

Roadmap Gemeentelijk Beleid Duurzame Bouwlogistiek



Inleiding

Waarom een roadmap bouwlogistiek

← Er komt een enorme bouwopgave op de regio af. Tot 2040 moeten er zeker 170.000 woningen ontwikkeld worden in de binnensteden. Dit gaat veel logistieke bewegingen genereren, zowel binnen de steden als in de regio. Bouwlogistiek vormt nu al ongeveer 30 procent van het goederenvervoer over de weg. Dit heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad. Tegelijkertijd zetten steden in op zero-emissie logistiek, waardoor andere eisen gesteld gaan worden aan het logistieke proces. Het optimaliseren van de bouwlogistiek, om de logistieke footprint van de bouwopgave zo klein mogelijk te houden, is dus een belangrijke regionale opgave. Concreet gaat het dan om de footprint in termen van duurzaamheid (CO₂, stikstofuitstoot, ruimtebeslag) en de druk op infra (weg, water, spoor).

De grote gemeenten, met de grote woningbouwopgave, lopen inmiddels tegen het probleem van de bouwlogistiek aan. De bereikbaarheid van de stad komt sterk onder druk te staan. Ook verkeersveiligheid is een

belangrijk thema. De noodzaak om iets te doen neemt toe. Het is echter niet vanzelfsprekend dat de bouwsector de duurzaamheid van de logistiek prioriteert. De belangrijkste reden hiervoor is dat de bouwsector op dit moment onvoldoende incentive heeft om een efficiëntie- en verduurzamingslag toe te passen op haar logistiek.

Ook is het niet vanzelfsprekend dat overheden (gemeenten) middels beleid sturen op de verduurzaming van bouwlogistiek. Dit heeft verschillende redenen:

- het is onduidelijk wat het probleem van bouwlogistiek precies is
- hoe dit geagendeerd kan worden
- welke oplossingen er denkbaar zijn
- wat de rolverdeling (publiek-privaat) is
- hoe beleid gemaakt moet worden
- hoe dit door de organisatie geïmplementeerd kan worden

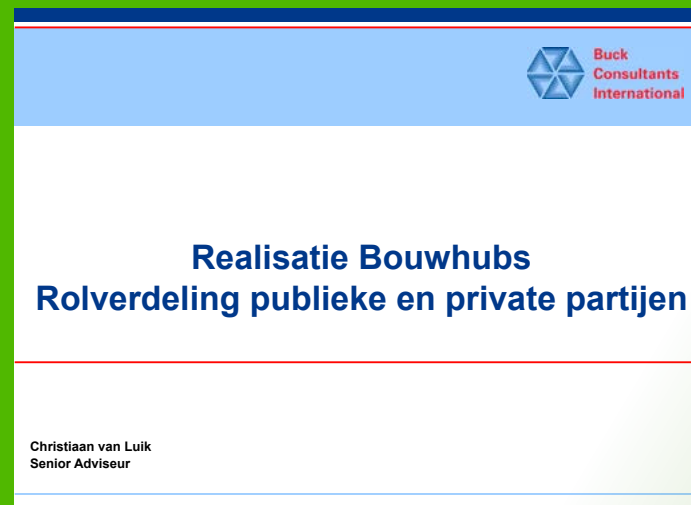
Kortom, er zijn handvatten nodig om beleid te maken voor bouwlogistiek. Dat is precies waar deze *roadmap* voor bedoeld is: een stappen-

plan voor de gemeente die aan de slag wil met bouwlogistiek. De gemeente is de centrale overheidspartij in deze roadmap, omdat de bouwlogistiek voor woningbouw direct gelinkt is met gemeentelijke procedures die fungeren als een *push* zoals aanbestedingen, grondverkoop, de anterieure overeenkomst en de bouwvergunning. Daarnaast is de gemeente bevoegd gezag voor de pull factor, namelijk het ruimtelijk beleid (bestemmingsplannen). →

MoVe: bouwlogistiek

Binnen het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) overzien we het speelveld en de verbanden tussen de woningbouwopgave, de aanpak stikstof en de bereikbaarheid van de stad. In 2020 zijn we van start gegaan met het verkennen van bouwhubs als een oplossing voor het verduurzamen van de bouwlogistiek. Zo hebben we in beeld gebracht hoe een systeem van bouwhubs de woningbouwopgave voor Zuid-Holland tot 2030 zou kunnen bedienen en waar deze ruimtelijk zouden moeten landen. In deze studie, uitgevoerd door TNO, is ook de rittenreductie en kilometerreductie opgenomen.

