

Stedelijke distributie

Stedelijke distributie is een belangrijk thema in het beleid van de nieuwe Vlaamse Regering. Minister Weyts wil deze legislatuur werk maken van een beleidskader rond stedelijke distributie als inspiratie voor steden en gemeenten. Deze Mobiliteitsbrief gaat alvast dieper in op de problematiek van goederenlogistiek.



STAD ANTWERPEN

interview

'Duurzame stedelijke distributie voor een leefbare kern'

"Via samenwerking tussen stakeholders en tussen de verschillende beleidsdomeinen en niveaus kan je het probleem van de goederenlogistiek efficiënt aanpakken", zegt Tijl Dendal, beleidsmedewerker logistiek bij MOW. "De beloning voor steden en gemeenten is een leefbare dorpskern."

Waarom is stedelijke distributie vandaag een probleem?

"De toegenomen welvaart en technologische vooruitgang zorgen ervoor dat er meer vervoer is om alles en iedereen op tijd op de gewenste plaats te krijgen. Bovendien willen we vaak dat dit ook zo snel mogelijk gebeurt. Dit zorgt voor meer files en hinder en dus voor extra milieu-impact, ongevallen, infrastructuurkosten, ... zeker in onze steden waar die stromen samenkomen. Meer en meer mensen gaan in de stad wonen, werken er of bezoeken ze. Een efficiënte bevoorrading draagt bij tot de aantrekkelijkheid en maatschappelijke en economische leefbaarheid van onze steden en hun kernen. Maar een inefficiënte beleving draagt er ook toe bij dat steden en gewesten hun klimaatdoelstellingen niet halen. Dit maakt het nog belangrijker om de stedelijke distributie duurzamer te maken. Daarom zijn we ook op Vlaams niveau bezig om een kader uit te tekenen voor stedelijke logistiek dat richtinggevend is voor lokale overheden."

Hoe kunnen lokale beleidsactoren het probleem aanpakken?

"Door de uitdaging aan te gaan en een integraal beleid voor stedelijk goederenvervoer uit te werken. Het erkennen van de noodzaak van een logistiek beleid is de eerste stap. De gemeentebesturen kunnen hiervoor de basis leggen door dit op de agenda te zetten en bijvoorbeeld iemand op ambtelijk vlak bevoegd te maken voor logistiek. Er moeten brug-

gen gebouwd worden tussen verschillende beleidsdomeinen zoals mobiliteit, ruimtelijke ordening, milieu, stadsontwikkeling, handhaving, ... Zo kan het goederenvervoer geïntegreerd worden in het lokale beleid, zowel op planniveau als projectniveau. Daarnaast is er ook nood aan een open dialoog en samenwerking tussen stakeholders, zoals de private sector, bewoners, overheden, ... Daarin kan de lokale overheid een stimulerende en valoriserende rol spelen en waar mogelijk flankeren via beleidsmaatregelen."

Welke oplossingen zijn er?

"De 'Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen' geeft een overzicht van maatregelen die kunnen bijdragen tot oplossingen. Er is geen ideale oplossing en een goed beleid vergt maatwerk. Goede oplossingen zijn echter gebaseerd op samenwerking en een kritische kijk op het goederenvervoer. Daarom is het aan te raden dat een lokaal bestuur een platform of overlegstructuur heeft waar samen met de stakeholders kan vorm gegeven worden aan het goederenvervoer, zowel in brede zin als op specifieke thema's. Dit gebeurt bijvoorbeeld al via het PIEK 2-project (zie

pag. 2). Een belangrijk aandachtspunt is ook het verwerven van inzicht in de stromen op lokaal niveau via dataverzameling. Ook hiervoor loopt op Vlaams niveau een studie die concrete aanbevelingen zal geven voor dataverzameling op lokaal niveau."

Waarom is het belangrijk dat steden en gemeenten de problematiek op hun agenda plaatsen?

"Aandacht voor de problematiek zorgt voor een beter rendement van de inspanningen van de lokale besturen om stads- en dorpskernen aantrekkelijk en leefbaar te maken. Op termijn zorgt het ook voor een verbetering van de dienstverlening van de lokale overheden. Door samenwerking worden de verwachtingen van de stakeholders met elkaar verzoend en krijgt het beleid de voedingsbodem om realistisch en klantgericht te zijn."

Hoe kan een betere distributie ingevuld worden in kleinere gemeenten?

"Kleinere gemeenten willen ook een aantrekkelijke dorpskern. De eerder aangehaalde oplossingen zijn hier ook van toepassing. In functie van het probleem kunnen bevoorradingsaspecten mogelijk samen met andere gemeenten aangepakt worden of in samenwerking met naburige centrumsteden."

"Het erkennen van de noodzaak van een logistiek beleid is de eerste stap."

