

Beleidsondersteunende paper
***EXPERTENBIJEENKOMST
TRENDS VOOR DUURZAME
STEDELIJKE LOGISTIEK***

Juli 2012
**Roel Gevaers, Jochen Maes,
Christa Sys, Thierry Vanelslander**

Wettelijk depotnummer: D/2012/11.528/7

Steunpunt Goederen- en personenvervoer / MOBILO

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

steunpuntgoederen&personenvervoer@ua.ac.be

<http://www.steunpuntmobilo.be>

Nota

EXPERTENBIJEENKOMST TRENDS VOOR DUURZAME STEDELIJKE LOGISTIEK

Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer doet beleidsrelevant onderzoek in het domein van transport en logistiek. Het is een samenwerkingsverband van het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen en het Departement MOBI – Transport en Logistiek van de Vrije Universiteit Brussel. Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer wordt financieel ondersteund door de coördinerende minister Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Innovatie en Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding en Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de functioneel aansturende en functioneel bevoegde minister.

De auteurs danken Drs. Katrien De Langhe voor haar waardevolle inbreng in de voorliggende paper.



Contents

1	Algemene inleiding.....	3
2	Inleiding expert meeting.....	4
3	Context	5
3.1	Europa geeft de langetermijnvisie	7
3.1.1	Groenboek: een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur	7
3.1.2	Europees Witboek 2011	8
3.1.3	20-20-20-doelstelling.....	8
3.2	Vlaamse visie.....	8
4	Stedelijk onderzoek: focus op.....	9
4.1	In de stad.....	9
4.2	Naar de stad	12
4.3	E-commerce / last mile logistiek en de effecten op stadsdistributie.....	12
4.4	Wat leert ons dit?	13
4.5	Discussie	14
5	Nood aan een stedelijk kader.....	15
5.1	De problemen.....	15
5.2	De oplossingen.....	16
5.2.1	Land gebruik: invloed op ruimtelijk beleid	16
5.2.2	Stroommanagement.....	17
5.2.3	Prikkels / Incentives	17
5.3	Aanpak van stedelijk vrachtvervoer	18
6	Bibliografie.....	23
7	Bijlagen.....	24

1 Algemene inleiding

De voorliggende nota heeft als doel om een bondig overzicht te geven van de conclusies uit een expertenbijeenkomst over stedelijk vrachtvervoer¹. Deze werd op 4 mei 2012 georganiseerd door het Steunpunt Goederen- en personenvervoer (voormalig Steunpunt Goederenstromen) aan de Universiteit Antwerpen. Verschillende experts, uit binnen- en buitenland, werden op uitnodiging samengebracht om op een meer informele manier ideeën af te toetsen en te discussiëren over de toekomst voor stedelijk vrachtvervoer in het algemeen, en de beleidsaspecten specifiek.

Aan de expertenbijeenkomst werd een open lezing gekoppeld van Prof. Rosário Macário (IST Lissabon / TransportNET²) over de stand van praktijk en wetenschap rond oplossingen voor stedelijk vrachtvervoer.

De nota is als volgt opgebouwd. Eerst zal de context geschetst worden waarbinnen de problematiek van stedelijke distributie wordt weergegeven. Voorafgaand aan de discussie presenteerden Drs. Roel Gevaers en Drs. Jochen Maes hun onderzoek betreffende stedelijk vrachtvervoer. In de voorbije jaren werkten beide onderzoekers op verschillende aspecten van stedelijk vrachtvervoer. De conclusies uit dit onderzoek werden reeds gepubliceerd in beleidspapers van het Steunpunt Goederenstromen en beleidsadviserende papers van het Steunpunt Goederen en –personenvervoer³. Het onderzoek werd ook internationaal gepresenteerd op verscheidene academische congressen, alsook gepubliceerd in een aantal academisch boeken en tijdschriften.

Na de voorstelling van de conclusies en beleidsaanbevelingen werd de discussie aangevat. Eerst kreeg iedere aanwezige een korte tijd om opmerkingen te geven betreffende het geleverde onderzoek en op de besproken thema's. Daarna kwamen de onderstaande vier stellingen⁴ aan bod om de discussie op gang te brengen. In de nota wordt de *round-up* van de expertmeeting bondig maar alles omvattend weergegeven.

- 1. Big/large trucks should be forbidden in cities by strict rules (such as environmental zones).*
- 2. Cities should not have the possibility to make city regulations, this should be done on a regional or national level.*
- 3. National or regional governments should subsidise new delivery technologies.*
- 4. There is a lot of urban logistics data available, it is only scattered or at the wrong places.*

¹ Bijlage 1 bevat het programma.

² TransportNET is een consortium van acht Europese Universiteiten actief in transportonderzoek en –training, www.transportnet.org.

³ De studies zijn beschikbaar op <http://www.steunpuntmobilo.be>

⁴ Deze stellingen zijn **niet** de visie van de organiserende onderzoekers, maar dienen enkel op de discussie op gang te brengen.



De discussie ging dus in essentie over de onderliggende relaties tussen de stakeholders die op elkaar inwerken. De nota wordt afgesloten met enkele aanbevelingen voor de overheid. Hij past immers binnen het onderzoeksdomein 'Stedelijke distributie', opgenomen door het Steunpunt Goederen- en personenvervoer (Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Ruimtelijke economie). Deze nota kadert binnen onderzoek voor Flanders Logistics, meer specifiek binnen de pijler FLL (Flanders Land Logistics).

2 Inleiding expert meeting

Wanneer over stedelijk vrachtvervoer gesproken wordt, is het nodig om eerst te definiëren welke aspecten belangrijk zijn. De Nederlandse Commissie Stedelijke distributie gaf een brede definitie (Commissie Stedelijke Distributie, s.d.):

“De distributie van goederen naar bedrijven en instellingen in binnensteden en kernwinkelgebieden (winkels, horeca, kantoren en andere activiteiten), inclusief het ophalen van retourgoederen en afvalstromen bij de bedrijven in hetzelfde gebied.”

Ook Quak (2008) onderzocht de problematiek die speelt in stedelijke distributie en kwam tot de conclusie dat er veel (conflicterende) belangen zijn binnen een kleine ruimte. Verschillende belanghebbenden hebben allemaal hun eigen (soms conflicterende) interesses. Er zijn volgens Quak (2008) in de stedelijke logistieke organisatie drie hoofdgroepen te onderscheiden.

1. De overheden

De nationale overheid doet de stedelijke distributiekwestie(s) meestal af als lokaal, maar heeft wel belangen, namelijk de bereikbaarheid van steden, de toenemende congestie in steden en de CO₂-uitstoot (globale emissies). De gemeentes hebben nog andere belangen, zoals de luchtkwaliteit (lokale emissies - PM), de leefbaarheid in de stad en de aantrekkelijkheid van het centrum.

2. De professionelen

De groep van professionelen zijn actoren die belanghebbend zijn vanwege de uitoefening van hun beroep, namelijk ontvangers (bijvoorbeeld winkeliers, horeca), verzenders en vervoerders. De professionelen verschillen onderling sterk, en daarmee ook hun belangen en contacten. Als de ontvanger deel uitmaakt van een geïntegreerde detailhandelsketen zijn de contacten anders dan als de ontvanger een kleine zelfstandige is. In het laatste geval bestelt de ontvanger bij de verlader, die op zijn beurt een vervoerder inschakelt. Er is dus geen direct contact tussen vervoerder en ontvanger, behalve bij de levering. Bij een geïntegreerde keten is dit vaak anders: daar organiseert de verlader (hoofdkantoor) de bestelling en het vervoer. De verlader heeft hier een integraal beeld van de logistieke kosten. Deze twee gevallen verschillen ook in de contacten met overheden en in hun organisatie van distributie in stedelijke gebieden.

3. De bewoners en passanten

Meestal komen lokale overheden op voor de belangen van deze groep, omdat onder dat publiek de kiezers te vinden zijn.

Deze samenvattende nota zal de effecten voor deze drie partijen in het achterhoofd houden.

