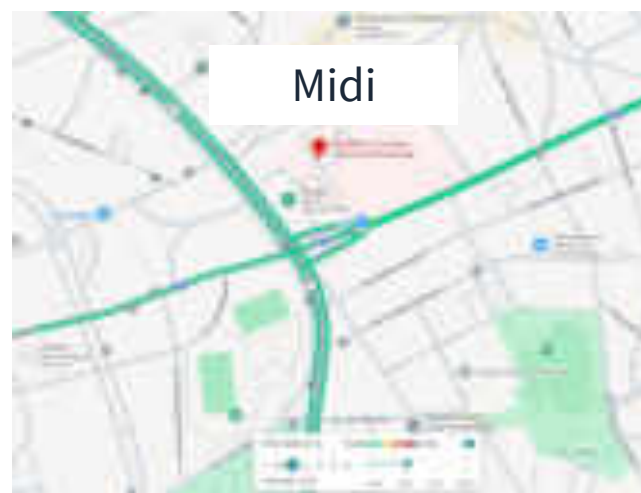
✓ Accessibilité; circulation

Cerisaie

L'accès aux abords est relativement aisé :

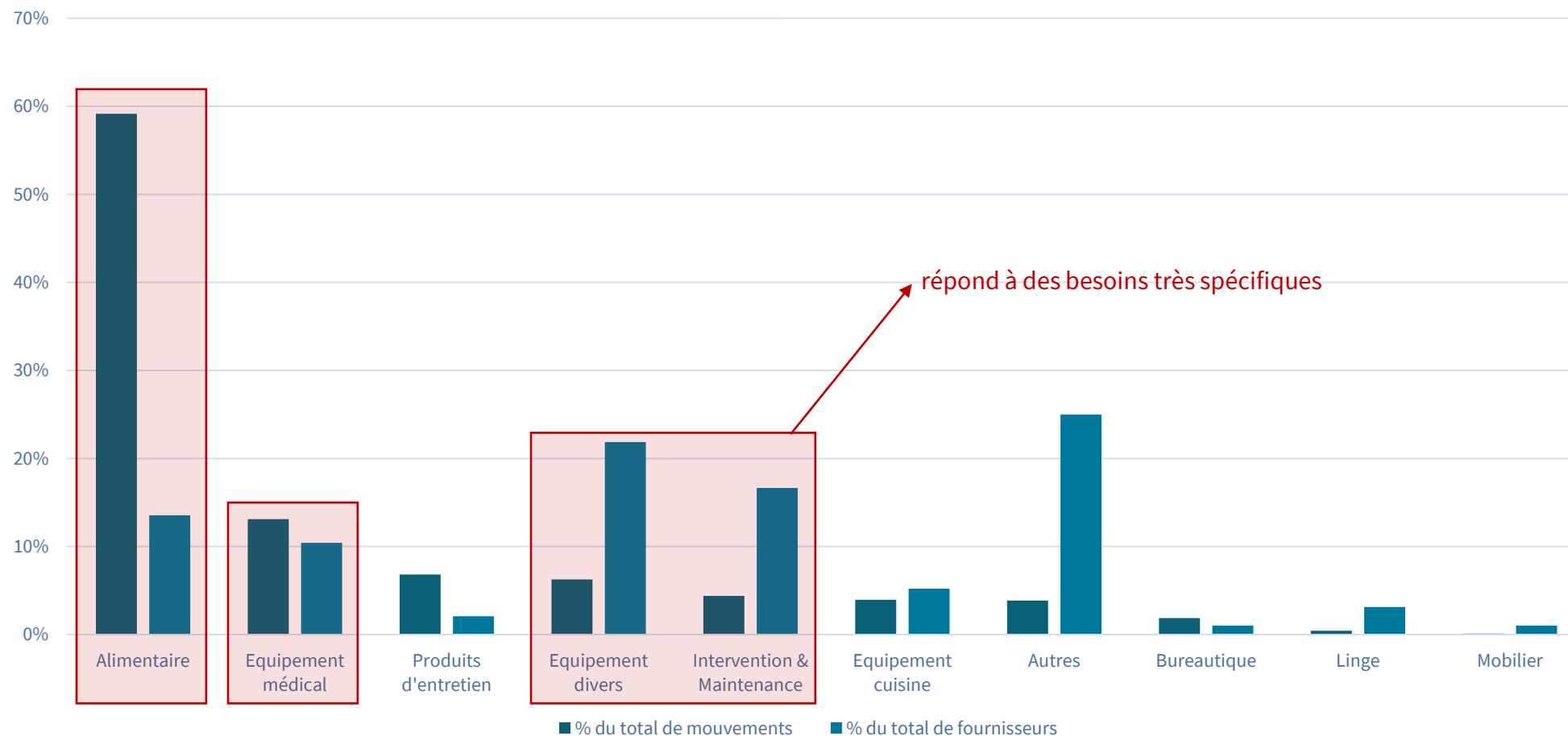
- **Connexion à plusieurs axes structurants** (boulevard Lambermont et chaussée de Haecht),
- **Conditions de circulation** plus denses aux heures de pointe, en particulier l'après-midi.