In 2021 heeft Buck Consultants International (BCI) onderzocht hoe de samenwerking tussen publieke en private partijen vorm moet krijgen om bouwhubs te realiseren en welk proces binnen de gemeente doorlopen moet worden. In 2022 hebben we meerdere kennissessies georganiseerd met gemeenten (Rotterdam, Den Haag, Amsterdam, Eindhoven, Utrecht en Dordrecht) om de praktijkvoorbeelden te delen, van elkaar te leren en de *informatiegap* te definiëren.



Lees [hier](#) het Buck rapport.

Fase 1: Agenderen onderwerp/urgentie

Stap 1: Agendeer het onderwerp

Urgentie + relatie met andere opgaven

Begin bij het begin en dat is antwoord op de vraag: waarom is beleid voor duurzame bouwlogistiek nodig? De reden hiervoor is tweevoudig: de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad staan onder druk. De grote woningbouwopgave, maar ook akkoorden rondom de thema's 'schone lucht' en 'klimaat' hebben allen een effect op bouwlogistiek. Het thema is niet te scheiden van andere maatschappelijke opgaven, maar moet wel onderscheiden worden om beleid te maken in de organisatie. De eerste stap is dus het benoemen van de urgentie en de koppeling met de opgaven waarvoor al beleid is gemaakt.

Bouwlogistiek is direct te koppelen aan de volgende opgaven:

- woningbouwopgave
- schone Lucht (akkoord)
- klimaat (akkoord)
- aanpak stikstof
- (zero-emissie) stadslogistiek

Waar in de organisatie?

De inhoudelijke aanleiding om beleid te maken voor duurzame bouwlogistiek komt voornamelijk uit de mobiliteitshoek. Al snel wordt een koppeling gemaakt met woningbouw, omdat een groot deel van de bouwlogistiek gerelateerd is aan de woningbouw. Voor zover gemeentelijke organisaties een aparte afdeling of aparte teams hebben die zich specifiek met duurzaamheid bezighouden, kunnen we 'duurzaamheid' als derde inhoudelijke aanleiding benoemen om beleid te maken voor duurzame bouwlogistiek. De praktijk laat zien dat de vraag naar duurzame bouwlogistiek bij een van deze afdelingen begint.

Vervolgens zien we dat binnen de ambtelijke organisatie gezocht wordt naar een snelle oplossing en zo komt men bij de 'procedurele' afdelingen uit. Dit zijn juridische zaken, grondzaken, inkoop en aanbestedingen. Wanneer het specifiek over bouw hubs gaat als maatregel voor duurzame bouwlogistiek wordt al snel de afdeling ruimtelijke ordening betrokken om te zoeken naar een locatie voor een bouw hub. Zo'n fase van verkenning binnen de eigen

organisatie zien we bij alle gemeentelijke organisaties die duurzame bouwlogistiek willen realiseren. Dit is vaak een tijdrovende fase voor een afdeling en hoewel het begrijpelijk is om eerst binnen de eigen organisatie te zoeken, valt er veel te zeggen voor een externe consultoronde bij gemeenten die deze fase al doorlopen hebben. Het risico is namelijk dat men in deze fase te snel te veel 'gedaan' wil krijgen bij inkoop en aanbestedingen of aan de kant van vergunningen. Zo loopt men tegen de 'stroperigheid' van de organisatie aan en dit is niet bevorderlijk voor het proces van beleid maken.