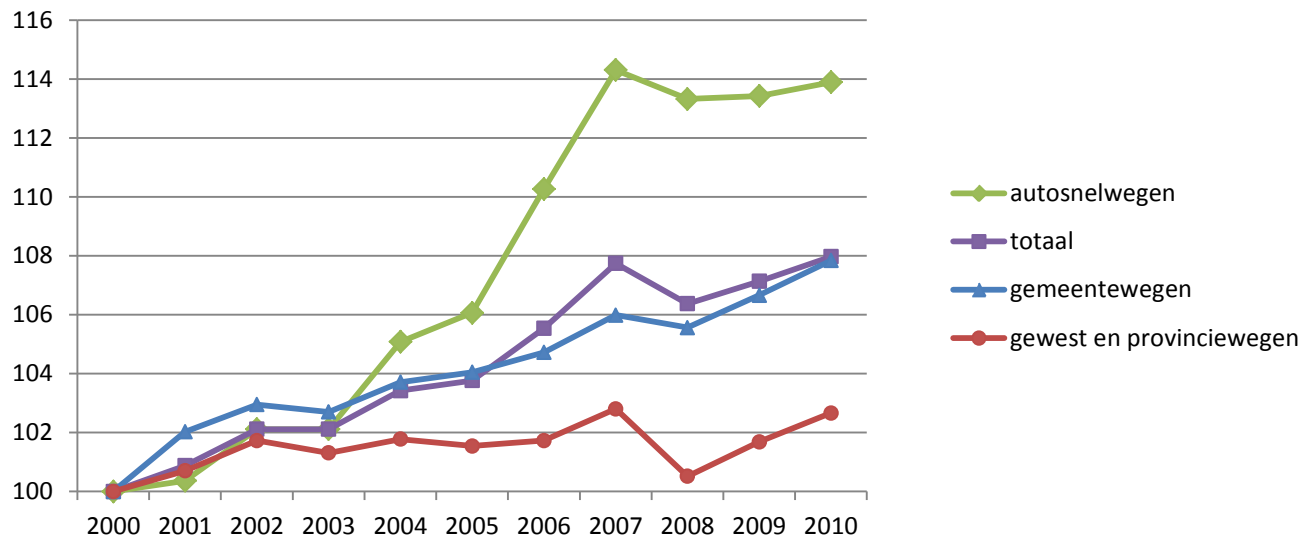
3 Context

Transport en vervoer brengen congestie-, infrastructuur-, milieu- en ongevalskosten met zich mee. De kosten van deze neveneffecten worden in geldtermen uitgedrukt, nl. marginale externe kosten of de externe kosten per additionele weggebruiker. Externe kosten zijn deze die de transportgebruiker veroorzaakt, maar niet (volledig) zelf draagt (Blauwens, De Baere, Van de Voorde, 2010). Veelal wordt er in de beleidsvoering eenzijdig gekeken naar de grootste externe transportkost: congestie (tijdverlies). Vooral het wegvervoer ondervindt aanzienlijke congestieproblemen. De toenemende transportvraag, groeiende economie en de beperkte mogelijkheden tot bouwen van nieuwe infrastructuur creëerden een structureel probleem. Maatregelen werden getroffen om de groei in congestie af te remmen. Een tweede belangrijke externe kost, naast congestie, zijn de emissies. Deze zijn van invloed op lokaal (PM10 bv.) en globaal niveau (CO₂ bv.). Doelstellingen werden gesteld om lokale en globale emissies te beperken.

In historische stedelijke centra, kenmerkend voor Vlaanderen, neemt wegcongestie toe. Volgens de Studiedienst van de Vlaamse Regering (2009) en Meersman *et al.*(2010) krijgen Belgische wegen sterk af te rekenen met congestie. De wegcongestie op Vlaams grondgebied, die zich voornamelijk vertaalt in verliesuren, blijft schommelen in de periode 2001-2007. Zo werden er in Vlaanderen bijna 664.000 verliesuren geregistreerd of 4,6% van het totaal aantal gereden uren (2007). Het Vlaams Verkeerscentrum schatte de economische verliezen op 250 miljoen EUR (9 tot 10 miljoen verliesuren). In Brussel wordt 9,6% van de tijd op de weg verloren. In Antwerpen wordt dit geschat op 4,5%, in contrast met gemiddeld 1,1 % voor Vlaanderen. De cijfers situeren zich niet op stadsniveau, maar geven een indicatie. (Studiedienst van de Vlaamse Regering, 2009; Meersman *et al.*, 2010)

Volgens het Mobiliteitsrapport van Vlaanderen (MORA, 2009) en de FOD Mobiliteit (2011) legden Vlaamse vrachtwagens in 2007 5,8 miljard voertuigkilometer af, een stijging van 11% tegenover 2003. Opvallend is de evolutie bij de lichte vrachtwagens. In 2003 genereerde wegvervoer 4,9 miljard voertuigkilometer (vkm). Tegen 2007 liep dit op tot meer dan 6 miljard vkm, een stijging met 20%. Opmerkelijk is dat volgens de FOD Mobiliteit (2011) de toename in vkm vooral op de autosnelwegen, maar ook op gemeentewegen werd gerealiseerd (zie figuur 1).

Figuur 1: Evolutie van het wegverkeer in voertuigkilometer in Vlaanderen⁵ (2000 = 100)



Bron: FOD Mobiliteit, 2011

Meer wegvervoer, en vrachttransport in het bijzonder, zorgen voor problemen in de steden. Zeker indien de infrastructuur en het beleid meer en meer beperkingen opleggen aan de vervoersstromen. Onder andere deze vaststelling, en de toekomstverwachtingen, zorgen ervoor dat duurzame mobiliteit en logistiek hoger op de (inter)nationale agenda komen te staan. Verschillende evoluties in de sector en gerelateerde beleidsbeslissingen maken dat er meer en meer aandacht naar de stedelijke logistieke problemen gaat.

De expertenbijeenkomst focuste op de stedelijke distributieproblematiek⁶. Stedelijke distributie is volgens de OESO (2001) een dynamische activiteit. De veranderingen komen onder andere door een evolutie van de maatschappij naar een post-industriële samenleving, door een verouderende bevolking, urbanisatietendensen en de toegenomen aandacht bij het publiek voor duurzame ontwikkeling. Door urbanisatie worden de steden meer dan ooit knooppunten van verschillende activiteiten. In 1950 leefde 50% van de bevolking in steden, in 2000 was dit al opgelopen tot 77% en tegen 2020 zou dit 83% van de bevolking zo zijn (OESO, 2001). Om de steden leefbaar en aantrekkelijk te maken is er een waaier aan activiteiten en diensten nodig. De grootste consumptie van goederen en diensten in West-Europa vindt plaats in een stedelijke omgeving. Niet alleen

⁵ Aantal voertuigkilometer afgelegd door het wegverkeer, exclusief bromfietsen.

⁶ Personenmobiliteit is veruit de grootste categorie stedelijke verplaatsingen, het aantal voertuigkm van personenwagens is veel groter dan deze van vrachtwagens, maar valt buiten de scope van deze nota.

uitgebreide vrijetijdsbesteding, winkelvoorzieningen maar ook vlot bereikbare kantoorlocaties verhogen de aantrekkelijkheid van en dynamiseren de stedelijke kernen. Deze verschillende activiteiten verhogen echter ook de vraag naar een efficiënte mobiliteit. Naast het vlot naar, van en in de stad bewegen van personen, vragen de activiteiten in de stadskern ook heel wat goederenstromen. Deze complexiteit dwingt een verandering in de praktische organisatie van de distributie af. Hesse (2008) stelt bijvoorbeeld dat nieuwe technologieën, organisatiestructuren, een veranderend vraagpatroon, andere transportstrategieën en transportkosten, een veranderend arbeidspatroon en de ruimtelijke indeling van de stedelijke ruimte de dynamiek van stedelijke logistieke operaties grondig veranderde. Al deze activiteiten en bijhorende verplaatsingen vinden plaats op een relatief kleine ruimte. Hoewel deze vervoersstromen vitaal zijn voor de binnenstad, is de infrastructuur in de stadscentra hier niet altijd op voorzien.

De OESO (2001) stelt verder dat beleidsmakers zich bewust dienen te zijn van deze veranderende context. De complexiteit van het gegeven stedelijke distributie vraagt wel doordachte beleidskeuzes, genomen op basis van overleg en participatie van *stakeholders* (OESO, 2001). Achtereenvolgens wordt stilgestaan bij het Europese en het Vlaamse beleid.