L'accès aux abords ne semble pas être un problème structurel mais privilégier les livraisons en matinée peut faciliter les opérations.



✓ Profil de livraison

Cerisaie – export des commandes



Explication des différences avec collecte de données



Pourquoi s'être inscrit ?

- Vérifier la qualité de la gestion logistique du CPAS
- Trouver des améliorations
- Valider les améliorations proposées en interne

Défis accès



✓ Défis accès - infra

Silver Building

L'accès au site se fait par deux points d'entrée. Pour **les petites livraisons** (colis et courrier), il n'y a pas d'endroit de chargement ou déchargement dédié. Les véhicules de livraison stationnent sur une plateforme partagée entre piéton, cycliste et véhicules en stationnement.

- ⚠ Absence de marquage au sol, miroir ou autres outils de signalisation / sécurisation.
- ⚠ Croisement dangereux avec une piste cyclable en descente. Le risque est accentué par les manœuvres à réaliser en marche arrière.



✓ Défis accès - infra

Silver Building

L'accès au site se fait par deux points d'entrée. Pour **les grosses livraisons** (colis et palettes), le CPAS dispose d'un espace dédié, à savoir une zone de déchargement à proximité directe de l'entrée du parking. Les véhicules entrent par le boulevard Auguste Reyers et ressortent par la rue Colonel Bourg).

- ⚠ Stationnement de véhicules non autorisés sur la rampe d'accès au parking.
- ⚠ Zone de déchargement partagée avec d'autres services et parfois encombrée.
- 🚲 La piste cyclable est toujours croisée, également en marche arrière par les camions

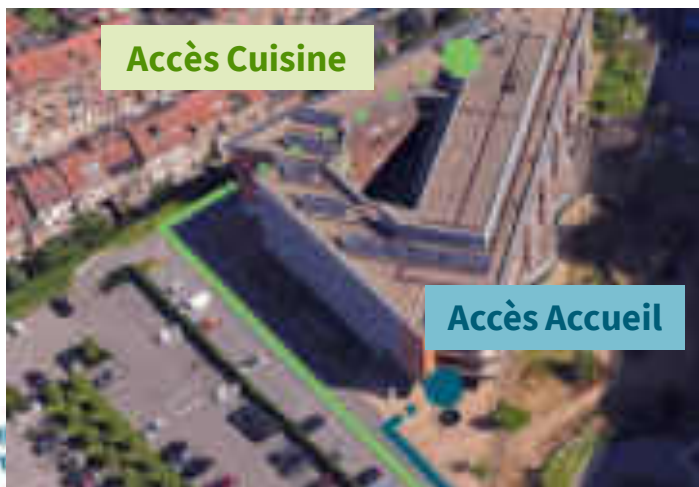


Défis accès - infra

Cerisaie

Les petits colis non alimentaires (ou les livreurs non habituels) accèdent au bâtiment via l'accueil. Le reste (palettes, chariots, produits alimentaires, linge, produits d'hygiène et d'entretien) entre via l'arrière.

- ⚠ Manœuvres à réaliser sur un parking dont la sortie est parfois obstruée par des voitures stationnées.
- ⚠ Le stockage des contenants (chariots, palettes, consignes) et déchets pourrait être amélioré, éviter stockage intérieur du bâtiment.
- ⚠ Nouveaux fournisseurs ne trouvent pas facilement le bâtiment
- ℹ L'accès au bâtiment est relativement fluide et le bâtiment dispose d'espace suffisant pour réaliser les opérations de chargement et déchargement.



