



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;

lawaaihinder, de bijdrage tot files, uitstoot, fijnstof, ongevallen.'

**Dewulf:** 'In de historische binnensteden zie je soms hele pleintjes vol staan. Met een ijsleverancier, een groenteleverancier, enzovoort. Op bepaalde uren van de dag heeft zoiets een enorme impact. Zeker omdat je in de binnenstad al meer kleine straten hebt en moeilijker kan parkeren.'

**Vanelslander:** 'De stad wil ook een degelijke oplossing, zowel voor de economische leefbaarheid van de winkeliers als voor de mensen. Nu al zijn er meer kleinere straten, eenrichtingsstraten, ronde punten, dat maakt het moeilijk om operationeel met een vrachtwagen binnen te rijden. Maar vrachtwagens moeten niet noodzakelijk altijd geweerd worden uit een stad. Vrachtwagens met het PIEK-certificaat veroorzaken minder lawaaihinder. Zij kunnen bijna heel de nacht leveren omdat ze zo stil zijn, zowel hun motor als bijvoorbeeld de karren die ze gebruiken om op en af te rijden. Door hun extra spiegels veroorzaken ze minder ongevallen en ze zijn beweegbaarder. Colruyt en Delhaize zijn de grote voorlopers wat betreft PIEK- vrachtwagens in Vlaanderen. Internationaal wordt dat certificaat al vaker gebruikt, in Vlaanderen ontwikkelt het zich nog.'

**VM: Andere maatregelen die steden nemen zijn dan venstertijden en milieuzones.**

**Vanelslander:** 'In 2012 hebben we de venstertijden in heel Vlaanderen in kaart gebracht. Wat opviel waren de grote verschillen tussen de steden. Door de versnippering worden logistieke bedrijven geconfronteerd met een enorm planningsprobleem. In gemeente A mag je bijvoorbeeld binnen op andere tijdstippen dan in gemeente B. Op den duur rijd je zoveel rond dat je minder efficiënt bent qua uitstoot en externe kosten tegenover de vroegere situatie. Er was geen coördinatie tussen de steden.'

**Dewulf:** 'Ook het invoeren van milieuzones moet gecoördineerd gebeuren. Als elke stad haar eigen milieuzones op een andere manier invoert, krijg je een verdringingseffect. In Rotterdam was de minimumstandaard voor een vrachtwagen om de stad binnen te mogen EURO 5. Gevolg? De nieuwe vrachtwagens gaan naar daar en de oudere naar andere steden. Dat wil je natuurlijk ook niet hebben.'

**Vanelslander:** 'En je krijgt een verdringing van het verkeer in de stad. In Nederland voerde men het enkel in voor vrachtwagens en kreeg je een verschuiving naar bestelwagens. Er was amper minder uitstoot. Als je milieuzones invoert voor alle verkeersvormen in de stad, heb je wel een impact op je emissies.'

**VM: Hoe zit het met de kilometerheffing, stuurt dat ook het verkeer in de stad?**

**Dewulf:** 'De kilometerheffing komt weliswaar niet in de steden, maar wel op sommige ringwegen rond de steden. Bestelwagens wor-



*In Nederland voerde men de milieuzones enkel in voor vrachtwagens en kreeg je een verschuiving naar bestelwagens. Er was amper minder uitstoot. Als je milieuzones invoert voor alle verkeersvormen in de stad, heb je wel een impact op je emissies.'*



den eigenaardig genoeg niet getroffen door de kilometerheffing en zullen vermoedelijk vrachtwagens in de steden deels substitueren. We verwachten een stijging van het aantal bewegingen in de stad hierdoor.'

**Vanelslander:** 'Als bedrijf maakt men dan gewoon de berekening. Het schaalvoordeel dat je hebt met een vrachtwagen weegt niet meer op tegen twee bestelwagens als die vrachtwagen wel getaxeerd wordt. Dus door het stuk lange afstand te belasten, komt er een impact op het gedrag van de bedrijven en op diezelfde vrachtwagen die je anders ook in de stad gaat gebruiken. Er komen bestelwagens in de plaats'

**VM: Kan het helpen als steden zelf distributiecentra bouwen aan de rand van de stad, waaruit de last mile in de stad beleverd kan worden met fietskoeriers, elektrische voertuigen, bestelwagens...?**

**Vanelslander:** 'Het is niet de job van de stad om zo'n systemen zelf uit te baten. Alles bewijst dat de privé dat in principe efficiënter kan. We hebben de overheid wel nodig als initiator en coördinator. De versnippering aan maatregelen tussen steden en gemeentes maakt het nu inefficiënter dan zonder enige maatregel. Hoe goed bedoeld ook.'

**VM: Hoe ziet jullie ideale stadsdistributie eruit?**

**Dewulf:** 'Ideaal gezien heb je één distributiecentrum rond elke stad van waar je verder de hele stad met duurzame voertuigen levert. Welvaartseconomisch zitten aan zo een de facto monopolie wel een aantal gevaren vast natuurlijk.'