3.1 Europa geeft de langetermijnvisie

De Europese Commissie (EC) maakte haar visie op mobiliteit en logistiek bekend in een *Groenboek*, dat vervolgens werd vertaald in een *Witboek*. In deze werden concretere doelen opgenomen.

3.1.1 Groenboek: een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur

Het Groenboek *'Towards a new culture for urban mobility'* (Europese Commissie, 2007) hield bij de ontwikkeling rekening met de ervaring die werd opgedaan in het kader van o.a. het project CIVITAS⁷ en met de mededelingen van 1995 over het "*citizens' network*". Het kernthema van dit beleidsdocument is de behoefte aan één geïntegreerd beleid voor de verschillende aspecten van stedelijke mobiliteit. Zowel personen- als goederenvervoer komen er in aan bod. Vlotter verkeer in de stad, en dus het beperken van congestie, staat voorop aangezien het talrijke gevolgen heeft op economisch, sociaal en ecologisch vlak. Tweede thema is het terugdringen van verontreiniging. De EC stelt maatregelen voor, zoals het internaliseren van de externe kosten, die een oorzaak vinden in het energieverbruik door en de emissie van een voertuig gedurende de volledige levensduur, en dit vanaf het moment van aankoop. Ook intelligente vervoerssystemen (ITS) komen aan bod. Een onderwerp binnen het thema 'beter stedelijk vervoer' is een betere integratie van het personen- en goederenvervoer in de stedelijke planning. Dit alles moet volgens het groenboek eindigen in een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur. (Europese Commissie, 2007)

⁷ Het CIVITAS netwerk helpt steden om meer duurzaam, schoon en energie-efficiënt stedelijk transport te organiseren door het integreren en samen implementeren van beleidsmaatregelen.

3.1.2 Europees Witboek 2011

Het nieuwe Europese Witboek *'Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem'*, geeft de lange termijn visie aan met betrekking tot het Europese vervoer (Europese Commissie, 2011).

In het Witboek wordt, net als in het Groenboek, specifiek aandacht besteed aan schoon stedelijk vervoer en woon-werkverkeer⁸. Volgens de EC is de stad vandaag verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de CO₂-uitstoot door vervoer, en tegelijk gebeuren 69% van de verkeersongevallen er. De geleidelijke verdwijning van voertuigen op klassieke brandstoffen uit de Europese steden wordt vooropgesteld en zal volgens de EC sterk bijdragen tot de vermindering van de olie-afhankelijkheid, de uitstoot van broeikasgassen en de plaatselijke luchtverontreiniging en lawaaihinder (Europese Commissie, 2011a).

3.1.3 20-20-20-doelstelling

In januari 2008 presenteerde de EC haar ingrijpend klimaatplan. Een algemene daling van het energieverbruik wordt vooropgesteld zodat de EU in de toekomst minder afhankelijk is van energie-import. De EC wil een voortrekkersrol spelen in de strijd tegen de opwarming van de aarde. Meer concrete doelen werden uitgezet. Zo legt Europa van bovenaf ambitieuze doelstellingen op aan de individuele lidstaten. De hele Europese Unie (EU) moet tegen 2020 de uitstoot van schadelijke broeikasgassen met minstens 20% terugdringen, het energieverbruik moet met 20% dalen en het aandeel hernieuwbare energie moet tot 20% opgetrokken worden (ten opzichte van 1990). Bovendien moet 6% van de brandstof van de transportsector uit biobrandstof bestaan. Die inspanningen worden nationaal verdeeld. Tevens werd de emissiehandelsrichtlijn herzien en werden scherpere doelstellingen voor hernieuwbare energie voorop gesteld. (Ryckelvelde, 2011; Europese Commissie, 2011b)

3.2 Vlaamse visie

De distributieproblematiek in steden wordt elke dag meer en meer duidelijk in **Vlaanderen**. In de grotere steden van de ons omringende landen zijn er al geruime tijd problemen met het beleven van de steden, maar sinds kort krijgen het probleem maar aandacht, vooral in een aantal belangrijke Vlaamse.

Vandaag wordt het goederenvervoer in de verstedelijkte gebieden vaak beschouwd als een ergernis in plaats van een belangrijke dienst. Echter, de activiteit van de stedelijke distributie van goederen speelt een belangrijke rol in de duurzame ontwikkeling van steden en de daaraan gekoppelde de economische prestaties. Relatief weinig is gedaan door overheden om de noodzakelijke stroom van goederen te vergemakkelijken in de stedelijke gebieden en om de negatieve effecten van het stedelijk goederenvervoer op de gemeenschappen te verminderen. Het beleid moet altijd in staat zijn om flexibel in te spelen op nieuwe ontwikkelingen op het gebied van stedelijke distributie, in samenwerking met alle belanghebbenden.

⁸ Punt 2.4 WITBOEK *Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem*, EC, 28 maart 2011

4 Stedelijk onderzoek: focus op...

Beleid moet steeds op een flexibele manier kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen, zo ook binnen een stedelijke context. Voorafgaand aan de discussie op de expertenbijeenkomst werden nieuwe ideeën en oplossingen met betrekking tot de goederendistributie in de stad gepresenteerd. Voorbeelden zijn fietskoeriers-, milieuzones, leveringen in de daluren, enz. Nadien waren de deelnemers vrij om wetenschappelijke adviezen over mogelijke benaderingen voor de ontwikkeling van een regionaal-stedelijk logistiek beleid te geven.

De verschillende academici (zie bijlage 1) werd gevraagd om een kritische blik te werpen op het (2007-2011) reeds gedane onderzoekswerk aan het Steunpunt Goederenstromen. Het onderzoek werd gepresenteerd in drie blokken. Verschillende concepten werden gegroepeerd in *'In the city'*, *'Towards the city'* en *'Combination'*. In het eerste blok kwamen fietskoeriers, milieuzones, dagranddistributie en afvallogistiek voor. Deze logistieke denkrichtingen kaderen vooral binnen de stad. Potentieel werd vooral geïdentificeerd in dichtbevolkte regio's. Het tweede blok ging over vervoersoplossingen naar de stad toe. Deze hebben geen directe activiteiten in de stadskern, maar kunnen toch een oplossing bieden voor het meer lange afstandsvervoer tot aan de stadsrand. De laatste cluster is een combinatie van de twee voorgaande.

Het is niet de bedoeling om de onderzoeken hier te herhalen dan wel de conclusies en beleidsaanbevelingen weer te geven.

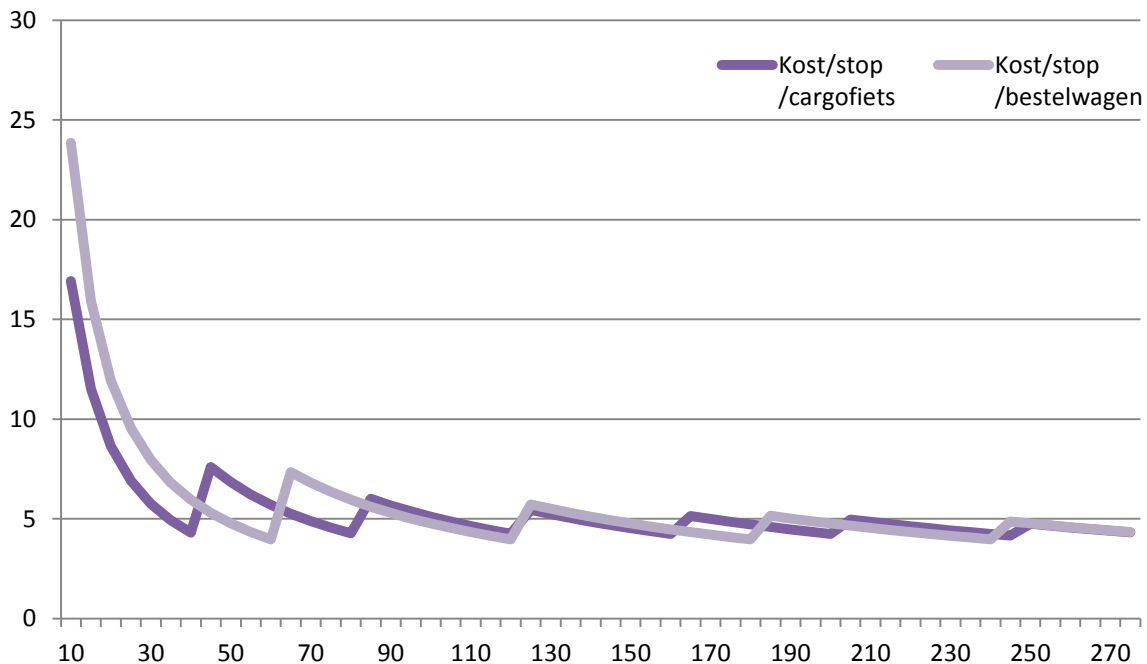
4.1 In de stad

Een eerste onderzoek van Maes, *et al.* (2011a) bestudeerde **de fietskoeriers** vanuit een economische invalshoek. De auteurs concluderen dat de fietskoeriersmarkt in Vlaanderen weinig ontwikkeld is. De markt is prematuur.