Propositions d'actions (ACCESS-INFRA)

Gouvernance (GOUV)

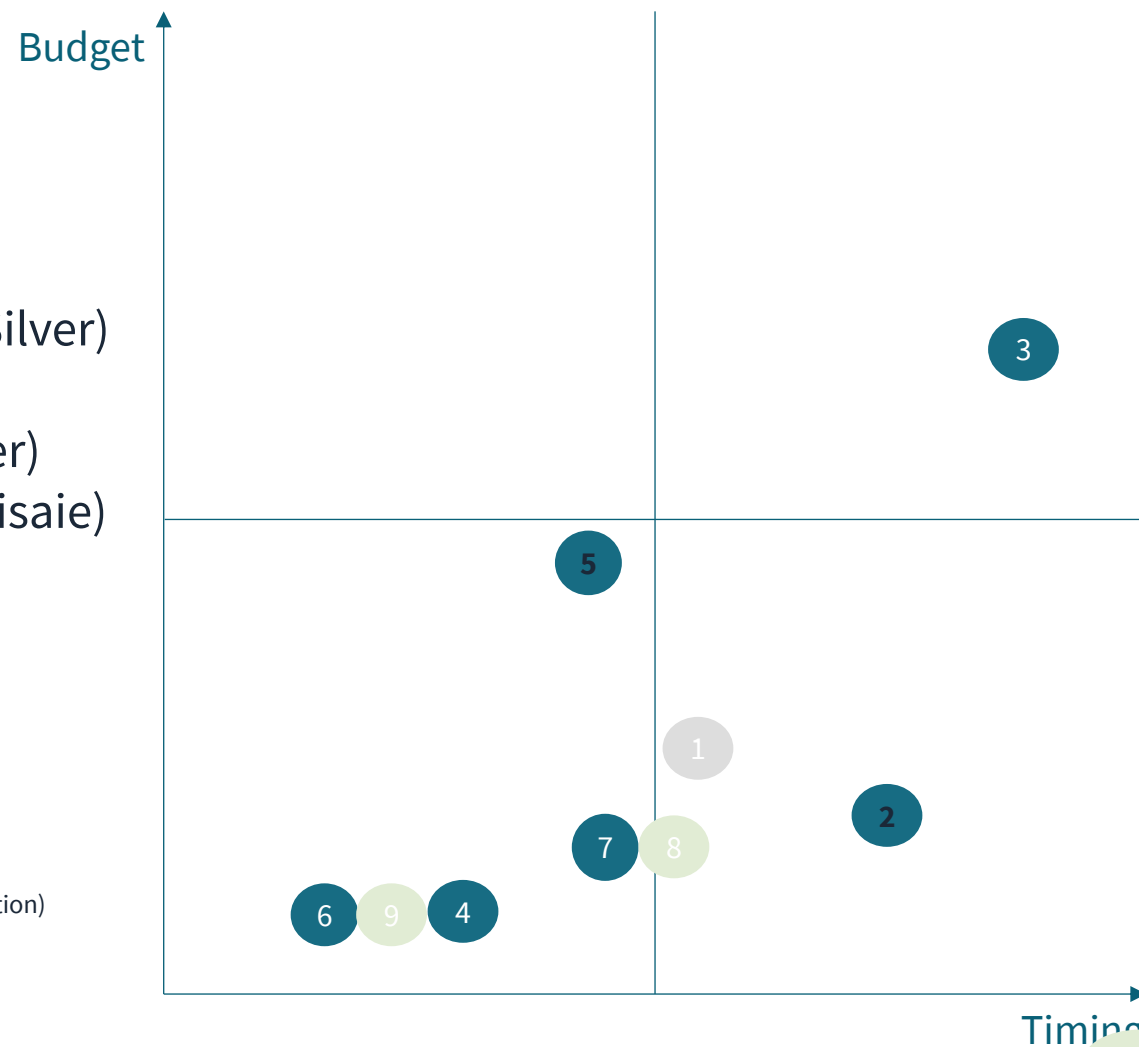
- 1 Stocks; échanges bonnes pratiques - gestion de stock plus centralisée visualisation des **différents** stocks – suivi maintenance

Infrastructure (INFRA)