Daarom wordt in deze roadmap het belang van een duidelijke agendering onderstreept. Dit betekent dat het in de eerste plaats voor de organisatie duidelijk moet zijn dat duurzame bouwlogistiek als thema urgentie heeft en dat dit onlosmakelijk verbonden is met de andere grote thema's zoals hierboven benoemd. De WHY moet dus als eerste geformuleerd worden en de essentie zijn van het verhaal. Deze actie ligt primair bij de gemeentelijke organisatie en, zoals eerder genoemd, bij de afdelingen/teams Mobiliteit, Woningbouw en/of Duurzaamheid.

Fase 2: Verkenning maatregelen en oplossingen

Stap 2: Omschrijf WAT nodig is om de logistieke footprint van de bouwopgave zo klein mogelijk te houden

Nadat de WHY is geformuleerd en besproken binnen de organisatie kan fase 2 beginnen. In deze fase gaat het om het omschrijven van WAT er nodig is om de logistieke footprint van de bouwopgave zo klein mogelijk te houden. Dit gaat dus over de verschillende maatregelen/oplossingen die ingezet kunnen worden.

Ruimte + Reden (incentive)

Belangrijk is dat er meer aandacht is voor de bouwlogistiek vanaf de start van de voorbereiding van het bouwproces (ontwerpfase). Op deze manier wordt de minimalisering van de bouwlogistiek een aspect van het gehele bouwproces en niet een bijzaak. Bij elke stap wordt dan nagedacht over hoe het te vervoeren volume zo efficiënt/duurzaam mogelijk kan plaatsvinden. Dat kan bijvoorbeeld door te bundelen, slim in te kopen, vervoer over water en via bouw hubs.

Hieronder werken we de bouw hub als maatregel verder uit.

1. De bouw hub als maatregel

De optimalisatie van de bouwlogistiek is afhankelijk van twee factoren, namelijk het verduurzamen van het transport en het terugbrengen van het aantal vervoersbewegingen. Vooral in het terugbrengen van het aantal vervoersbewegingen is veel winst te behalen door enerzijds de bundeling van vrachten en anderzijds de inzet van bouw hubs¹. Met bouw hubs bedoelen we locaties in en rondom de stad, waar bouw materiaal en materieel verzameld en opgeslagen kan worden. Hoewel meer functies voor een bouw hub te bedenken zijn (zie voor meer details de studie van TNO), is de logistieke functie de essentie van de bouw hub: de leverancier brengt de spullen naar de hub, op de hub worden de vrachten gebundeld en op tijd geleverd op de bouwplaats (opslag hoeft dus

niet meer op de bouwplaats te gebeuren). Een bouw hub is een maatregel die ingezet kan worden in het kader van duurzame bouwlogistiek. De realisatie van een bouw hub roept veel vragen op, denk aan: wie is eigenaar/exploitant van een hub? Wie draagt de kosten? En wie moet met wie afspraken maken over het gebruik van de hub?

In de praktijk zien we verschillende samenwerkingen ontstaan om de bouwlogistiek te optimaliseren. VolkerWessels heeft bijvoorbeeld een bouw hub, de BouwHub, op eigen grond en in eigen beheer. Dit is een voorbeeld van een bouwbedrijf dat de logistiek heeft geoptimaliseerd en voor de eigen projecten gebruikmaakt van een bouw hub. BAM heeft voor de bouw van de Zalmtoeren in Rotterdam gebruikgemaakt van een bouw hub in Rotterdam. In dit voorbeeld is de grond van een derde partij en is een logistiek dienstverlener, G, verantwoordelijk gesteld voor het vervoer van en naar de bouwplaats. In deze fase is het goed om een beeld te hebben van de effecten die een bouw hub kan hebben in het reduceren van de logistieke footprint van de bouw. Onderzoek door derden, zoals het onderzoek van

¹ TNO (Siem van Merriënboer & Annette Rondaij):
IMPACT BOUWHUBS OP LEEFBAARHEID STEDEN REGIO ZUID
HOLLAND: studie naar toepassing bouw hubs in provincie
Zuid-Holland, 30 november 2020

TNO in opdracht van de provincie Zuid-Holland, brengt de effecten goed in beeld en onderbouwt de in fase 1 benoemde urgentie. Deze actie kan het beste door de beleidsafdeling worden uitbesteed aan een onderzoeksbureau.