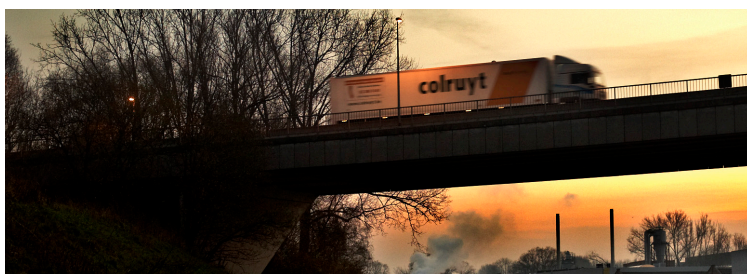
■ Tijl Dendal, beleidsmedewerker logistiek bij MOW



MOW

PIEK 2: Naar duurzame en geluidsarme leveringen

In het PIEK 2-project onderzoekt de Vlaamse overheid hoe het goederenvervoer naar en van supermarkten efficiënter en duurzamer kan verlopen. Daarnaast wordt ook de lokale logistieke dialoog bevorderd via stakeholdersplatformen en thematische sessies.



Het PIEK 2-project moet de hinder van vrachtwagens die goederen leveren in stedelijke en gemeentelijke kernen inperken door het laden en lossen van goederen in de vroege ochtend en de late avond stiller en duurzamer te maken. Vijf grote distributiebedrijven en 58 steden en gemeenten nemen deel aan het project. Samen vertegenwoordigen zij bijna 80 % van de voedingsmarkt in Vlaanderen. Al die distributeurs besteden in het kader van PIEK 2 extra aandacht aan duurzaamheid door te zorgen voor gerichte opleiding voor hun personeel en investeren in aangepaste vrachtwagens, trekkers, laad- en losruimtes en technische aanpassingen van laad- en losmaterieel om de laad- en losoperaties zo stil mogelijk te laten verlopen. De leveringen worden geëvalueerd aan de hand van geluidsmetingen, een verkeersveiligheidsanalyse, een maatschappelijke kosten-batenanalyse en bevragingen van de vrachtwagenchauffeurs en de buurtbewoners. Op 31 april 2015 wordt het project afgesloten en moeten alle onderzoeksresultaten bekend zijn. De bevindingen worden meegenomen in het toekomstige beleidskader dat de Vlaamse overheid wil maken rond stedelijke distributie.

Overleg en suggesties

Om geluidsarme leveringen verder uit te rollen in Vlaanderen werden draaiboeken opgesteld voor distributeurs en lokale overheden met tips en tricks. Het PIEK 2-project is gestoeld op overleg en participatie van alle betrokken

partijen. Zo wordt in zes steden en gemeenten een dialoog gevoerd rond de bredere context van stedelijke distributie: Antwerpen, De Panne, Hasselt, Kortrijk, Mechelen en Sint-Truiden. In een intensief overleg brengen stakeholders onder meer de huidige situatie, de mogelijke en ervaren knelpunten, de economische aspecten en de verwachtingen van de verschillende partijen in kaart.

Daarnaast worden er ook thematische sessies georganiseerd. Hierin komen telkens één of meerdere knelpunten voor stedelijke distributie aan bod: logistieke trends en oplossingen vanuit het standpunt van de privésector, stedelijke distributiecentra, milieuvriendelijke voertuigen, venstertijden en congestie, laad- en loszones, reacties van omwonenden, fietskoeriers, stakeholdersplatformen, dataverzameling en een geïntegreerde strategie voor stedelijke distributie.

Aanpassing geluidsnormen VLAREM

PIEK 2 wil een voorstel lanceren om stille leveringen in het wetgevend kader op te nemen. Binnen de huidige geluidsvoorwaarden in het VLAREM, het Vlaams reglement voor de milieuvergunning, zijn stille leveringen grotendeels verboden. In nauw overleg met het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) en de leden van de stuurgroep ontwikkelt PIEK 2 momenteel een voorstel om de geluidsnormen in het VLAREM aan te passen. Dat voorstel moet rechtszekerheid bieden aan bedrijven die in de vroege ochtend of late avond willen laden en lossen, maar koppelt daaraan de nodige milde-rende maatregelen om extra geluidshinder op te vangen.

Meer info: www.flanderslogistics.be/piek2



Het boek 'Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen. 15 maatregelen voor steden en gemeenten' is een handig instrument voor alle steden en gemeenten in Vlaanderen en voor de hele distributiesector. U vindt er ook tips over hoe u deze maatregelen in uw beleid kan integreren. U kunt het gratis downloaden op www.flanderslogistics.be/stedelijkedistributie.

Wenst u een gedrukt exemplaar? Stuur het gewenste aantal adresgegevens naar tijl.dendal@mow.vlaanderen.be. Ook feedback is welkom!

Onderzoeksproject

Kennis rond stedelijke logistiek en mobiliteit gebundeld

In de zomer van 2014 ging het Vlaams Onderzoeksproject 'Urban Logistics and Mobility' van start. Het spitst zich toe op de interactie tussen de logistieke keten, mobiliteit, ruimte, economie en milieu in een stedelijke context.

