

De cargofiets, de camionette van morgen

De Standaard + - 01 Dec. 2018

Zalando levert niet langer overal gratis Lees verder onderaan Ine Renson, FOTO'S BRECHT VAN MAELE

BrusselMaandagochtend, kwart over acht. In het depot van Cargo Velo in Gentbrugge druppelen de koeriers binnen, strak in een zwart-groene wielrennersoutfit. Er wordt wat gezwetst, maar dan is het tijd voor actie: de cargofietsen laden, banden controleren, routes opladen op de gsm. In het magazijn staan boxen van Lidl, dozen met brood, biopakketten van De Wassende Maan.

Wat voor oprichter Sander Vandenberghe begon vanuit een passie voor fietsen, evolueerde naar een gestroomlijnde organisatie met 20 werknemers. Spierkracht werd aangevuld met ICT. De 700 klanten van Cargo Velo worden bediend via algoritmes die feilloos routes aan elkaar koppelen. 'Het is pionieren', lacht Vandenberghe. Zonder dat hij er erg in had, leidt de dertiger het grootste fietskoeriersbedrijf in Vlaanderen, dat opereert in Gent en Antwerpen. En dit is nog maar het begin.

Kettingvet

Tegen 2050 woont 80 procent van de wereldbevolking in de stad. Miljoenen mensen die consumeren, pakketjes aan huis geleverd krijgen, afval produceren. Het aantal bestelwagens explodeert – de voorbije twintig jaar verdubbelde hun aantal kilometers in ons land. Dat verhaal loopt vast. Mobiliteit en luchtkwaliteit staan bovenaan op de lijst met zorgen van stadsbewoners. Overheden grijpen in met autoluwe zones en venstertijden. Steden worden emissievrij, wat de actieradius van vervuilende dieselbusjes verder terugdringt. Toch kan een stad niet zonder bevoorrading. Hoe raken we hieruit?

's Morgens besteld is dezelfde dag nog geleverd, op een betaalbare manier. Ik begrijp niet waarom niet alle webshops massaal overstappen'

Harmen van der Meulen

Futurumshop

Enter de cargofiets. Efficiënt, stil, schoon en misschien wel de sleutel voor logistiek transport in steden. Cargofietsen zijn niet langer het handelsmerk van groene bobo's, maar een noodzakelijke nieuwe stap in het businessmodel van bedrijven als Lidl en DHL.

Zoals vaker met dit soort dingen loopt Nederland voorop. 'Het gros van de consumentengoederen dat de stad in en uit gaat, kan op de fiets', zegt Willem Boverhof, woordvoerder van Fietskoeriers.nl. Dat netwerk van twintig fietskoeriersbedrijven strekt zich uit over 33 steden, waar 600 koeriers samen 45 procent van de bevolking bereiken. Boverhof leidt ons rond in de hub van fietskoerier Cycloon aan de rand van de Amsterdamse binnenstad. Aerodynamische bakfietsen staan er naast robuuste driewielers met containers. Een logistiek knooppunt waar goederen worden gesorteerd en ingeladen, maar dan met de geur van kettingvet en de vibe van diehard fietsfreaks.

In Nederland dwingt de realiteit bedrijven op de fiets. Venstertijden voor laden en lossen worden smaller, parkeertarieven schieten omhoog – in Amsterdam betaal je 5 euro per uur, vanaf het voorjaar komt er nog 2,5 bij. Bovendien lonkt aan de horizon de Green Deal, waarbij de grootste steden ernaar streven hun stadslogistiek tegen 2025 emissievrij te krijgen.

Straks parkeert niet alleen de supermarkt, maar ook de verwarmingsinstallateur zijn cargofiets op onze stoep 'Wie van plan is nu nog een camionette aan te schaffen, denkt beter twee keer na', zegt Boverhof. 'De cargofiets is een gamechanger. Per pakketje zijn we nog wat duurder dan de klassieke expressbedrijven. Maar als je de externe kosten zoals vervuiling en files meerekent, winnen we met de vingers in de neus. In oude stadscentra zijn we hoe dan ook sneller. Wij scheren voorbij de file en raken moeiteloos tot in de haarvaten van de stad. Ook de grote spelers voelen dat. Daarom fietsen we ook voor Post.nl, UPS of postorderbedrijf Wehkamp pakketten de stad in.'

