

Als Knack-proefabonnee heeft u onbeperkt toegang tot alle artikelen van Knack

Hoe Gent de weg plaveit naar een slimme stad

Sarah Vandoorne Freelancejournalist

21/03/17 om 18:26 - Bijgewerkt om 18:28

Hoe zal het stadsdistributieplatform van Gent, een samenwerking tussen publieke en private partners, het goederenvervoer in de binnenstad in goede banen leiden? Experts noemen het alvast 'een noodzakelijke evolutie', al zijn er ook kritische geluiden.



© Wikimedia commons

Officieel treedt het pas in werking op 3 april, samen met de nieuwe voetgangerszone, maar vanaf 22 maart kunnen handelaars en transporteurs het al gebruiken: het nieuwe, Gentse stadsdistributieplatform. Het platform moet het goederenvervoer bundelen en zo ecologisch mogelijk verdelen binnen de nieuwe voetgangerszone, krijgt Gent een stadsdistributieplatform. Zo ecologisch mogelijk, dat betekent zowel cargobikes als bestelwagens die elektrisch of (vanaf 2 ton) op aardgas rijden.

Het platform komt er als reactie op de vele leveringen in Gent en het zwaar verkeer waarmee die leveringen gebeuren. In totaal rijden wekelijks gemiddeld 8320 leveranciers de Gentse binnenstad in. Dat is goed voor zo'n 75.800 leveringen aan handelaars en consumenten in de stad. 4300 transporteurs wagen zich binnen het autovrij gebied, waar ze 27.700 *drops* maken. Bijna de helft van het totale aantal *drops* wordt gemaakt door vrachtwagens, tot 27 procent daarvan door opleggers die met meer dan 18 ton het autovrij gebied betreden.



© belga

'Terwijl vaak niet de volledige lading voor Gent bestemd is', zegt schepen voor Mobiliteit Filip Watteeuw (Groen). '520.000 ton van de totale Gentse CO₂-uitstoot, die in 2014 maar liefst 1.424.000 ton bedroeg, is afkomstig van het wegverkeer. Dat komt neer op 37 procent. Een derde daarvan komt van zware voertuigen. Transport is daarom bij uitstek een van de domeinen waar wij iets aan kunnen veranderen, zowel voor de leefbaarheid, de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van onze stad.'

'In Europese steden wordt gemiddeld 13 procent van de voertuigkilometers gereden om die steden te bevoorraden. Die 13 procent zijn echter verantwoordelijk voor 25 procent van de transport gerelateerde CO₂-uitstoot. Voor lokale emissie, zoals stikstofoxides en fijn stof,

loopt dat zelfs op tot respectievelijk 33 en 50 procent', weet dr. Sara Verlinde van onderzoeksgroep MOBI (Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre) aan de VUB.

'In Gent is zelfs 80 procent van de stikstofoxiden afkomstig van het wegverkeer', zegt Watteeuw. 'Vaak gaat het om dieselloortuigen, die alomtegenwoordig zijn in goederenstromen met zware vrachtwagens.'

Last mile

Dure laatste kilometers voor het milieu zijn dat. 'Niet enkel daarvoor, maar ook voor transporteurs zelf. Ook van hem kwam de vraag om een oplossing te zoeken. Transporteurs verliezen namelijk ontzettend veel tijd - en dus geld - in de files in de stad', zegt professor emeritus en mobiliteitsexpert Willy Miermans.

Gents schepen voor Middenstand Christophe Peeters treedt hem daarin bij. 'Maar liefst 40 procent van de totale kostprijs gaat naar die *last mile*. Terwijl de vrachtwagens die die mijl afleggen gemiddeld slechts voor 50 procent vol zitten. Dat willen we anders zien.'

Miermans: 'Bovendien is dat voor handelaars zelf ook niet efficiënt. Wil je als winkel per se die grote vrachtwagen voor je deur? Soms moeten handelaars bovendien urenlang na sluitingstijd wachten op één pakje. Een vicieuze cirkel.'

Een *last mile* die dus meer dan de helft van de aan transport gerelateerde hoeveelheid lokale emissie in steden veroorzaakt en niet eens rendabel is voor leverancier én handelaar. Het distributieplatform moet daar verandering in brengen.

Delen

Wil je als winkel per se die grote vrachtwagen voor je deur?

Willy Miermans, mobiliteitsexpert

Goederenvervoer bundelen

Zo'n platform is een goed idee, vindt Vlaams bouwmeester Leo Van Broeck. 'Duurzame stadsdistributie is de enige manier. Het is nodig om de leefbaarheid van de stad te vergroten, de stad opnieuw aantrekkelijk te maken. Zo moeten er geen tweehonderd goederenvoertuigen door de stad rijden om elk twee à drie pakjes te verdelen.'