2. Ruimtelijke vraag in beeld brengen

Wanneer we uitgaan van de inzet van bouwhubs om de bouwlogistiek te optimaliseren, dan ontkomen we niet aan een ruimtevraag. Hoe groot de ruimtevraag is, is afhankelijk van meerdere factoren (zoals de functies van de hub en de projecten die het zou moeten bedienen). Om een indicatie te geven van de ruimtelijke implicaties van bouwhubs, is door TNO onderzoek gedaan naar de ruimtelijke impact van bouwhubs voor de woningbouwopgave in Zuid-Holland tot 2030. Dit onderzoek geeft een beeld van het aantal hubs dat nodig zou zijn voor de woningbouwopgave, en waar deze gepositioneerd zouden moeten worden, ervan uitgaande dat een systeem van hubs de hele provincie (Verstedelijkingsas) bedient. Het is dus belangrijk om in beeld te brengen hoeveel ruimte nodig is en waar deze ruimte gevonden kan worden.

Het is belangrijk dat in deze fase de focus ligt op het zoeken naar de oplossingen (bouwhub als maatregel) en het verkennen van het effect van de maatregel (hoeveel rittenreductie,

hoeveel reductie van CO₂, stikstof etc.).

Het ruimtelijk dilemma (waar kan de bouwhub gerealiseerd worden?) zal in deze fase zeker ter sprake komen, maar een focus op dit aspect brengt het risico met zich dat de onmogelijkheden het gesprek domineren.



Fase 3: Rolverdeling publiek-privaat

Stap 3: Omschrijf nu WIE wat doet - rolverdeling publiek-privaat

Nadat de **WHY** en de **WHAT** is geformuleerd, is het tijd om te kijken naar de rolverdeling. In deze fase gaat het om de afbakening van de rol van de overheid (gemeente-provincie-Rijk). Hoewel het initiatief voor duurzame bouwlogistiek vanuit de gemeente komt, hebben provincie en Rijk ieder een specifieke rol.

De pull- en push-factoren

De overheid creëert de voorwaarden waaronder de private sector efficiënte en duurzame bouwlogistiek kan realiseren. Dit betekent dat de overheid kaders stelt en faciliteert, maar dat de verantwoordelijkheid van de oplossing (bouwhubs) bij de markt-partijen ligt. Zoals in de aanleiding van deze roadmap ook al genoemd is de bouwsector een conservatieve sector die een incentive nodig heeft om de bouwlogistiek te verduurzamen. De incentive kan vanuit de sector zelf komen. Het verduurzamen van de logistiek kan vanuit een businesscase-perspectief interessant zijn. Dit blijkt zo voor de bouwers (de kop-

lopers) die gebruik maken van bouwhubs voor hun logistiek. Voor de grote massa valt het argument te maken dat zij met de tijd zullen volgen en dat de verduurzaming van de bouwlogistiek zich organisch zal ontwikkelen. Dit kan echter nog lang duren en daarom is interventie vanuit de publieke partijen noodzakelijk. Deze interventie kan de vorm aannemen van *pull-* en *push-factoren*.

Onder de pull-aanpak verstaan we de acties die erop gericht zijn om de het interessant te maken voor de bouwsector om de bouwlogistiek te verduurzamen. Met de push-aanpak bedoelen we de acties waardoor de bouwsector wel moet innoveren.

Pull: de loketfunctie

Een (bouw)bedrijf dat voor de logistiek een hub wil realiseren, zal de gemeente benaderen met een of meer van de volgende vragen:

- Hoe vind ik de locatie voor mijn hub? Zijn er bestaande hublocaties waar ik mijn logistiek kan onderbrengen? Moet ik zelf een hub bouwen en zo ja, waar kan dit?
- Heeft de gemeente een subsidie of een regeling waar ik gebruik van kan maken bij

het innoveren van mijn bouwlogistieke proces?

- Zijn er andere partijen met wie ik kan samenwerken/met wie de bouwlogistiek afgestemd kan worden?