- Er werden twee types bedrijven geïdentificeerd: de logistiekers en de meer idealistische fietsers. Ze bedienen elk een aparte markt. Het A-B express vervoer binnen de stadsgrens is meer voor de idealistische fietsers, gekenmerkt door een rugzak/fiets-combinatie. De grotere markt van routes wordt gekenmerkt door het gebruik van cargofietsen.
- Drie potentiële marktontwikkelingen werden gezien. De samenwerkingsverbanden met de grote logistiekers (expressoperatoren) lijkt op korte termijn het meest belovend. Vooral door de volumes die daar te vinden zijn, kunnen de fietskoeriers hun kosten onder controle houden én professionaliseren.
- Fietskoeriers kunnen zowel voor de *first* als *lastmile* ingezet worden.
- De diensten zijn weinig bekend bij het publiek. Een bekendmakingscampagne bij de potentiële klanten is aangewezen.
- In de toekomst is er zeker een rol weggelegd voor een samenwerkingsverband tussen consolidatiecentra en fietskoeriers.

- Er is potentieel om te concurreren met het bestelwagenverkeer in de stad. Indien er genoeg volume is zal de kost per pakket dalen tot een concurrentieel niveau (zie figuur 2).

Figuur 2: Fietskoeriers kostencurve



Bron: Maes, Sys & Vanelslander, 2011a

In een tweede onderzoek bestudeerden Maes *et al.* (2011b), vanuit een logistieke en economische benadering, de onderzoeksvraag of Vlaanderen al of niet **milieuzones** best invoert. De auteurs stellen dat milieuzones een effect kunnen hebben enkel en alleen als alle voertuigen mee opgenomen worden. Een milieuzone voor enkel vrachtwagens heeft maar een effect van 1-2% extra daling t.o.v. de trend. Zij merken tevens op dat de maatregel verliest aan afdwingbaarheid. Vooral de kleine logistieke bedrijven worden getroffen. De grootste kosten zijn voor de logistieke bedrijven, die een onvoorziene vlootvernieuwing moeten doorvoeren. De kosten voor de steden lopen op, de baten zijn moeilijk kwantificeerbaar. Een nationaal kader zou duidelijkheid scheppen voor de logistieke sector.

Tevens formuleren de auteurs twee aanbevelingen. Ten eerste, een *copy-paste*-benadering van buitenlandse voorbeelden is niet aan te raden. Ten tweede, een integratie van milieucriteria in de slimme kilometerheffing is aan te bevelen. Een kilometerheffing met differentiatie naar emissieklasse kan een regionaal effect hebben. Een milieuzone op stadsniveau heeft vooral op lokaal vlak invloed, minder op regionaal niveau. De belangrijkste kenmerken/resultaten van milieuzones zijn:

- **Qua implementatietijd:** Een snelle implementatie verhoogt de kosten voor de logistieke sector aanzienlijk. Een trage implementatie zal een minder grote impact op emissies hebben.

- **Qua kosten:** Nederlands onderzoek spreekt over een kostenverhoging van 5-8 miljoen EUR, bij snelle implementatie voor vrachtovervoer. Grote bedrijven worden minder getroffen dan kleine⁹ transporteurs aangezien deze hun vloot flexibeler kunnen inzetten.

Een derde onderzoek richtte zich op **dagrandidistributie**. Dagrandidistributie houdt in dat supermarkten, detailhandel, enz. indien mogelijk beleverd worden tijdens de vroege ochtend en late avond. Roel Gevaers heeft van 2008-2010 onderzoek verricht naar de implementatiemogelijkheden van stille dagrandidbelevering aan supermarkten in Vlaamse steden. Dit onderzoek was gebaseerd op de expertise die in Nederland al bestond door het PIEK-project. In 2010 is er een pilootproject opgezet waaraan 2 supermarktketens (Colruyt & Delhaize) hebben deelgenomen in samenwerking met 9 steden. In deze 9 steden zijn gedurende 6 maanden 16 winkels stil bevoorrad tijdens de dagrandid. De voordelen die uit het pilootproject naar voren kwamen waren drieledig: sociaal, economisch en innovatief.

- Verder onderzoek zou zich moeten richten op een algemene wetgeving ter ondersteuning van dagrandidistributie om rechtszekerheid te kunnen bieden.
- Bij de invoering van een kilometerheffing zou stil materiaal een reductie moeten krijgen. Anders is er geen prikkel om te investeren in stiller en duurder materiaal.

Afvallogistiek wordt in veel stedelijk onderzoek vergeten als een bron van veel voertuigbewegingen. In sommige gevallen kan afvallogistiek voor 25% van de voertuigbewegingen in een stad genereren (Gevaers, Van de Voorde & Vanelander, 2012a) heeft ter ondersteuning van het beleid van de Minister Crevits onderzoek gedaan naar afvallogistiek en gaf een aantal beleidsaanbevelingen mee die kunnen helpen om te komen tot een duurzamere afvallogistiek in en rond steden. Vijf mogelijke beleidsondersteunende denkpistes worden naar voren geschoven.

- Onderzoek verder stille afvalophaling tijdens de daluren (door bijvoorbeeld gebruik te maken van CNG/LNG en hybride technologieën).
- Overweeg om, indien er weinig afvalvolume is in bepaalde laagbevolkte gebieden, terug over te stappen naar een niet-gescheiden ophalingen (dus PMD & huishoudelijk afval in één zak, papier en karton nog wel gescheiden) indien het technologisch mogelijk en economisch haalbaar is metaal en andere bruikbare stoffen te scheiden van het afval dat verbrand of gestort zal worden.
- Cluster afvalstromen op KMO-parken, indien mogelijk.
- Als het afval kan opgehaald worden met een grote vuilniswagen, probeer dit dan ook zo toe te passen en splits dit niet op in verschillende kleine afvalwagens. Dit zorgt voor veel meer voertuigbewegingen en mogelijk congestie.

⁹ 75% van de Belgische transporteurs hebben minder dan 5 trucks.

Een bijkomende bedenking die ge-uit kan worden is: Hoe ver van de “bron” zal het afval verbrand worden? Is het verantwoord meerdere honderden kilometers te rijden met afval dat verbrand gaat worden?

De beleidsaanbevelingen richten zich vooral op het nastreven van ophaling tijdens de daluren, het nadenken over al dan niet gescheiden afvalophaling, waar locatiematig de verwerkingsinstallaties moeten liggen, dat er geclusterd moet worden indien mogelijk en het zoeken naar synergieën met andere sectoren.

4.2 Naar de stad

Twee onderzoeken, nl. ‘**spoorvervoer in een stedelijke context**’ en ‘**vervoer te water: linken met stedelijke distributie**’ onderzoeken de transportbewegingen naar de stad.

Betreffende het **spoorvervoer** in een stedelijke context testte de Franse supermarktketen Monoprix sinds 2009 een spoorgerelateerd stedelijk distributieconcept. De gepalletiseerde goederen worden ’s avonds op een vrachttrein geladen, die naar het centrum van Parijs rijdt. Daarna worden de goederen overgeslagen op gas aangedreven vrachtwagens. Deze doen in de vroege ochtend de distributieronde naar meer dan 90 Parijse handelslocaties van de Monoprix-groep. De treinen zijn stipt en betrouwbaar. De distributie in de vroege ochtend loopt veel vlotter en voorspelbaarder dan vroeger. De kostprijs ligt nog iets boven die van het pure wegtransport, maar de oplossing is veel duurzamer.