Concreet zullen goederen opgeslagen worden aan de rand van de stad, in de depots van de partners van het platform. Momenteel bestaat het platform, naast de stad zelf, enkel uit twee stichtende partners, die reeds met milieuvriendelijke voertuigen rondrijden: CityDepot en Bubble Post. Zij zullen 24 uur op 24 mogen leveren in de voetgangerszone. Dus ook tussen 11 en 18 uur, wanneer alle andere voertuigen er geweerd worden.



© belga

'Globaal gezien komt dat neer op minder voertuigen. Alle voertuigen die er wél rondrijden, vervoeren pakjes die enkel voor Gent bestemd zijn', zegt schepen Peeters.

Dat is positief voor kleine handelaars, zegt Van Broeck. 'Het wordt veel makkelijker om kleine hoeveelheid goederen te leveren. Hun 'just-in-time'-pakketten worden zeker op tijd geleverd.'

'Grote volumes kunnen 's nachts bij ons geleverd worden', zegt Marc Morieux, CEO van Bubble Post, dat vanuit het Gentse Stapelplein vooral pakjes die gekoeld moeten blijven aanlevert.

Marc Schepers, CEO van CityDepot dat een eigen opslagplaats heeft aan de Afrikalaan, gaat op een soortgelijke manier tewerk. 'Uit de stock kunnen we bij wijze van spreken van 2 gram tot 2 ton in de loop van de dag afleveren. Dat is de meerwaarde die wij klanten willen aanbieden. Onze dienst voegt dus iets toe aan de keten.'

Kostenplaatje

Die toegevoegde waarde voegt natuurlijk ook een kostprijs toe aan de levering van het pakket. 'Wat zal de kostprijs zijn, wat zal de meerprijs zijn? Dat is een van de grootste bezorgdheden van handelaars', zegt Wim Geirnaerd van UNIZO.

'Het concept is op zich wel interessant, maar het blijft een extra schakel in de keten', aldus Verlinde (VUB). 'De vraag is wie die extra kost moet dragen, zeker in de opstartfase. Dat maakt handelaars bang natuurlijk, dat ze de levering zullen moeten doorrekenen aan hun klanten en zo minder competitief worden.'

'In de praktijk zal moeten bekeken worden welke kosten voor wie zijn', blijft Peeters het antwoord schuldig. 'Maar precies door de meerkost van de *last mile* voor die transporteurs, ben ik ervan overtuigd dat op termijn de prijs zelfs zal dalen. Voor veel leveringen, vooral voor grote transporteurs, zal dat vermoedelijk zelfs vrij snel gaan: dat wordt een stap in een logistiek proces, zonder dat daar een meerkost aan verbonden is. Integendeel: hoe langer die grote jongens hun vrachtwagens op de snelweg kunnen houden, hoe beter.'

Delen

Voor iedereen wordt dit aanpassen, maar het is onoverkomelijk voor een moderne stad.

Yves De Moor, zaakvoerder koffiebar Moor&Moor

Gemakkelijker op termijn

Niet alle handelaars klinken even bezorgd. Velen juichen het platform juist toe, bevestigt ook UNIZO.

'Dit is de weg naar een slimme stad', vindt Yves De Moor, die als zaakvoerder bij kruidenierszaak en koffiebar Moor&Moor al langer gebruik maakt van (onder meer) Bubble Post. 'Voor iedereen wordt dit aanpassen, maar het is onoverkomelijk voor een moderne stad. Op termijn wordt het zelfs gemakkelijker voor ons. Geen zware vrachtwagens meer op elk uur van de dag, die veel file en vertragingen veroorzaken.'

Ook cultuurhuizen zoals de Handelsbeurs en de Vooruit spreken zich uit voor het distributieplatform. 'We willen de stad leefbaar houden', zegt Claire Van Trimpont van De Handelsbeurs. 'Het is van maatschappelijk en ecologisch belang dat we ons gedrag aanpassen en de auto niet de eerste oplossing is voor leveringen. Al gaan wij nu al soms in zee met fietskoeriers, of gebeuren leveringen op minder drukke momenten. Wij verwachten dus geen grote wijzigingen.'