- 2 Mise en place d'aires de (dé-)chargement camionnettes (Silver)
- 3 Mise en place d'une aire de manœuvre camions (Silver)
- 4 Zone de stockage temporaire; éviter encombrement (Silver)
- 5 Mise à disposition d'un espace de stockage extérieur (Cérisaie)
- 6 Signaler espace de manœuvre (Cérisaie)
- 7 Création de fiches d'accessibilité (Silver et Cerisaie)

Logistique durable (LD)

- 8 Réduction du nombre de fournisseurs
- 9 Réduction de la fréquence de livraison (Lyreco - Silver)
- 10 Transformation de la flotte (non remplacement/transition au vélo(-cargo))/électrification



Prop 2: Aire de (dé-)chargement camionnettes(Silver)

Proposition



Source: googlemaps



Avancement limité

- Déménagement potentiel
- Locataire
- Financement

Prop 2: Aire de (dé-)chargement camionnettes(Silver): fiche d'action

Mise en place aire de déchargement camionnettes (Silver)		Effort	Impact
		■ ■ ■ ■ ■ □ □ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ □ □ □
Description et objectifs	Actuellement les camionnettes des livreurs se garent sur un endroit réservé au services de secours et créent des situations dangereuses en quittant le lieu (reculant sur la PC). Une aire de déchargement peut être aménagée dans la rampe d'accès du garage. Il faut également inciter les livreurs à sortir rue Colonel Bourg afin d'éviter la marche arrière sur la piste cyclable. Une solution éventuelle le long du Boulevard Reyers a été écarté parce qu'elle nécessiterait une intervention de la RBC		
Étapes/sous-actions	Analyser la possibilité d'aménagement d'une aire de livraison dans la rampe d'accès du garage. Analyser les marquages et signalisations nécessaires afin *d'interdire le stationnement devant l'entrée piétons *et de prévoir le stationnement dans la rampe Mise en œuvre Communiquer vers les livreurs – fournisseurs		
Timing	Moyen terme (<3 ans)		
Coût	Heures de travail de la personne qui fait les analyses Marquages et signalisations		
KPI	Réalisation analyse (oui-non) Réalisation aménagement (oui-non)		
Responsable	MV		

Prop 3: Mise en place d'une aire de manœuvre camions(Silver)

- Proposition



Source: googlemaps



Avancement limité

Déménagement potentiel
Locataire
Financement

Prop 5: Mise à disposition espace stockage extérieur (Cérisaie)

Proposition



Avancement limité

Directrice absente maladie longue durée
Financement

Autres propositions infrastructures

Proposition



4 Garantir stockage temporaire



6 Signaler espace de manœuvre



7 Création fiche accessibilité

Avancement

Stockage temporaire: mieux rangé

Autres: peu d'avancement pque directrice absente maladie longue durée

Propositions d'actions (autres)

Gouvernance (GOUV)