Maes *et al.* (2012) bestudeerden de alternatieve mogelijkheid, nl. **vervoer te water** binnen een stedelijke context. Het gaat hier om het herontdekken van de logistieke mogelijkheden via de waterlopen. De motivatie daartoe is de toename van de congestie. Veel steden liggen aan een waterloop, of in de nabijheid van een waterloop. Enkele steden kennen zelfs een historisch waternetwerk in de kern van de stad. Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat watergerelateerde distributieconcepten duurzaam en efficiënt kunnen werken. Er werd een opdeling gemaakt naar watertransport in de stad, en watertransport naar de stad. De eerste categorie is maar in een beperkt aantal steden mogelijk, maar biedt dan grote voordelen. De tweede categorie kan grote volumes naar of van de stad voeren (bouwmaterialen, afval, gepalletiseerde goederen, etc.). Een gevalstudie voor de stad Gent toont potentieel aan voor pakketvervoer via de waterweg. Een onderzoeksproject voor bouwmaterialen zal de voor- en nadelen van het gepalletiseerde vervoer over de waterweg binnenkort bestuderen.

4.3 E-commerce / last mile logistiek en de effecten op stadsdistributie

Tot slot brachten Gevaers *et al.* (2011) de logistieke effecten van de *last mile* logistiek in kaart. Hij concentreerde zich voornamelijk op de e-commerce-sector. Jaar na jaar groeit deze sector met groeipercentages die variëren tussen de 5% en 15%. Dit impliceert eveneens een sterke stijging van het aantal aan-huis-leveringen (*Direct-to-Consumer*). Ook hier lijst de auteur een aantal

beleidsaanbevelingen op. Deze richten zich vooral op het verlagen van het aantal mislukte aan-huisleveringen, het voorkomen van te nauwe tijdsvensters voor leveringen, steden aan te zetten om op verschillende plaatsen in de stad (zogenaamde hubs in steden) collectiepunten te voorzien, het opzetten van eventuele ‘melkrondes’ op vaste tijdstippen, zoveel mogelijk clusteren van pakketten, het investeren in een moderne vloot (industrie) en het voorzien van een kader voor daluurleveringen (consumenten verkiezen vroege of late leveringen)

Mogelijke beleidsondersteunende aanbevelingen zijn deze.

- *Last mile*-leveringen met een *lead time* die korter is dan 2 dagen een hoger BTW-percentage toekennen.
- toestaan van maximaal één aan-huis levering per pakket. Indien er terug dient gegaan te worden, moet er een extra taks worden betaald of dient het pakket in een collectiepunt te worden afgeleverd.
- Het inbouwen van beveiligde leverboxen fiscaal stimuleren in huizen en appartementen.
- Samenwerkingsverbanden voor afleverbundes fiscaal stimuleren.
- Verpakkingen belasten, en herbruikbare boxen en dergelijke fiscaal stimuleren.
- Wettelijk voorzien dat als een consument een tijdsvenster afsprekt met een verlader/logistieke dienstverlener, deze laatste bij niet-thuis zelf de verantwoordelijkheid draagt van alle extra kosten en taksen.
- Prikkels geven voor het invoeren van vaste “melkrondes” ter voorkoming van een wildgroei aan tijdsvensters.

4.4 Wat leert ons dit?

- Verschillende acties hebben potentieel.
- Verschillende acties worden ondernomen op lokaal en regionaal niveau en Europees niveau.
- Over het algemeen is er weinig afstemming tussen de acties en tussen de steden.
- Ook binnen steden is logistiek beleid versnipperd.
- Voor logistieke bedrijven is het zeer moeilijk werken als elke stad afwijkende reglementering invoert. Het verhoogt de kost exponentieel, verlaagt de duurzaamheid en jaagt eventueel activiteiten weg uit de stadscentra.

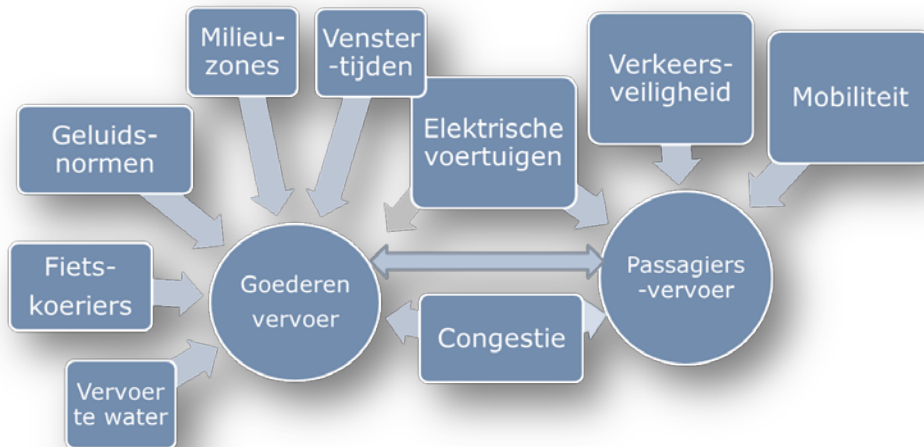
Er is nood aan een algemeen stedelijk kader, want:

- coördinatie van maatregelen maakt de aanvaardbaarheid groter;
- coördinatie maakt de impact groter;
- steden kunnen leren uit elkaars ervaringen;
- buitenlandse voorbeelden gaan veel uit van een nationaal kader met lokale invloed;
- logistiek denkt niet stedelijk maar landelijk of Europees;
- zo worden resultaten bereikt en blijft het op het terrein werkbaar voor de logistieke sector.

4.5 Discussie

De discussie ging dus in essentie over de onderliggende relaties betreffende stedelijk goederenvervoer die op elkaar inwerken zoals weergegeven in figuur 3.

Figuur 3: Relaties tussen stakeholders betreffende stedelijke logistiek en mobiliteit



Bron: Eigen samenstelling

5 Nood aan een stedelijk kader

In deze sectie wordt de vraag behandeld of en op welk niveau een stedelijk kader aangewezen is. Eerst concentreert deze sectie zich op de problemen. Vervolgens wordt er stilgestaan bij mogelijke oplossingen. In de volgende paragrafen is een overzicht neergeschreven van de verschillende stellingen/visies.

5.1 De problemen

De problemen in stedelijke distributie zijn divers. Wat betreft de interne kosten van vrachtvervoerders zal de wegcongestie kostenverhogend werken. Voor de stad, die aantrekkelijke winkel-wandelstraten aanlegt, zal vrachtvervoer eerder een last zijn die het aangename karakter van de binnenstad zal ondermijnen. Wat betreft emissies zal vooral de stedelijke inwoner gevoelig zijn aan emissieproblemen. Het bewustzijn over emissies, en de schadelijke gevolgen ervan, neemt toe. Daarom vragen burgers meer en meer actie om de stad leefbaarder te maken. Het is duidelijk dat de problemen in de stedelijke logistiek anders gepercipieerd worden door de verschillende belanghebbenden (stadsbestuur, pendelaars, handelaars, etc.). Er zijn verschillende belangen en gevoeligheden die spelen, wat ook gevolgen heeft voor de beleidsmakers.

De problemen voor de logistieke sector kunnen hoofdzakelijk in twee categorieën ingedeeld worden: namelijk intern en extern (zie figuur 4). Onder 'intern' worden meer bepaald toenemende kosten (brandstof, loonkost, inefficiënte voortuiginzet, enz.) en inflexibiliteit bij de routeplanning¹⁰, begrepen; met externe problemen worden vooral congestie en emissiekosten bedoeld. Deze kosten worden vooral gedragen door de maatschappij, en zeer beperkt door de logistieke partijen, ontvangers of verzenders.