Christophe Verbeke van designwinkel Piet Moodshop ziet evenmin grote veranderingen, maar wel de meerwaarde. 'Ikzelf val met de winkel net buiten de voetgangerszone, waardoor leveringen in principe nog altijd gemakkelijk kunnen plaatsvinden', aldus Verbeke. 'Toch zijn we in oktober overgeschakeld naar een extern magazijn. In zo'n logistiek centrum leveren onze leveranciers de artikelen en worden alle online verzendingen verzonden naar de klant. Ook de winkel wordt van daaruit bevoorrad. Op deze manier worden de leveringen naar de winkel gebundeld en onze kelder ontlast. Zo zijn we in staat om verder te groeien, online.'



E-commerce: 'Kleine handelaars moeten daarmee mee, dat is niet te stoppen.'

E-commerce

De zaakvoerder haalt een heikel punt aan: de webshops. Door de groei van e-commerce zien veel handelaars zich genoodzaakt om hun eigen collectie ook online aan te bieden en te leveren bij de klant. 'Kleine handelaars moeten daarmee mee, dat is niet te stoppen', zegt bouwmeester Van Broeck.

De situatie lijkt nochtans vrij absurd: als handelaar laat je in de regel spullen leveren, die je opslaat in de stockageruimte in of boven de winkel, en vervolgens moet opsturen omdat iemand een product besteld heeft via de webshop. 'Dat is paradoxaal: die goederen worden de stad in- en uitgereden, zonder dat ze er hadden hoeven te zijn', zegt Schepers (CityDepot).

Delen

'We willen de concurrentie combineren met een efficiëntie'

Christophe Peeters, schepen van Middenstand

Verkeersexpert Miermans wijst op meer valkuilen. 'Vroeg of laat ga je niet meer gratis pakjes kunnen bezorgen', vindt hij. 'De consument mag niet naïef zijn: pakjes vrijblijvend rondbrengen ging zonder meerprijs toen we er een half miljoen auto's hadden, maar nu hebben we er 6 miljoen. Distributie van goederen botst vanzelf op zijn grenzen. Duurzame stadsdistributie is dus de logica zelf.'

'Duurzame stadsdistributie betekent betere *just in time*-leveringen, maar enkel waar het nodig is. Niet alles is dringend', zegt schepen Peeters. Geirnaert (UNIZO) vult aan: 'Het platform is bedoeld om goederen efficiënt de stad in krijgen, maar daarvoor moeten handelaars ook georganiseerd zijn.'

Volgens Geirnaert en Peeters heeft het opslaan van goederen in depots één groot voordeel. 'Handelaars kunnen al die vierkante meters stockageruimte in het midden van de stad commercieel gebruiken: ze kunnen die bijvoorbeeld verhuren', halen beiden aan.



© Coolblue

Concurrentie

Het idee om goederen buiten de stad op te slaan en gebundeld te distribueren, is niet nieuw. Verschillende steden in Europa zetten hier al langer op in. CityDepot en BubblePost zijn actief in verschillende steden in België, waaronder Brussel, maar daar is geen platform gestart vanuit het beleid.

'Het platform is dan ook uniek, het wordt een samenwerkingsverband dat de concurrentie overstijgt', zegt Schepers (CityDepot). 'Publieke en private instanties werken samen in een open platform. Binnen dat platform zal nog concurrentie bestaan, maar de bedoeling is volgens ons om elk op zoek te gaan naar een eigen specialiteit en zo een evenwicht te vinden. De markt is zo groot. Door samen te werken, kunnen we de taart veel groter maken.'

'We willen de concurrentie combineren met een efficiëntie', zo verwoordt schepen Peeters het. 'Het is niet de bedoeling dat de partners elkaars klanten gaan afsnoepen, maar het kan dus wel gebeuren dat een klant van Bubble Post een bestelwagen van CityDepot voor zijn deur krijgt. Elke aanvraag van het platform, dat via een website werkt, wordt doorgestuurd naar de partners en dan wordt bekeken voor wie de opdracht het meest haalbaar is. Dat heeft te maken met factoren zoals timing en de soorten voertuigen die ze kunnen inzetten.'

Delen

Als het platform hier vlot loopt, kunnen we het model exporteren naar andere steden binnen Europa.

Christophe Peeters, schepen voor Middenstand

Work in progress

'Het platform is een *work in progress*', geeft de schepen grif toe. 'Zo zijn er nog geen eisen op vlak van beladingsgraad, omdat we eerst de data willen afwachten over hoeveel goederen er tijdens de sperperiode de stad ingaan. Voorlopig werken we slechts met twee partners, maar op termijn zal het platform uit veel meer leden bestaan. Zo zijn we ook al even in gesprek met het agentschap Waterwegen en Zeekanaal.'