Koudwatervrees

Walther Ploos van Amstel, lector City Logistiek en E-mobility aan de Hogeschool van Amsterdam, schat het potentieel van cargofietsen op 10 tot zelfs 50 procent van wat nu door bestelwagens wordt rondgereden in steden. 'Bedrijven schakelen over uit noodzaak. Hun bestelwagens passen niet meer in de straat, zeker in historische centra. Ze rijden zich vast. En meestal vervoeren ze minder dan 150 kilo.'

De e-commerce is de eerste die de switch maakt. In Nederland, Scandinavië, Oostenrijk en Zwitserland, en schoorvoetend ook bij ons. DHL stelde vast dat Antwerpen moeilijk bereikbaar werd. Dus schakelden ze voor een deel van hun leveringen over op Cubicycles, cargofietsen met gestandaardiseerde containers die vanuit Het Eilandje de stad bevoorraden. Intussen rijden ze al rond in 80 Europese steden. Coolblue rijdt met felblauwe elektrische bakfietsen rond in zes Nederlandse steden; sinds vorige week zie je ook in Antwerpen. Logistieke reuzen als UPS en Post.nl rollen rondes met cargofietsen uit. Post.nl doet dat met honderden fietsen tegelijk.

Sommigen kiezen voor de vlucht vooruit. Futurumshop, een Nederlandse webwinkel met spullen voor racefietsers en mountainbikers, organiseert alle leveringen in steden met de fiets. Een kleine 160.000 pakketten per jaar. 'Het begon uit overtuiging, maar intussen is het economisch een zuivere case', zegt oprichter Harmen van der Meulen. 's Morgens besteld is dezelfde dag nog geleverd, op een betaalbare manier. Ik begrijp niet waarom niet alle webshops massaal overstappen.'

'Koudwatervrees', denkt hij. Hoe dan ook blijft het voor fietskoeriers moeilijk in te breken in de spotgoedkope en geoliede machine van de expressbedrijven. En misschien zit hier niet de grote winst. Hun volumes stijgen dan wel met ruim tien procent per jaar, expressbusjes maken amper vier procent uit van het aantal bestelwagens in onze steden.

Tussen fiets en wagen

Het grootste potentieel, zeggen experts, zit waar we het minder verwachten: in de voeding, de horeca, de service- en de bouwlogistiek. Maaltijdleveranciers, schilders, installateurs, ... dát zijn de mensen die we op de fiets moeten krijgen, zegt Walther Ploos van Amstel.

Vergeet daarbij het beeld dat het woord 'fiets' oproept. In het Amsterdamse atelier van Urban Arrow, de grootste Nederlandse producent van cargofietsen, staan modellen die een kruising lijken van een bakfiets en een kleine wagen. Zo is er de Tender, een voertuig met het achterstel van een fiets en het voorstel van een auto. Urban Arrow ontwierp het model voor Albert Heijn, dat intussen vijf van die mastodonten gebruikt om boodschappen aan huis te leveren in de Amsterdamse binnenstad.

Het model verkoopt ook bij andere klanten als zoete broodjes, legt marketing manager Tiberius Benders uit. 'Kom op, spring er even op.' Na wat aarzelen durven we er toch het atelier mee uit te rijden, de baan op. Benders gooit zichzelf in de laadbak voorin. 'Ik weeg honderd kilo; zo kunnen er nog twee bij.' Racen is het niet bepaald, maar na wat oefenen blijkt het ding verrassend wendbaar.

In ons land besefte Lidl dat thuisbezorging in steden een markt is die ze het best met cargofietsen konden aanboren. Er loopt een pilot in Gent voor zes maanden, in samenwerking met Cargo Velo. 'Dat gaat beter dan verwacht', zegt woordvoester Isabelle Colbrandt. 'In vier weken hadden we 1.100 bestellingen, een derde daarvan door nieuwe klanten. Als het rendabel is, gaan we ermee door.'