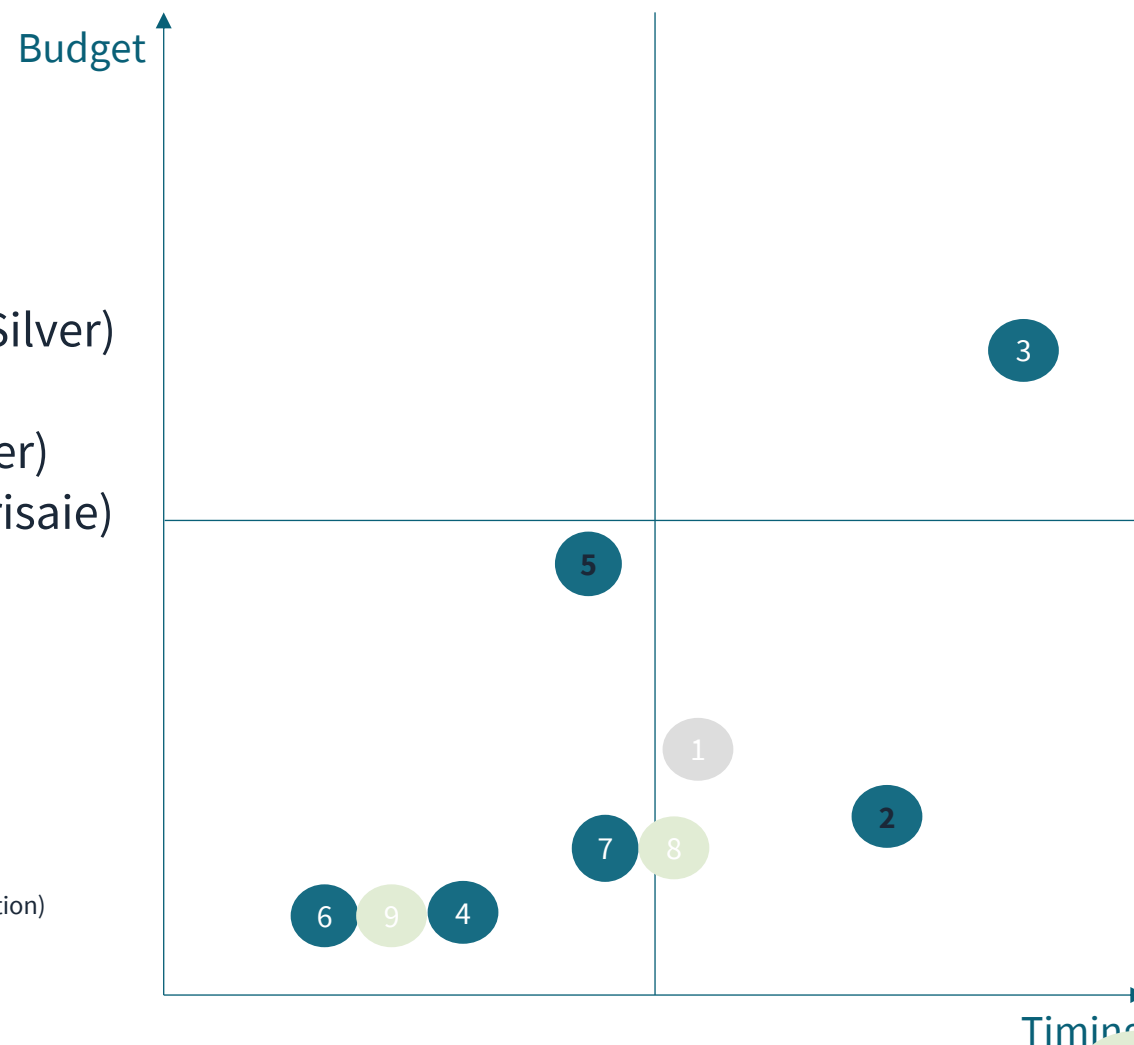
- 1 Stocks; échanges bonnes pratiques - gestion de stock plus centralisée visualisation des **différents** stocks – suivi maintenance

Infrastructure (INFRA)

- 2 Mise en place d'aires de (dé-)chargement camionnettes(Silver)
- 3 Mise en place d'une aire de manœuvre camions(Silver)
- 4 Zone de stockage temporaire; éviter encombrement(Silver)
- 5 Mise à disposition d'un espace de stockage extérieur (Cérisaie)
- 6 Signaler espace de manœuvre (Cérisaie)
- 7 Création de fiches d'accessibilité (Silver et Cerisaie)

Logistique durable (LD)

- 8 Réduction du nombre de fournisseurs
- 9 Réduction de la fréquence de livraison (Lyreco - Silver)
- 10 Transformation de la flotte (non remplacement/transition au vélo(-cargo))/électrification



Gestion de stock

- Silver
 - Stock produits bureau: OK
 - Stock produits nettoyage: en route
 - Stock produits maintenance: déblocage récent

Sensibilisation initiale
+
Incident: produits disparus
+
Suggestion étude PLE
+
Peu onéreux: simple tablette intégrant ODOO



Gestion de stock
modernisée

- Maison de repos
 - Cafétaria: adapté
 - Autres: processus plus lent



Accompagnement utile

- Confirmation d'une gestion très satisfaisante
- Gage de bonne gestion lors de demandes de subsides
- Faire accepter améliorations en interne