Figuur 4: Interne versus externe problemen

Intern

- toenemende kosten
- inflexibiliteit
- gedragen door de logistieke sector en de stakeholders

Extern

- de operaties veroorzaken buiten de stad, maar vooral binnen de stad, grote externe kosten. Deze worden niet zelden vergeten in het beslissingsproces van de logistieke spelers.
- gedragen door maatschappij

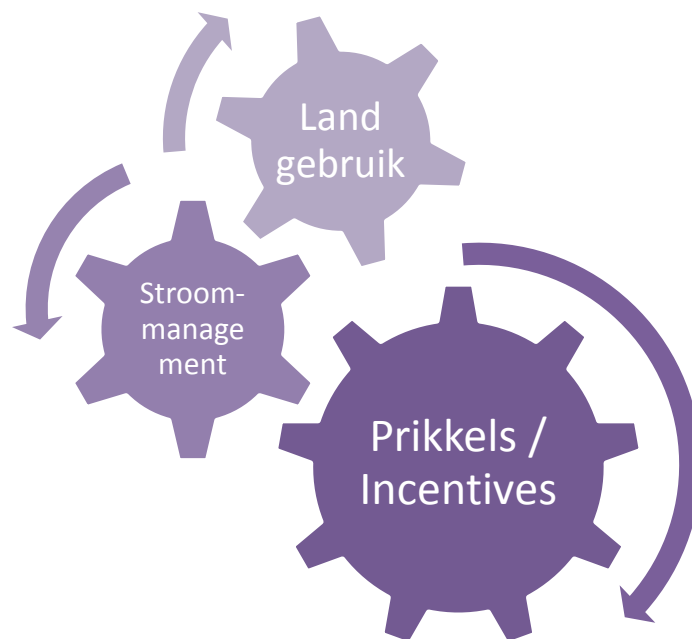
¹⁰ Het ontbreken van bijvoorbeeld een efficiënt routeplanningssysteem.

Verder zijn de problemen ook zo verschillend omdat de verschillende beleidsniveaus eigen gevoeligheden en beperkingen hebben. Door de aard van de problemen en oplossingen, zijn zowel stadsplanning, milieudienst, economische dienst, kleinhandelsverantwoordelijken, sociale diensten, verantwoordelijken wegenwerken enz. verantwoordelijk voor hun eigen deel van de aanpak. Coördinatie tussen de verschillende beleidsniveaus (Europees, nationaal, regionaal, lokaal) verloopt zelden vlot. Maar ook op elk niveau lijkt er een opdeling te zijn naar bevoegdheden (economie, mobiliteit, milieu, sociale diensten, enz.)

5.2 De oplossingen

De oplossingen voor problemen in het stedelijk vrachtvervoer worden door de experts in drie categorieën onderverdeeld (zie figuur 5). De categorieën zijn 'Landgebruik', 'Stroommanagement' en 'Prikkel's': en worden in de volgende secties toegelicht.

Figuur 5: Drie oplossingsrichtingen voor stedelijke distributieproblemen



5.2.1 Landgebruik: invloed op ruimtelijk beleid

Landgebruik heeft betrekking op verschillende aspecten. Dit kan gaan van de pure infrastructurele inrichting van de openbare ruimte, over het voorzien van logistieke ruimte in de stadskern tot de beleidsaspecten die deze invulling van ruimte sturen (bouwvoorschriften en dergelijke).

Voor de laad- en losactiviteiten op straatniveau is parkeerbeleid een belangrijke factor. Zo zal het voorzien van laad- en loszones, en vooral de handhaving van deze plaatsen, een meerwaarde betekenen voor de stedelijke operaties van vrachtvervoerders.

5.2.2 Stroommanagement

Stroommanagement heeft meer invloed op de goederen- en personenstromen op de openbare ruimte. Zo zal de inrichting van straten, pleinen, en dergelijke behoren tot de grondgebruikscomponent van de oplossingen; sturing van de verkeersstromen valt onder stroommanagement. Bij het sturen van stedelijk distributieverkeer moet gedacht worden aan laad- en losplaatsen, venstertijden¹¹, éénrichtingsstraten, en dergelijke meer.

5.2.3 Prikkel / Incentives

De oplossingen voor specifieke eerder aangehaalde problemen in stedelijke distributie kunnen wetgevend en beperkend van aard zijn. Maar ook positieve stimulering van ondernemers heeft in verschillende landen en steden z'n nut bewezen. De voorlopers op de trend ondersteunen (financieel of via andere voordelen) kan een proces in gang zetten.

Deze proces-/gedragsverandering kan technologisch of operationeel van aard zijn. Prikkel geven aan bepaalde activiteiten of spelers kan verantwoord worden indien er een daling in externe kosten optreedt. De externe kosten van stedelijk vrachtvervoer zijn nu zeer hoog, dus elke ingreep kan aanzienlijke effecten genereren. Prikkel kunnen tijdelijk van aard zijn, eventueel gekoppeld aan voorwaarden. Drempels kunnen ook gesteld worden door het beperken van de steun tot een bepaalde omzet (kritische massa).

De aanpak kan zijn:

- i) een aangepast juridisch kader creëren met als doel het stimuleren van ondernemerschap en/of;
- ii) financiële prikkels verlenen (subsidies).

De experts zijn het er over eens dat **er geen allesomvattende oplossing is** voor stedelijke logistieke problemen, maar dat het verschillende deeloplossingen zullen zijn die de belangrijkste problemen kunnen/zullen aanpakken. Financiële steun kan bestaan uit een compensatie voor extra kosten van alternatieve operaties of uit tijdelijke opstartsteun om een nieuwe ontwikkeling te helpen lanceren.

Per gevalstudie zal er een analyse dienen te gebeuren die de te volgen beleidsaanpak stuurt. Deze analyse kan scenario's bekijken en dient best ondersteund te worden door een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse.

De restrictieve aanpak is de tegenstelling van het gebruik van prikkels. Door bepaalde operaties te verbieden of hinderen kan de markt gestuurd worden. Uit de expert meeting kwam naar voor dat het gebruik van penaliserende of prikkelende maatregelen situatie-specifiek is.

¹¹ Zie Maes, e.a (2012) Venstertijden in Vlaanderen, Online beschikbaar op <http://www.ua.ac.be/download.aspx?c=GOEDERENSTROMEN&n=79281&ct=73121&e=286703>

5.3 Aanpak van stedelijk vrachtvervoer

Wie?

Wat betreft de aanpak zijn er verschillende visies. Beleid rond stedelijk vrachtvervoer kan uitgetekend worden op Europees, nationaal, regionaal of lokaal niveau. Ieder niveau beschikt over eigen gevoeligheden, bevoegdheden en mogelijkheden.

De consensus bestaat dat de lokale beleidsmakers een goed zicht hebben op de lokale problemen en aangewezen aanpak van deze problemen. Toch is het toewijzen van de volledige bevoegdheid aan dit niveau mogelijks niet aangewezen daar de kennis over de logistieke sector vaak niet diepgaand genoeg is. Daarenboven is een puur lokale aanpak ook zeer moeilijk voor de logistieke sector die vooral regionaal of nationaal denkt. Als elke stad of gemeente een volledige vrijheid krijgt om beslissingen ter zake te nemen, zal de kans op een eenvormig transparant logistiek beleid klein zijn, met alle gevolgen van dien.

Daarom werd er besloten dat **de regionale of nationale overheid de aangewezen partij is** om richtlijnen op te stellen voor het stedelijk distributiebeleid op lokaal niveau. In samenspraak met deze lokale beslissingsnemers kunnen er opties en beperkingen vastgelegd worden. Het hogere niveau kan een 'menu' aan maatregelen samenstellen en faciliteren, zodat de mensen op het terrein de meest aangewezen maatregelencombinatie per situatie kunnen kiezen. Op deze manier blijft de aanpak duidelijk voor de logistieke sector zelf, en kunnen deze spelers zich verder ontwikkelen binnen een stabiel beleid.

Daarenboven biedt een regionale afstemming ook mogelijkheden naar de informatiedeling toe. Lokale overheden kunnen in de regionale afstemming een overlegforum vinden waar ervaringen gedeeld worden.

De aanpak naar de toekomst toe

Er zijn veel potentiële efficiëntieverbeteringen mogelijk. Toch moet het duidelijk zijn dat er geen gouden oplossing is die alle problemen zal oplossen. Vooral de verschillende belangen van de verschillende belanghebbenden maken een win-win-oplossing voor allen zeer moeilijk. Maar de oplossingsrichtingen die gepresenteerd werden zijn ook veelbelovend, doch maar nuttig voor enkele niches de gevarieerde logistiek sector.

Om een significant effect te hebben op de problemen zullen maatregelen en oplossingen moeten gecombineerd worden.

