

In Mechelen rijdt pakjesautomaat binnenkort misschien zelf naar u toe

De Standaard - 11 Feb. 2022

Stad Mechelen test deze zomer op drie mogelijke trajecten een zelfrijdend passagiersbusje. Op één traject zou Bpost een locker in de shuttle installeren. 'Zeker wat betreft de pakjeslevering richting bedrijven is dit erg innovatief.'

Christoph Meeussen

De stad Mechelen zoekt naar een aanbieder van zelfrijdende busjes. Op een van drie mogelijke trajecten moet ten laatste deze zomer zo'n zelfrijdend busje rijden, dat zes tot twaalf passagiers kan meenemen.

De drie mogelijke trajecten zijn een lus op het industrieterrein Mechelen-Noord, een route uit een wijk naar het nieuwe winkelcomplex Malinas en een lus rond het Vrijbroekpark.

'We zijn al een tijdje bezig met het shuttleverhaal', zegt Mechels schepen voor Mobiliteit Vicky Vanmarcke (Open VLD). 'In 2018 leverde een autonome shuttle onder politiebegeleiding al eens pakjes in de binnenstad. Binnen een Europees programma, met ook de steden Bremen in Duitsland en Aalborg in Denemarken, zijn we pilootstad om dit verder uit te testen. Zeker wat betreft de pakjeslevering richting bedrijven is dit erg innovatief. De route langs het Vrijbroekpark zou interessant zijn bij evenementen of voor mensen die slecht ter been zijn. Uiteraard gebeurt alles volgens de veiligheidsregels. De shuttle mag niet sneller rijden dan zo'n 15 à 20 kilometer per uur.'

Rijdende e-commerce

'Laat Mechelen al eens beginnen met wat zonder technologie beter kan, zoals toegankelijke haltes in de binnenstad' Stefan Stynen

Voorzitter TreinTramBus

Het precieze traject wordt gekozen op basis van de haalbaarheid, de vergunningen en de veiligheid. Mocht de route op het industrieterrein gekozen worden, dan zal Bpost de shuttle uitrusten met een van zijn pakjeskluisen, zoals die ook in treinstations te zien zijn.

Komt de locker binnenkort naar u? rr

Via een app zal een klant – bijvoorbeeld een werknemer op het industrieterrein – in realtime kunnen zien waar de shuttle is, en die vragen om aan een bepaalde halte te stoppen. Zo kan hij een pakje oppikken of er eentje meegeven voor verzending.

Reizigersorganisatie TreinTramBus vraagt zich af welk probleem de stad hiermee wil oplossen. 'Eerder deed De Lijn al een proefproject met zulke shuttles, maar daar zijn ze mee gestopt', zegt Stefan Stynen. 'In Mechelen-Noord zie ik niet wat de meerwaarde is boven op de bussen, of wat ze beter kunnen dan levering met een (bak)fiets.' Voor mensen die slecht ter been zijn, ziet hij wel enig nut. Maar de voorgestelde route naar het shoppingcentrum vindt hij 'van de pot gerukt', omdat die over een smalle fietsroute loopt. 'Laat Mechelen al eens beginnen met wat zonder technologie beter kan, zoals toegankelijke haltes in de binnenstad en een betrouwbare route voor de citypendel.'

Eerder al geselecteerd

Positiever klinkt Roel Gevaers, transporteconoom aan de UAntwerpen. 'Ook met passagiersvluchten wordt geregeld vracht meegegeven in de cargoruimte, al is er voor het overige geen transportmodus die de combinatie doet. Het idee om personen en pakjes te combineren is mooi, maar het zal nog even duren voor het er in de praktijk is. Ook juridisch is dat ene traject met de pakjeslocker een uitdaging. Men zal zowel de regels van personenvervoer als die van pakjesvervoer moeten volgen.'

Mechelen was naast Antwerpen, Leuven en Genk eerder al geselecteerd door De Lijn voor een proef met zelfrijdende busjes. Die zou vorig jaar hebben plaatsgevonden, maar werd uiteindelijk afgeblazen vanwege de hoge kostprijs. Voor Leuven, bijvoorbeeld, zouden de investeringskosten voor een shuttlelijn 31 miljoen euro bedragen, nog los van een jaarlijkse kosten van 3 miljoen euro.