Geen rijbewijs meer

Straks parkeert niet alleen de supermarkt, maar ook de verwarmingsinstallateur zijn cargofiets op onze stoep. Of de technicus die onze wasmachine komt repareren. Het servicepersoneel van telecombedrijven. 'Die rijden rond met bestelwagens waar weinig materiaal in zit', zegt Elza van Genderen, oprichtster van CityServiceBike, een start-up die cargofietsen uitleent aan service-, onderhouds- en installatiemonteurs. 'Die mensen ergeren zich rot in het verkeer. Nu kunnen ze met hun auto tot in een hub aan de stadsrand, waar ze overstappen op een elektrische bakfiets.'

Haar eerste grote klant is netbeheerder Stedin, die de uitrol van slimme meters in het centrum van Utrecht integraal met cargofietsen organiseert. 'Een proefproject met 8.200 klanten', zegt woordvoerder Koen De Lange. 'Het was even wennen, zeker nu met de regen en de kou. Maar de ploeg is enthousiast. Het idee kwam trouwens van een monteur.'

Krijgen we technici massaal aan het trappen? 'Dat wordt een cultuuromslag', zegt Jochen Maes, die aan de Antwerpse Universiteit doceerde op het potentieel van de cargofiets en vandaag consultant is bij het adviesbureau Ecorys. 'Voor velen van hen is de bestelwagen een rijdend kantoor, waar ze lekker droog zitten en's middags hun boterhammen opeten.' Maar eens de sprong gemaakt, willen ze vaak niet meer terug, stelt Elza van Genderen vast. 'Oudere technici vinden het prettig om te fietsen tijdens de werkuren. En jonge mensen hoeven geen rijbewijs meer te halen voor ze aan de slag kunnen. Ik denk dat er een nieuwe groep arbeidskrachten klaar staat voor wie dit een meerwaarde zal zijn.'

Flandrien

Blijft de vraag wat de plek is op de weg van dit nieuwe leger fietsers. Nu al zijn er conflicten tussen automobilisten, fietsers en voetgangers om de schaarse ruimte in de stad. 'Je krijgt hybride concepten tussen fiets en auto in, dus hebben we nood aan een fluïde openbare ruimte waar de grenzen tussen soorten weggebruikers vervagen', vindt Willem Boverhof van Fietskoeriers.nl. 'In veel straten in Gent en Antwerpen is de fiets al dominant', knikt Jochen Maes. 'Die strijd zal de komende jaren verder uitgevochten worden.'

Maar of de cargofiets echt de heilige graal is, zal afhangen van de mate waarin we erin slagen onze logistiek anders te organiseren. 'Overslaghubs moeten dichterbij de stad', stelt Walther Ploos van Amstel. 'Anders werkt het niet voor de fiets. Goederenstromen moeten geclusterd en de overslag moet vlotter, met gestandaardiseerde containers die vooraf geladen zijn.'

Daar mangelt het nog aan, merkt Joris Beckers, die zich over dit soort vraagstukken het hoofd breekt aan het departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen. 'Steden leggen het autoverkeer aan banden met mobiliteitsplannen, maar vergeten de logistieke plannen over hoe ze dan wel bevoorrad moeten worden.' Toch is de shift naar cargofietsen ook volgens hem een kwestie van tijd. 'Wanneer de marge voor wagens versmalt en randvoorwaarden vervuld raken, zullen cargofietsen een groot deel van de bestelwagens vervangen.'

Ondertussen verkennen de pioniers het terrein. Voor Pascal, koerier bij Cargo Velo in Gent, is het simpel: 'Voor wie graag fietst, is dit een droomjob. Maar je moet wel de mentaliteit hebben van een Flandrien, of je houdt het niet vol. "A ls ge op uw muile pletst: opstaan, en voortrijden."' "