De vragen kunnen in allerlei vormen komen, maar in essentie wordt altijd gevraagd naar een locatie, omdat het zoeken naar een geschikte locatie tijd kost en men er van uitgaat dat de gemeente deze informatie paraat heeft. Gemeenten hebben deze informatie echter niet altijd paraat. Rotterdam heeft dit recent in kaart gebracht, zodat bedrijven die zich met deze vraag melden doorverwezen kunnen worden.

Bedrijven zijn ook altijd geïnteresseerd in een stimuleringsmiddel om te innoveren. Dus een subsidie voor bijvoorbeeld rittenreductie kan een bedrijf verleiden om over te gaan op duurzame bouwlogistiek. De gemeente Rotterdam heeft hier de afgelopen jaren mee gewerkt². Tenslotte kan de gemeente benaderd worden door partijen die juist de samenwerking met

² www.rotterdam.nl/loket/subsidie-bouwlogistiek/

anderen zoeken. De gemeente wordt zo aangesproken op haar rol als verbinder. Ook in deze rol faciliteert de gemeente Rotterdam de aannemers door de inzet van een bouwlogistiek adviseur om samenwerkingsovereenkomsten te sluiten tussen bouwbedrijven die hun bouwlogistiek gezamenlijk gaan regelen.

Ruimtelijke vraag faciliteren

Het in beeld brengen van de ruimtelijke vraag is belangrijk, omdat we in de praktijk zien dat aannemers bij de gemeente aankloppen met deze ruimtelijke behoefte. De gemeente kan op meerdere manieren ruimtelijk faciliteren.

A. De gemeente kan in eerste instantie informatie verschaffen over beschikbare locaties (hierbij gaat het om locaties in eigen bezit, maar ook in bezit van derden). Het is echter niet vanzelfsprekend dat een gemeente dit soort informatie heeft. Sterker nog, van Rotterdam en Den Haag weten we dat het een sterke wens is om dit overzicht te creëren. Hiermee kunnen gemeenten de markt-partijen tegemoet komen in de facilitering van de ruimtelijke vraag. Als iedere bouwer voor eigen projecten een eigen locatie acquireert is de grond snel op. Het is daarom belangrijk dat de gemeente stimuleert dat partijen gezamenlijk aan de slag gaan met als uiteindelijk resultaat een neutrale hub. Zo wordt efficiënt omgegaan

met beschikbare (schaarse) ruimte in steden en de logistieke capaciteit van een dergelijke hub.

- B. Na de inventarisatie die in de stap hierboven is gedaan kan geconcludeerd worden dat er genoeg plek is om de ruimtelijke vraag te faciliteren. In dat geval kan de gemeente volstaan met een doorverwijzing. Wanneer echter blijkt dat de ruimtelijke behoefte niet gefaciliteerd kan worden op bestaande locaties dan is het wellicht mogelijk om de locaties geschikt te maken met aanpassingen. Dit zou kunnen door bijvoorbeeld te zorgen voor een kade, zodat een locatie ook via water ontsloten kan worden. Uiteindelijk kan de gemeente er ook voor kiezen om het (ruimtelijk) instrumentarium in te zetten. Wellicht moeten wijzigingen in bestemmingsplannen worden gemaakt (uitbreiding bedrijfsactiviteiten, ophoging milieucategorieën, etc.). Dit hoeven overigens geen permanente (ruimtelijke) keuzes te worden.
- C. Het ruimtelijke instrumentarium biedt ook de mogelijkheid om locaties aan te wijzen voor specifieke functies. Indien het bestemmingsplan geen ruimte biedt voor bouwhubs, maar de urgentie zo hoog is, kan een gemeente een locatie aanwijzen om een bouwhub te realiseren. Deze

variant gaat een stap verder dan het verruimen van de bedrijfsactiviteiten in het bestemmings-plan. In deze variant wordt de ruimte 'gereserveerd' of specifiek bestemd voor een bepaalde functie. Dit wordt nog niet gedaan voor functies als bouwhubs, maar bijvoorbeeld wel voor een bepaalde type logistiek of bedrijvigheid (bedrijven-terreinen met speciaal thema, zodat een cluster gevormd kan worden). Hoewel deze mogelijkheid bestaat binnen het ruimtelijk instrumentarium, is de keer-zijde dat alle andere functies worden uitgesloten en zo de waarde van een terrein afneemt. De politieke neiging is om bedrijven-terreinen zo 'breed' mogelijk te bestemmen.