Na het creëren van mogelijkheden voor nieuwe stedelijke distributieconcepten op middellange termijn moet er ook op langere termijn gedacht worden. De twee huidige knelpunten, maar ook veel belovende ontwikkelingen zijn de dataverzameling en *logistics communities*.

Ten eerste, dataverzameling betreffende stedelijke distributieactiviteiten is een uitdaging, in Vlaanderen, maar even goed in de landen waar de experts vandaan komen. Het verzamelen van data is zeer tijdsintensief en vraagt dus ook aanzienlijke budgetten. Aangezien elke lokale situatie z'n eigenheid kent, is het ook zeer moeilijk om gegevens te extrapoleren van stad naar stad of van land naar land.

Er zijn ook andere methodes dan het puur verzamelen van datagegevens via bedrijven, tellingen, enquêtes, edm. Deze zijn vooral terug te brengen tot het verzamelen van gegevens over het aantal locaties en goederenstroomgeneratie per activiteit (kantoren, handel, enz.). Bij een realistische benadering van de gegenereerde volumes per activiteit kan een schatting gemaakt worden van het benodigd aantal voertuigen, voertuigbewegingen en andere karakteristieken.

Ten tweede, wat betreft de *logistics communities*, werd door de experts geopperd dat de echte winst in de logistieke sector zit in het laten samenwerken en samenladen van verschillende spelers. Zo, door het verminderen van de voertuigbewegingen, kunnen congestie-, emissie- en andere problemen beperkt worden. Het bundelen aan de stadsrand via een semi-overheidsconstructie kon op weinig enthousiasme rekenen. Vele buitenlandse voorbeelden toonden al aan dat er maatschappelijk veel voordelen verbonden zijn aan zo een concepten, maar dat deze toch vooral op subsidiëring overleven. Ze zijn dus economisch niet rendabel. Zeven aanbevelingen werden behouden.

Aanbevelingen

Tijdens de discussie werden verschillende oplossingsrichtingen besproken, waaruit de onderzoekers van het Steunpunt Goederen- en Personenvervoer zeven aanbevelingen destilleerden.

Onderstaande figuur 6 geeft de zeven aanbevelingen weer. Ze worden hierna één voor één toegelicht.

Figuur 6: Zeven aanbevelingen

-
- 1 Overweeg en combineer initiatieven
 - 2 Subsidieer met voorzichtigheid
 - 3 Pak het probleem gefaseerd aan
 - 4 Zorg voor goede en continue dataverzameling en monitoring
 - 5 Wees visionair
 - 6 Teken krijtlijnen uit met de regionale overheid
 - 7 Laat keuze en implementatie op lokaal niveau

1 Combineer initiatieven

Verschiede oplossingsrichtingen werden besproken, op basis van het gepresenteerde onderzoek van het Steunpunt Goederenstromen. Het is duidelijk dat stedelijke vrachtvervoer geen mirakeloplossing voor de problemen kent. Zo zal een fietskoeriersinitiatief een niche van de markt (express pakketdiensten) kunnen vooruit helpen, maar dit zal geen oplossing bieden voor de totale

transportmarkt. Verschillende alternatieven overwegen is zeker nodig. Vaak werken oplossingen zelfs enkel indien ze in samenwerking met andere beleidsbeslissingen geïmplementeerd worden. Zo kan een overheid zeer strenge emissienormen opleggen via een milieuzone om zo de aankoop van voertuigen op alternatieve brandstoffen als CNG, LNG, hybride of elektrische aandrijving te stimuleren.

2 Subsidieer met voorzichtigheid

Subsidiëring is in sommige specifieke gevallen aangewezen om de markt in een bepaalde richting te sturen. Zo kan het bijvoorbeeld zinvol zijn om de extra kost van stil PIEK-materiaal deels door de overheid te laten dragen. Wat betreft CNG-voertuigen kan een overheid actief beleid voeren om tankstations over het hele land te voorzien. De overheid kan financiële steun verlenen onder de voorwaarde dat de te ondersteunen vervoersoplossing minder externe kosten veroorzaakt (minder emissies, verhoging van de leefbaarheid in de stad, betere verkeersveiligheid, enz.) Toch is subsidiëring niet dé oplossing. Want als deze té hoog is en té lang aanhoudt kan een negatief marktverstoring effect optreden. Daarom wordt er voor gepleit om opstartsubsidies (dus uitdovend van aard) eventueel mogelijk te maken op voorwaarde dat er transparante regels gelden met eisen en maxima.

3 Pak het probleem gefaseerd aan

Stedelijk vrachtvervoer vereist ook een gefaseerde aanpak. De logistieke sector in Vlaanderen wordt gekenmerkt door zeer kleine marges. De wegvervoerssector bestaat vooral uit kleine zelfstandige ondernemers. Zo heeft 75% van deze ondernemingen minder dan 5 trucks. In deze context is het aangewezen van de markt niet te bruuskeren. Indien een lokale overheid bijvoorbeeld een strenge emissie-eis oplegt van dag A op dag B, dan zal enkel de grote ondernemer z'n vloot herorganiseren. De kleine ondernemer zal niet kunnen volgen en wordt uit de markt geduwd. Ondernemers hebben vooral nood aan een duidelijke richting. Indien op een middellange termijn een bepaalde richting wordt uitgezet zal de ondernemer kunnen plannen, en zullen investeringen in nieuwe voertuigen bijvoorbeeld beïnvloed worden door de te verwachten eisen. Is er geen toekomstvisie, dan zal de ondernemer voor de meest goedkope oplossing kiezen, die bijvoorbeeld niet noodzakelijk de meest emissiearme is.

4 Zorg voor goede en continue dataverzameling en monitoring

Een terugkomend probleem is het gebrek aan data over de stedelijke vrachtbewegingen. Vele beleidsmakers vragen meer inzicht in de markt, maar krijgen die niet. Vrachtvervoer is geen homogene markt, en zal dus ook een niet-eenvormige oplossing vragen (zie punt 1). Een expressdienstverlener verschilt bijvoorbeeld erg van een distributievrachtwagen. Maar ook de distributievervoerder zal zeer verschillend werken. De frequentie kan van tweewekelijks tot meermaals daags oplopen. Enkel werken met volle vrachtwagens naar één winkelpunt, anderen doen een hele melkronde en stoppen frequent. Beiden vereisen een andere aanpak. Deze kan enkel bepaald worden op basis van de lokale vrachtbewegingen.

Steden hebben vaak geen inzicht in deze gegevens. Maar ook nationale en regionale overheden hebben er een beperkt zicht op. Zo zijn er wel telgegevens van de ringwegen en nationale wegen, maar deze zeggen niets over de leverfrequentie, emissienorm, routeplanning en beladingsgraad.

Nederlandse steden hebben vaak inzicht in deze gegevens. Ze worden door de nationale overheid verplicht een stedelijk distributieonderzoek uit te voeren wanneer ze een milieuzone willen invoeren. In Frankrijk zijn er verschillende steden die jaren geleden een onderzoek in deze zin hebben gedaan. Parijs overweegt nu een update van deze gegevens.

Probleem is dat deze dataverzameling tijds- en financieel intensief is. De technieken zijn ook verschillend per onderzoek. Dat kan gaan van interviews, GPS data, weight in motion, tellussen, enz.

5 Wees visionair

De experts halen aan dat overheden en bedrijven een beetje visionair dienen te zijn. Door het testen van alternatieven kunnen ze inzicht verwerven in alternatieve vervoersoplossingen. Een watergebonden oplossing kan op het eerste zicht omslachtig en duurder lijken, maar kan na praktijktesten en voor specifieke omgevingen en goederen veel betrouwbaarder, duurzamer en goedkoper zijn dan een concept gebaseerd op klassiek wegtransport.

Elektrische voertuigen zijn een andere uitdaging. Zo zal deze alternatieve aandrijving, zeker in de eerste decennia, een andere infrastructuur en routeplanning eisen. Enkel onderzoek en praktijktesten kunnen de voor- en nadelen in kaart brengen.