Green Deal



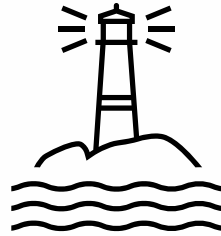
Green Deal Urban Logistics



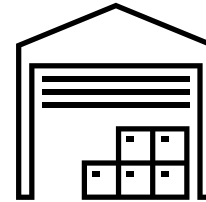
Doelstelling



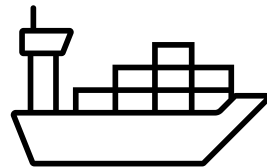
Inspanningen van deelnemers



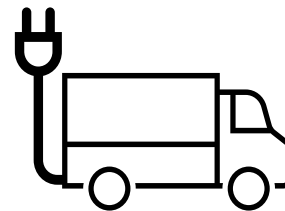
Awareness



Avoidance



Act and shift

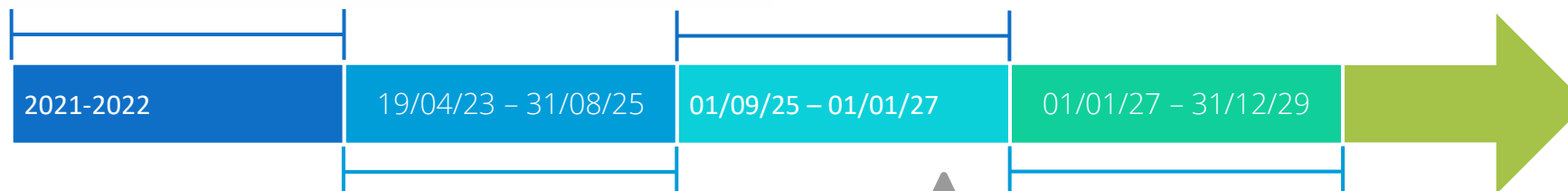


Anticipation of
new technologies

Ligne du temps

Préparation Green Deal

Ambitions
Mise en place de la structure
du projet
Recrutement des signataires



Green Deal Cycle 2

Recrutement des signataires
Réalisation des engagements
Ambitions du cycle 3
Workshops + networking

Start Green Deal Cycle 1

Recrutement des signataires
Réalisation des engagements
Ambitions du cycle 2
Workshops + networking

Green Deal Cycle 3

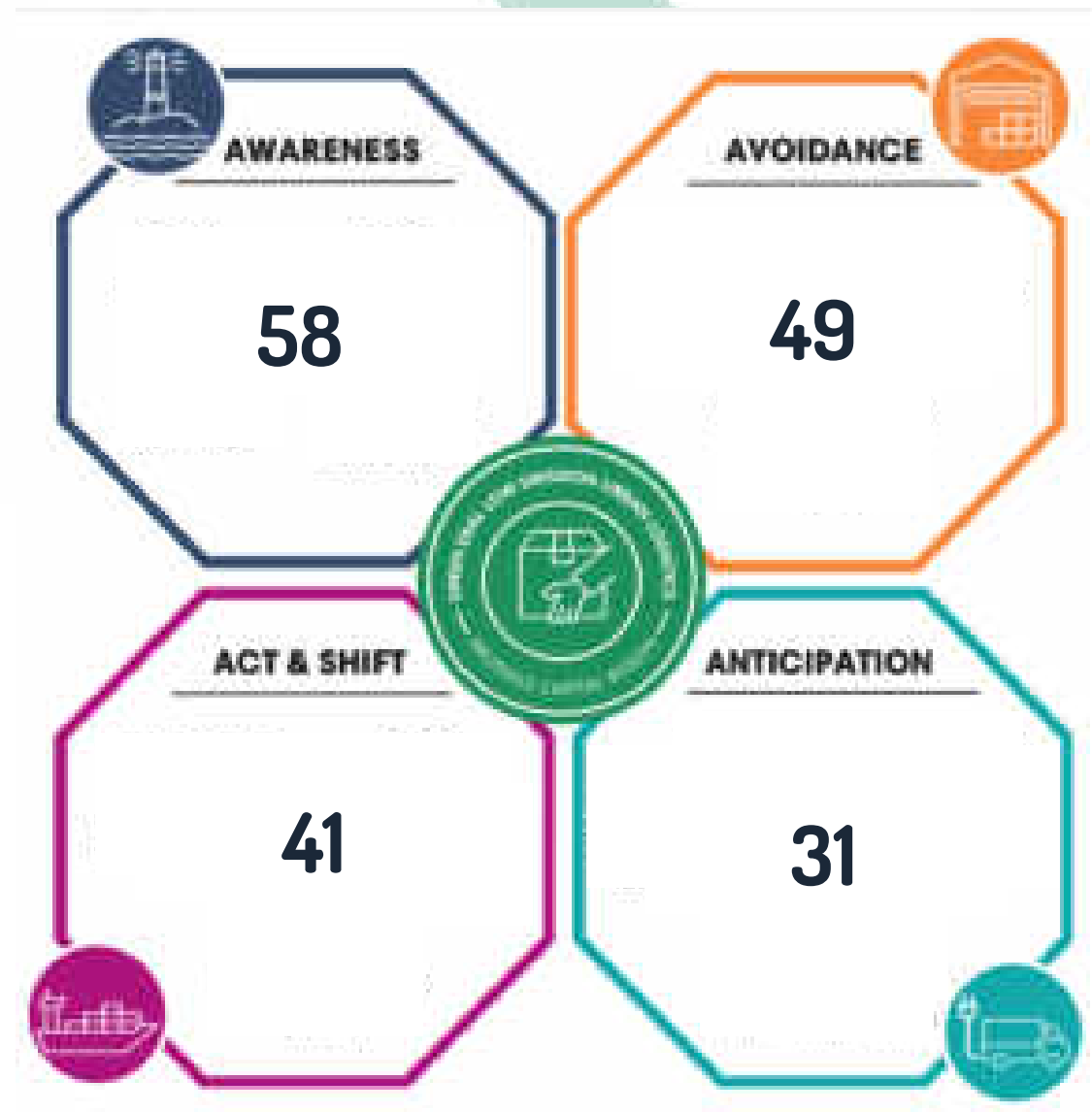
Recrutement des signataires
Réalisation des engagements
Workshops + networking