'Geen enkel systeem is meteen perfect', zegt Geirnaerd (UNIZO). 'Er is maar één manier om het te testen en dat is door het in werking te laten treden. Eén ding is zeker: als er minder files zijn, zullen de leveringen met een grotere zekerheid aankomen. Dat is hoe dan ook positief voor de handelaars.'

'Als het platform hier vlot loopt, kunnen we het model exporteren naar andere steden binnen Europa', glundert Peeters.

Delen

In Europa heb ik dit nog niet vaak gezien.

Sara Verlinde, onderzoeker (VUB)

'In Europa heb ik dit nog niet vaak gezien', aldus Verlinde (VUB). 'Wel zijn er steden die geld pompen in stadsdistributiecentra of ze steunen door voertuigen of gebouwen ter beschikking te stellen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft bijvoorbeeld tijdelijke steun geboden aan CityDepot tijdens hun opstartfase in de hoofdstad (*binnen het Europees project Last Mile Logistics, nvdr.*), maar blijft er los van staan. In Gent worden partners bij elkaar gebracht in zo'n platform. Hoe werkbaar dat is, zal moeten blijken, maar hun initiatief om stedelijk goederenvervoer te verduurzamen is zeker toe te juichen.'

Volgens Verlinde zou het bovendien goed zijn het model op termijn te exporteren, mocht het werkbaar zijn. 'Een deel van de kosten voor transporteurs zit in het feit dat elke stad afzonderlijk regeltjes oplegt, onder meer over venstertijden en lage-emissiezones. Dat maakt het moeilijk voor transporteurs. Mochten steden beter op elkaar afstemmen, zou dat ook al veel helpen.'

Binnen het eigen distributieplatform geeft het stadsbestuur van Gent alvast het goede voorbeeld. 'Voor onze interne werken zullen wij het platform inzetten', belooft de schepen. 'Materialen voor scholen en ziekenhuizen willen we bundelen. Niet dat je nooit meer een bestelwagen met het logo van de stad meer zal zien natuurlijk - onze postbedeling zal bijvoorbeeld niet onder het platform vallen - maar het is een begin dat geleidelijk aan zal groeien. *First things first*: groeien, ervaring opdoen, stromen in kaart brengen en data verzamelen. Daarna bekijken we de volgende stappen.'

x

Versturen via e-mail

Gerelateerde artikelen



[Geen onderzoek van federaal parket naar 61.000 regularisatiedossiers](#)



Frietkraam op Gentse feesten? 60.000 euro



"Al minstens zes aanslagen vermeden"



'De zee schuift op, we moeten verhuizen': waarom Gent steeds West-Vlaamser wordt



"Hopelijk ben ik breed genoeg om mijn kinderen te beschermen"



Minuut stilte voor slachtoffers Zaventem

Voor u



Hamon kondigt in Brussel aan dat hij het hart van Europa opnieuw wil doen kloppen



Geen onderzoek van federaal parket naar 61.000 regularisatiedossiers



Kandidaat-rechter Hoogerechtshof noemt Trumps aanvallen tegen rechters "demoraliserend"



'Noord-Korea voerde opnieuw mislukte rakettest uit'



Federaal parket: "Nog steeds op zoek naar mogelijke betrokkenen"



Trump komt op 25 mei naar NAVO-top in Brussel



Koen Metsu: 'We leven in een veiliger land'



Edith Schippers wil week extra voor verkenning



Eén jaar na 22/3: verschillende herdenkingsmomenten in Brussel



De week van Meynen: de begrotingscontrole



VN: 'Extremen gaan bestaande kennis van het klimaat te boven'



Over IS en de islam: 'Zijn enige Koranvers was een foutief citaat'



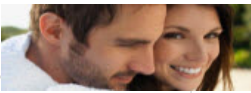
Maxim Februari over het verdeelde Nederland: 'Rutte bouwt de rechtsstaat vrolijk verder af'



'Cash geld als ontwikkelingssamenwerking: basisinkomen is de basis van economische ontwikkeling'

Onze partners

<p>GYMGLISH</p> <p>Cursus Frans Online</p>  <p>De eenvoudigste en leukste manier om frans te leren. 7 dagen Gratis</p> <p>GYMGLISH</p> <p>Engelse lessen met Gymglish</p>  <p>7 dagen gratis cursus engels.</p> <p>PARSHIP</p> <p>Dating met Parship</p>



Vind de partner die
echt bij je past.
Nieuwe collectie!



Gratis levering en
retour