**Vanelslander:** 'Je moet een combinatie van oplossingen hebben, zodat je vermijdt dat de grote vrachtwagens de stad in moeten. Kleine bestelwagens, fietskoeriers, een cargotram, de binnenvaart, elektrische voertuigen kunnen hen vervangen en vanuit de distributiecentra de goederen verder transporteren. Er zijn al heel wat initiatieven geweest. Velen zijn gefaald, maar vaak had dat te maken met lokale omstandigheden, marktomstandigheden of een beleid dat niet mee zat of niet voldoende stimuleerde. Soms is in de testfase de schaal ook te klein, omdat je maar in één stad werkt. Een fietskoerier die een pakket oppikt in Brussel, op de trein naar Antwerpen springt en daar verder fietst, is wel behoorlijk effici-

*We lopen ook niet achter op andere landen. De problemen in Europa zijn overal dezelfde. De grote les is dat het een bewustwordingsprobleem is.*

ent en kan een schaal halen. Vier jaar geleden had je nog maar tien fietskoeriers, nu worden het er meer. Ze krijgen nu meer kansen in de markt door de beperkende maatregelen voor vrachtwagens. Bedrijven evolueren ook vaak. Ze beginnen als fietskoerier, maar kunnen door de groei of massa ook elektrische bestelwagens aanbieden.'

**Dewulf:** 'Alle indicatoren staan trouwens op groen voor een groei in de bestelwagens. Ze zijn door de wetgeving uitgesloten van de kilometerheffing. Een grote impact zullen de milieuzones in eerste instantie niet op hen hebben. Je hebt maar een rijbewijs B nodig tot 3.5 ton en de e-commerce zorgt voor een gigantische drive. Momenteel groeit de e-commerce tot 25 procent per jaar, dat is een enorm.'

**VM: Bedrijven kunnen zich dus ontwikkelen in de stadsdistributie.**

**Dewulf:** Momenteel heb je al CityDepot en Bubble Post. Zij zetten stedelijke distributiecentra op, al dan niet in samenwerking met fietskoeriers, koeriers met elektrische voertuigen, ... Dat is allemaal nog relatief kleinschalig. Men zit echt in de testfase.'

**Vanelslander:** 'Het vraagt tijd tegen dat je alternatieve oplossingen hebt die kunnen werken. Daarom gaat de overheid een overbruggingsrol moeten vervullen. Je kan niet van vandaag op morgen iets invoeren en onmiddellijk succesvol zijn. We lopen ook niet achter op andere landen. De problemen in Europa zijn overal dezelfde. De grote les is dat het een bewustwordingsprobleem is. De overheid moet zwart op wit de effecten van bepaalde maatregelen tonen en waar nodig is zelf ingrijpen, opstarten of subsidies aan start-ups geven.'

## Stadsdistributeurs: de nieuwe garde



### CityDepot

CityDepot wil een totaaloplossing bieden voor duurzame distributie van goederen naar de binnenstad én weer terug, via de weg of het water. Het is een neutraal logistiek platform, dat voor de uitbouw van zijn exploitatie een beroep doet op kleine en grote bedrijven die actief zijn in stedelijke distributie. CityDepot levert goederen van transporteurs, grote retailers en (semi-)publieke organisaties aan handelaars en consumenten in de binnenstad. Dit gebeurt veilig, gebundeld, duurzaam en op maat, onder andere met elektrische voertuigen en car-gobikes. CityDepot NV heeft onlangs de activiteiten van bpost City Logistics overgenomen.

### Bubble Post

Bubble Post is gespecialiseerd in first-and-last-mile delivery, en plaatst de stad en zijn inwoner terug centraal. De goederen worden aan de rand van de stad bij Bubble Post afgeleverd waarna ze gesorteerd en gebundeld worden. Een IT-systeem berekent de meest efficiënte route en voorziet het meest geschikte voertuig. Bubble Post doet leveringen met de Bullitt, de Trike, de E-van en de CNG sprinter. Bubble Post is in 2013 gestart in Gent, maar zit nu al in negen grote steden in Vlaanderen en in vijf grote steden in Nederland.



### Blue Sky

Blue Sky wil een bijdrage leveren aan de uitbouw van een ecologisch verantwoorde stadsontwikkeling door slimme en milieuvriendelijke transport- en opslagalternatieven aan te reiken. Het bedrijf wil een partner zijn voor alle mobiele ecologische initiatieven die de stad van de toekomst helpen uitbouwen. Blue Sky biedt verplaatsingen, stadsritten, levering van documenten, bloemen, ... een shuttledienst bij events en op aanvraag ook speciale transporten.

### ECOkoeriers

ECOkoeriers Mechelen is een open samenwerkingsplatform tussen Bubble Post, IV-event en ODTH. Zo wil ECOkoeriers Mechelen een ecologisch alternatief bieden voor gemotoriseerde leveringen in de stad, binnen een economisch rendabel model.

Bubble Post focust zich ook in Mechelen op de first- en lastmile in de stadskern. Zo zijn ze complementair met de lokale fietskoeriers. IV-event is een start-up die de coördinatie van ECOkoeriers voor zijn rekening neemt en zelf een fietskoerier opleidt en tewerkstelt. ODTH is een logistiek bedrijf met draaischijf aan de stadsrand, van waaruit de pakketjes gebundeld en verzonden worden. Om zowel operationeel als financieel rendabel te zijn, komen deze fietskoeriers als één merk naar buiten: de ECOkoeriers. Samen zullen ze promotie voeren, klanten werven en binnenkomende orders onderling verdelen.