6 Teken krijtlijnen uit met de regionale overheid

De experts zijn het er over eens dat de actuele economische structuur, met multinationale ondernemingen, het niet toelaat om elke stad of gemeente op eigen houtje een transportbeleid te laten uittekenen. Vaak hebben deze lokale bestuurders geen inzicht in of voeling met de logistieke sector. Ze hebben ook geen overkoepelend aanspreekpunt bij deze bedrijven of sector verenigingen. Ook het testen van nieuwe concepten is tijds- en financieel intensief. Een lokale overheid kan of zal deze middelen niet inzetten voor logistiek beleid. Voorlopig is de focus van het mobiliteitsbeleid voornamelijk op personenvervoer. En de experts zien maar een langzame verschuiving naar het logistieke beleid.

Daarom is het aangewezen om de nationale of regionale overheid een rol te laten spelen in dit stedelijk vrachtbeleid. Dit beleidsniveau kan fungeren als facilitator van het lokale beleid. Een overlegplatform van sectororganisaties en lokale overheden zal zeker een meerwaarde betekenen als de hogere overheid optreedt als trekker. Ga dus voor gecoördineerd beleid.

De kennis, die in verschillende steden of bedrijven opgebouwd werd of wordt, kan door de hogere overheid gedeeld worden met het lagere niveau. Zo kan er geleerd worden van gevallenstudies en zullen dezelfde fouten niet meer dan één maal gemaakt worden.

7 Laat keuze en implementatie op lokaal niveau

Ondanks de duidelijke keuze voor een overkoepelende rol van de regionale of nationale overheid in punt 6 hierboven, zijn de experts het er wel over eens dat de lokale overheid het best optreedt als finale beslissingsnemer. De mensen op dit niveau kennen de situatie op het terrein het best, om zo iedereen mee geënthousiasmeerd te krijgen voor een alternatief. Vele handelaars, die grote volumes ontvangen, zijn lokaal verankerd en vertegenwoordigd. Deze zullen nooit of zelden aan een overlegtafel op een hoger niveau aanschuiven.

Met duidelijke richtlijnen, ondersteuning van een hoger niveau, en lokale kennis kunnen alternatieven vervoersoplossingen het meest kans op slagen kennen. Een puur *top-down*-beleid zou niet werken, al kan een beleid met lokale focus niet dezelfde middelen en kennis vergaren dan het hogere beleidsniveau. Hier ligt dus vooral de uitdaging voor de toekomst.

6 Bibliografie

De inleidende presentaties waren gebaseerd op volgende academische beleidspapers.

- Gevaers, R., (2009), *Overzichtsdocument PIEK voor steden en gemeenten*, Steunpunt Goederenstromen, Universiteit Antwerpen, Antwerpen
- Gevaers, R., Maes, J., Van de Voorde, E., Vanelslander, T., Vergauwen, B., (2009), *Capaciteitsbenutting in goederenvervoer* Steunpunt Goederenstromen, Universiteit Antwerpen, Antwerpen
- Gevaers, R., Sys, C., Van de Voorde, E., Vanelslander, T. (2012a) *Karakteristieken van binnenlandse afvallogistiek in een innovatieve context*, Steunpunt MOBILLO, Universiteit Antwerpen, Antwerpen
- Gevaers, R., Sys, C., Van de Voorde, E., Vanelslander, T. (2012b) *Kwantitatieve beoordeling van last-mile kenmerken in B2C supply chain en stedelijke context*, Steunpunt Goederenstromen, Universiteit Antwerpen, Antwerpen
- Maes, J., Sys, C., Vanelslander, T., (2011a), *Kunnen fietskoeriers een rol spelen in de Vlaamse logistieke sector?*, Steunpunt Goederenstromen, Universiteit Antwerpen, Antwerpen
- Maes, J., Sys, C., Vanelslander, T., (2011b), *Voor- en nadelen en logistieke effecten van milieuzones. Kansen in Vlaanderen?*, Steunpunt Goederenstromen, Universiteit Antwerpen, Antwerpen
- Maes, J., Sys, C., Vanelslander, T., (2011c), *Noden van de Vlaamse logistieke sector*, Steunpunt Goederenstromen, Universiteit Antwerpen, Antwerpen
- Maes, J., Sys, C., Vanelslander, T., (2012), *Vervoer te water: linken met stedelijke distributie?*, Steunpunt MOBILLO, Universiteit Antwerpen, Antwerpen
- Maes, J., Vanelslander, T., (2011), *The use of rail transport as part of the supply chain in an urban logistics context, City distribution and urban freight transport : multiple perspectives / Macharis, Cathy [edit.]; Melo, Sandra [edit.] - ISBN 978-0-85793-274-7 - Aldershot, Elgar, 2011, p. 217-233*
- Meersman, et.al., (2010), *Indicatorenboek duurzaam goederenvervoer Vlaanderen 2009*, Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Ruimtelijke Economie, Steunpunt Goederenstromen, Antwerpen
- Quak, H., (2008), *Sustainability of Urban Freight Transport. Retail Distribution and Local Regulations in Cities*, Erasmus Research Institute of Management (ERIM)

7 Bijlagen

Bijlage 1: Programma expertmeeting

Bijlage 2: Aanwezigen expertmeeting

Bijlage 1: Programma / Uitnodiging

Today, the freight transport operations in urban areas are repeatedly regarded as an annoyance rather than an important service. However, the activity of urban goods distribution plays an important role in the sustainable development of cities and there economic performance. Relatively little has been done by governments to facilitate the necessary flows of freight in the urban areas and to lessen the negative effects of urban freight transport on the communities being served.

Policymaking must always be able to anticipate flexibly on new developments in the field of urban distribution, in corporation with all stakeholders. This expert meeting is supposed to put forward and discuss new ideas and solutions with respect to urban freight distribution. (Examples are bicycle couriers, environmental zones, off-peak deliveries, etc.)

With this expert meeting we want to capture academic opinions about possible approaches for the development of a regional urban logistics framework as much as possible.

The day of the expert meeting is **Friday May, 4th 2012** and it will start at noon with a light lunch. Hereafter, some concepts that were already developed in Flanders (researched by our Department). Secondly there will be 2 up to 3 hours of discussion and sharing of opinions/views about urban logistics, using the statements which can be found below.

We will try to create some discussion with the following statements (these are not the results of our research, they are just stated to make the discussion more interesting):

- 1. *Big/large trucks should be forbidden in cities by strict rules (such as environmental zones).***
- 2. *Cities should not have the possibility to make city regulations, this should be done on a regional or national level.***
- 3. *National or regional governments should subsidise new delivery technologies.***
- 4. *There is a lot of urban logistics data available, it is only scattered or at the wrong places.***

Topics that will be presented concerning the research already executed

- *Environmental zones*
- *Off-peak deliveries*
- *Bicycle couriers*
- *Last mile and e-commerce in urban areas*
- *Railway freight systems in cities*
- *Waste logistics in cities*
- *Time window regulations in cities*
- *...*

Schedule on Friday May, 4th 2012

Noon – 1 PM	Light lunch
1 PM – 1.05 PM	Introduction
1.05 PM – 2.15 PM	Meeting part 1
2.15 PM – 2.30 PM	Coffee break
2.30 PM – 3.30 PM	Meeting part 2
3.30 PM – 4 PM	Round up / conclusions

Practical information

The colloquium is co-ordinated by the Research Centre on Freight and Passenger Transport of the Department TPR.

Practical co-ordination: Henriette Horoba (Henriette.Horoba@ua.ac.be – tel. +32 3 265 43 52)

We hope to welcome you all at our expert meeting!

Bijlage 2: Deelnemerslijst

In onderstaande tabel worden de deelnemers aan de expertmeeting opgelijst.

EXPERT	ORGANISATION
Claudio Ferrari	University of Genova
Costas Panou	University of the Aegean
Gevaers Roel	Research Centre Mobilo / P&G
Hans Quak	TNO
Kapros Seraphim	University of the Aegean
Kay Mitusch	University of Karlsruhe
Koos Frouws	TU Delft
Macharis Cathy	Research Centre Mobilo
Maes Jochen	Research Centre Mobilo
Meersman Hilde	Research Centre Mobilo
Mommers Koen	Research Centre Mobilo
Sys Christa	Research Centre Mobilo
Van de Voorde Eddy	Research Centre Mobilo
Vanellander Thierry	Research Centre Mobilo
Verlinde Sara	Free University of Brussel

Steunpunt Goederen- en personenvervoer

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

steunpuntgoederen&personenvervoer@ua.ac.be

<http://www.steunpuntmobilo.be>