- D. De volgende stap is om actief grond aan te kopen zodat een bouwhub gerealiseerd kan worden. In dit scenario levert de bouwhub grote maatschappelijke waarde op, maar is er geen bestaande locatie of is er een sterk argument te maken voor een specifieke locatie waar de bouwhub zou moeten landen. Een voorbeeld hiervan hebben we in Nederland niet, maar is bijvoorbeeld wel te vinden in Stockholm. Gezien de houding ten opzichte van een sterke ruimtelijke sturing is het zeer onwaarschijnlijk dat in Nederland draagvlak is voor een interventie van deze aard.

Push: het beleidskader

Het is goed om een toolbox aan pull-acties te hebben, maar als dit niet gepaard gaat met een sterke push-factor zal de bouwsector niet de noodzaak voelen om te innoveren. Het is daarom belangrijk dat de gemeentelijke organisatie 1) bereid is om beleid te maken om duurzame bouwlogistiek te realiseren en 2) dit beleid te implementeren door de gehele organisatie.

In opdracht van MoVe heeft BCI 4 scenario's uitgewerkt voor de rol van de overheid in het realiseren van duurzame bouwlogistiek.

De drie scenario's die Buck voorstelt zijn:

0. 0-Variant:

overheden voeren geen actief beleid op bouwlogistiek, wel voert de gemeente algemeen beleid rond goederenvervoer, bijvoorbeeld het instellen van ZES-zones (zero-emissie stadslogistiek).

1. De markt aan zet:

een bescheiden overheid die vooral in het eigen handelen het goede voorbeeld geeft. Realisatie van bouwhubs is aan de markt. Overheden zetten in eigen aanbestedingen in op efficiënte

en duurzame bouwlogistiek en gebruik van hubs. Via medewerking en eventueel subsidies worden goede initiatieven gestimuleerd.

2. Naar efficiënte en duurzame bouwlogistiek:

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

3. Gezamenlijke realisatie van bouwhub:

inzet van bouwhubs wordt de norm. Overheden maken maximaal gebruik van hun rol voor het (laten) ontwikkelen en gebruiken van bouwhubs. Overheden kunnen actief via eigen grondbeleid (concessieverlening voor locatie bouwhub) en financieel bijdragen aan realisatie van bouwhubs.

Fase 4: Uitwerking stap 2 - push bieden

Stap 4: Beleidsimplementatie

←

Veel gemeenten zien het probleem van bouwlogistiek, de samenhang met andere opgaven en hebben in verschillende contexten wel met de markt gesproken of met andere gemeenten over het realiseren van duurzame bouwlogistiek. De beleidsvisie is op orde, maar de duurzame bouwlogistiek is nog geen realiteit. In dit onderdeel werken we een stappenplan uit voor de implementatie van bouwlogistiek door de gemeentelijke organisatie.

Stappenplan

- 1. Benoem urgentie en relatie met andere maatschappelijke opgaven (zie fase 1).**
Dit geeft antwoord op de vraag waarom iets gedaan moet worden.
- 2. Probleemanalyse. Omschrijf wat er dan nodig is (zie fase 2).**
Dit geeft antwoord op de vraag wat er dan nodig is. Let op: in deze fase is het belangrijk om nog weg te blijven van de subvragen rondom eigenaarschap. Dus in deze stap gaat het om een omschrijving van de twee minimale randvoorwaarden om bouwlogistiek te verduurzamen: ruimte en reden.
- 3. Voor welke vorm van interventie gaat de gemeente?**
Maak een keuze tussen variant 0 (geen beleid voor bouwlogistiek, maar wel goederenvervoer en ZES-zones), 1 (gebruik van hubs bij eigen aanbestedingen verplicht), 2 (maximale inzet instrumentarium in specifieke gebieden) en 3 (overheden dragen ook bij aan de realisatie van bouw-hubs) (zie [Buck-rapport](#) voor toelichting).

