



VAN FIETSKOERIERS OVER
ELEKTRISCHE BESTELWAGENS
TOT MILIEUZONES

STADSDISTRIBUTIE IN DE TOEKOMST

Vrachtwagens die op elk moment van de dag de stad binnenrijden, in de toekomst zullen we ze steeds minder zien. 'Steden en gemeentes beginnen te beseffen dat de stedelijke distributie een impact heeft op de leefbaarheid', zegt Wouter Dewulf, post - doc navorsor op het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit van Antwerpen. 'De oplossing zal een combinatie van maatregelen zijn, met zowel stedelijke distributiecentra en alternatieven voor de last mile als een overheid die zo'n alternatieven stimuleert', vertelt Thierry Vanelslander, research professor transport, logistics and ports van de Universiteit Antwerpen.

Sofie Müller

Hoe leefbaar is mijn stad? Hoe krijg ik mijn nachtrust? Waar kan ik parkeren? Hoeveel tijd verlies ik in de file? Maar ook: hoe krijg ik mijn goederen just in time in de handel? Hoe ben ik het efficiëntst? En verder: hoe houd je zowel de inwoners gelukkig als de lokale economie gezond en draaiende.

In een stad komen veel partijen samen op een kleine plaats, inwoners, handelaars, toeristen, werkende mensen... Stadsdistributie heeft dan ook effect op iedereen, zowel economisch als qua leefbaarheid. Het stedelijk beleid ten aanzien van stadsdistributie staat nog in zijn kinderschoenen. 'Maar de geesten rijpen wel', vertelt Thierry Vanelslander, research professor

transport, logistics and ports van de Universiteit Antwerpen. 'In Antwerpen worden volgend jaar milieuzones ingevoerd, voor alle vormen van mobiliteit. In Hasselt heb je CityDepot, distributiecentra rond de stad waar iedereen van kan gebruikmaken. Het wordt ook publiek gesubsidieerd. Gent probeert zijn distributie ook te bundelen via centra en bekijkt ook de optie van belevering via de binnenvaart.'

En ook in kleinere steden broeit er iets. 'Mechelen ontwikkelt ook een soort citydepot en test de belevering met fietsen', zegt Wouter Dewulf. 'Maar het is allemaal nog gesubsidieerd, heel faciliterend en vrijblijvend. Het psychologische effect is bijna groter dan het reële.'

'Zeker in eerste instantie', vult Vanelslander aan. 'Op korte termijn kan je nooit rendabel zijn met stedelijke distributiecentra. Maar als niemand een alternatieve oplossing aanbiedt voor vrachtwagens, komt er ook niets. De vragende partijen zijn te versnipperd om zoiets te realiseren. Anderzijds is het zonder vraag ook moeilijk om een aanbod te realiseren zonder start-upsubsidie of overheidsinterventie.'

VAN Management: Waarom willen steeds meer steden en gemeenten ontraden dat vrachtwagens de stad in rijden?

Vanelslander: 'Het zijn vooral externe kosten waarom een stad een vrachtwagens wil weren;