85 deelnemers aan cyclus 2 : 2025 - 2027





Leurs 179 engagements Cycle 2



Les retours



**S'engager et être
soutenu**



**S'inspirer et
apprendre**



**Se motiver et être
valorisé**



**Se connecter et
collaborer**

Contacts



Page Web [NL/FR](#)



[Green Deal Logistics Brussels](#)



faciliteur.logistique@environnement.brussels
facilitator.logistiek@leefmilieu.brussels

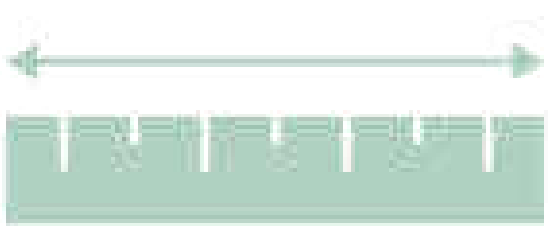
#greendeallogistics

Cycle 3

Qu'attendre du cycle 3 ?

1

Accompagnement
SUR MESURE



2

Réseautage
**2 workshops,
1 séminaire**



3

Co-création
d'une toolbox



1) Begeleiding op maat

Diagnostiek



Actieplan



BLP opvolging



2) Netwerking

**2 workshops, mét terreinbezoek
1 seminarie**



3) BLP-toolbox

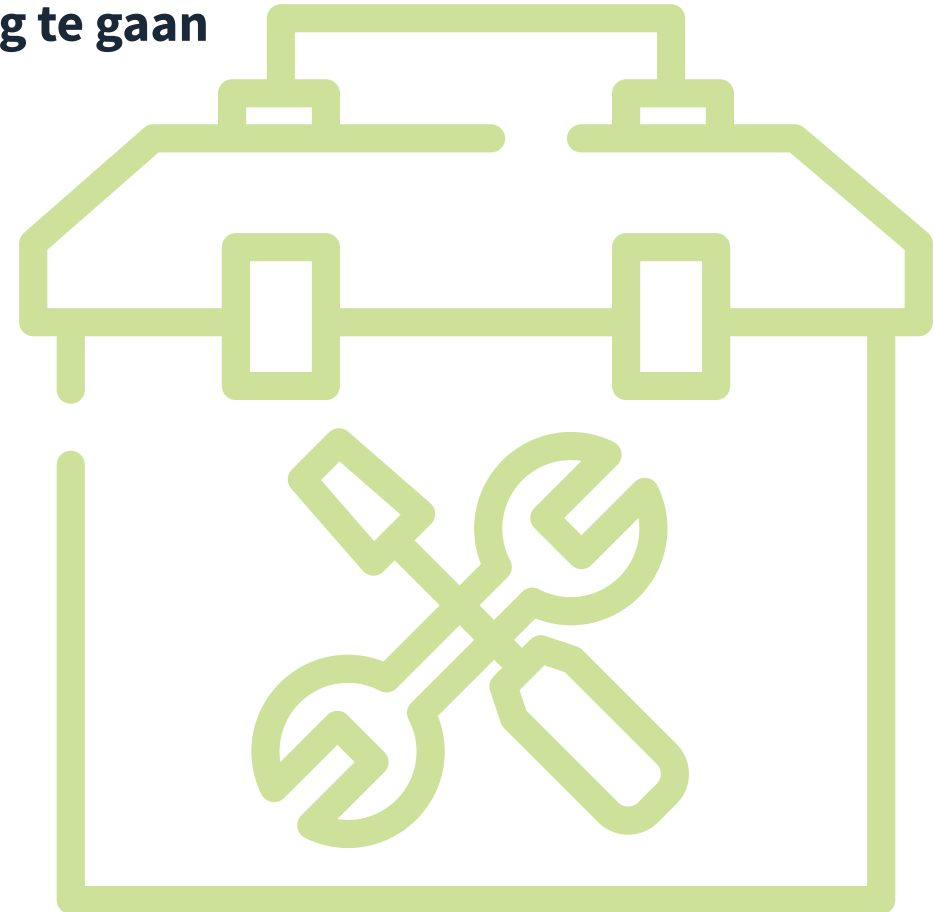
Voor Brusselse werkgevers om zelf mee aan de slag te gaan