Bouwlogistiek plan & BLVC-kader

Indien wordt gekozen voor variant 1, 2 of 3 zal de organisatie beleidsmatige aanpassingen moeten verrichten. Dit begint bij een visie en wordt in enkele stappen door de organisatie geïmplementeerd. Het meest praktische voorbeeld vinden we bij Eindhoven. In Eindhoven is een bouwlogistiek plan (een beleidsproduct voor duurzame bouwlogistiek) opgesteld en is de implementatie overwogen voor de primaire processen zoals hieronder benoemd.

Het bouwlogistiek plan is een variant op het BLVC-plan. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Een gemeente kan ervoor kiezen om BLVC onderdeel te maken/verplicht te stellen bij de omgevingsvergunning. Amsterdam en Utrecht hebben hiervoor gekozen. Dit betekent dat een aanvraag voor een omgevingsvergunning, om werkzaamheden in de openbare ruimte te mogen uitvoeren, gepaard moet gaan met een plan waarin de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie aan bod komen. Dit document is verder vrij van vorm, maar het komt er op neer dat de aanvrager van de vergunning in kaart brengt hoe

→

de werkzaamheden met zo min mogelijk hinder voor de omgeving uitgevoerd kunnen worden³.

Binnen BLVC wordt niet specifiek aandacht besteed aan de logistiek. BLVC is dan ook niet expliciet bedoeld om te sturen op bouwlogistiek. BLVC biedt echter wel de inspiratie om een document met voorwaarden aan de bouwlogistiek onderdeel te maken van het verrichten van werkzaamheden in de openbare ruimte. Echter, juridisch gezien mag de BLVC wel onderdeel vormen van de procedure van de omgevingsvergunning, maar een bouwlogistiek plan niet. Momenteel (2023) onderzoekt de gemeente Rotterdam onderzocht hoe bouwlogistiek kan worden meegenomen in BLVC. Het voordeel van het integreren van de bouwlogistiek in BLVC is dat het, indien de gemeente kiest voor BLVC, onderdeel wordt van de vergunningverlening. Dat betekent dat de aanvrager verplicht wordt gesteld om de bouwlogistiek zo in te richten dat de omgeving er zo min mogelijk last van heeft. Een nadeel is dat de aanvraagprocedure voor een vergunning moet worden aangepast en de gemeente moet toezeggingen over bouwlogistiek kunnen beoordelen.

³ www.blvc.nl

Wat betreft resultaat is het interessant om te zien wat het bouwlogistiek plan oplevert, als het onderdeel is van een vergunning. De grootste winst van een bouwlogistiek plan in de bouwvergunning, ten opzichte van de fase aanbesteding of grondverkoop, is dat het breder ingezet kan worden dan alleen de aanbestedingen en grondverkoop van de gemeente.

- *Aanbesteding*
Een bouwlogistiek plan kan verplicht worden gesteld (eis) of een gunningsvoordeel opleveren.
- *Grondverkoop*
Een bouwlogistiek plan mag gevraagd worden, maar niet als eis worden gesteld.
- *Anterieure overeenkomst*
Een bouwlogistiek plan mag gevraagd worden, maar niet als eis gesteld worden.
- *Vergunningverlening*
Een bouwlogistiek plan mag mogelijk als onderdeel van BLVC worden gevraagd.

4. **Stap 4 is dus het opstellen van een bouwlogistiek plan of een BLVC-plan** waarin ook een paragraaf voor de bouwlogistiek wordt toegevoegd.
5. **Op dit moment is duidelijk of de organisatie kiest voor sturing op bouwlogistiek voor enkel de eigen aanbestedingen of voor een specifiek gebied of de gehele gemeente** (alle werkzaamheden in de openbare ruimte). Voor de eigen aanbestedingen is sturing zoals het voorbeeld van Eindhoven, met een bouwlogistiek plan in de fase van aanbesteding en grondverkoop, voldoende. Indien de gemeente breder wil sturen is het noodzakelijk om de BLVC-methode onderdeel te maken van omgevingsvergunning.