- Proces-instructies
- Bundeling van reeds gerealiseerd materiaal
 - 10 fiches
 - E.g. outils “mutualisation des livraisons”
- Aangevuld met nieuw materiaal
 - E.g. checklist visite de terrain

Op basis van ervaringen uit de drie BLP-cycli

Via co-creatie met alle deelnemers

- Feedback
- Workshop



Exemples

Guide pratique [\[lien\]](#)

Description d'une méthodologie en 4 étapes pour mettre en œuvre une solution de mutualisation des livraisons, avec les objectifs associés, outils supports et pièges à éviter.



Mutualisation des livraisons

Tableur (Excel) [\[lien\]](#)

Outil de cartographie les principaux flux logistiques et de calcul des impacts en cas de mutualisation (€, CO2, temps)



Modèles types [\[lien\]](#)

- Charte de responsabilité
- Fiche de prise de commande
- Argumentaire interne



Hoe de begeleiding aanvragen?



1

Scan deze QR-code om toegang te krijgen tot het BLP aanvraagformulier



2

Vul het formulier zorgvuldig in om uw motivatie aan te tonen



3

We houden u op de hoogte van de organisaties die zullen worden geselecteerd voor de BLP begeleiding



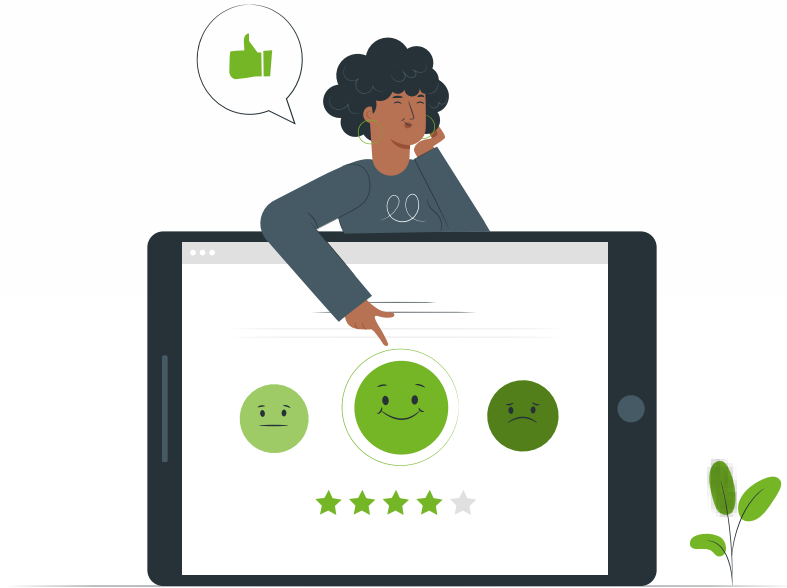
Link : <https://su.vc/ple-blp>

Meer info : elien@traject.be

Conclusie / Conclusion



Évaluation / Evaluatie





Merci!
Dankuwel!

 **TRAJECT**

urbi&e

 **TRANSPORT
& MOBILITY
LEUVEN**