Het strategisch basisonderzoek (SBO) is een samenwerking tussen alle Vlaamse universiteiten (UA, UHasselt, KU Leuven, UGent, VUB) en twee kenniscentra (het Vlaams Instituut

voor de Logistiek en het Vlaams Instituut voor Mobiliteit). De verschillende partners bundelen in het project alle beschikbare kennis rond stedelijke distributie in Vlaanderen, en diepen die de komende twee jaar verder uit. Professoren en andere onderzoekers verdiepen zich gezamenlijk maar ook met de focus op hun eigen expertise in verschillende deelaspecten van stedelijke logistiek en mobiliteit. Onder meer verplaatsingspatronen, optimalisatie van e-commerce, nood aan big data, ... worden

onderzocht. Eens de wetenschappelijke onderzoeken vorm gekregen hebben, zullen de theoretische oplossingen getest worden in case-studies en getoetst worden bij stakeholders (waaronder bedrijven en lokale overheden) in gebruikerscomités. Het project loopt twee jaar. Midden 2016 zullen de onderzoeksresultaten en de conclusies van de testprojecten dus beschikbaar zijn, onder meer in de vorm van beleidsaanbevelingen rond stedelijke logistiek.

Meer info: www.innovatienetwerk.be

Stedelijke distributiecentra: efficiënter leveren met minder vrachtwagens

In stedelijke distributiecentra, gelegen aan de stadsrand, worden goederen geleverd die voor handelaars in de binnenstad bestemd zijn. Vanuit het distributiecentrum worden ze verder verdeeld via duurzame transportmiddelen en op geschikte tijdstippen. Dé oplossing voor minder vrachtwagens in het centrum?

Transport van goederen binnen steden is vanuit stadsperspectief vaak inefficiënt georganiseerd. Vaak vervoeren de vrachtwagens een kleine lading, waardoor de capaciteit van de voertuigen niet optimaal benut wordt en er onnodig veel voertuigbewegingen ontstaan die de maatschappelijke kost en de overlast opdrijven. Steden en gemeenten die het aantal voertuigbewegingen in het centrum willen verminderen, kunnen een stedelijk distributiecentrum (SDC) overwegen. Een SDC ligt op een goed bereikbare locatie aan de stadsrand en bundelt goederen van transporteurs bestemd voor ontvangers in hetzelfde gebied. Door te werken met een SDC neemt het aantal voertuigkilometers af in de stad, is er minder vervuiling en kunnen de leveringen op geschiktere tijdstippen gepland worden. "De belangrijkste randvoorwaarden voor een succesvol SDC zijn financiële rentabiliteit, significante problemen in een stad en de vraag om een oplossing vanuit lokale stakeholders zoals handelaars en transporteurs", aldus Prof. Cathy Macharis voor het Steunpunt Mobilo, dat de trends op vlak van stedelijke distributiecentra nauw opvolgt.

Wel of niet subsidiëren?

Een SDC kan gesubsidieerd worden door de lokale overheid, maar er kan ook gewerkt worden met financiële participatie via een publiek-private samenwerking. In plaats van subsidies kan de lokale

overheid stimulerende maatregelen voor een SDC invoeren, zoals het beperken van de toegang voor (vervuilende) voertuigen met een lage laadfactor. Een lokale overheid kan ook bijdragen door mee te communiceren over het initiatief of door faciliterende maatregelen te nemen zoals voorbehouden parkeerplaatsen voorzien. Onderzoeker Bram Kin van het Steunpunt Mobilo: "De trend is momenteel om een SDC op te zetten met een duurzaam economisch bedrijfsmodel, los van subsidies. Initiatiefnemers bieden additionele diensten zoals retourvrachten en voorraadbeheer. Ze stoelen op het principe dat de kosten voor het consolideren lager zijn dan de kosten voor de inefficiënte laatste kilometers door de binnenstad. Bovendien zijn er ook maatschappelijke en economische baten die meespelen. Het blijft echter moeilijk om stakeholders te overtuigen om de extra kost van consolidatie te betalen." Voor een blijvend succes moet het toegepaste concept een win-winsituatie zijn voor alle betrokken partijen. Mogelijke voordelen voor handelaars zijn minder nood aan stockageruimte, meer leveringen per dag, just-in-time leveringen, e-commerce, terugname van afval, ...

✓ Voorbeelden van operationele SDC in Vlaanderen zijn CityDepot, Dockx Logistics, Bubble Post en City Logistics (bpost).



MOV

■ Voor de levering van kleinere volumes, goederen, pakketten en documenten kunnen fietskoeriers ingezet worden. Zij staan garant voor een snelle én duurzame levering van uw lading. Op fanderslogistics.be fietskoeriers vindt u snel een fietskoerier in uw buurt en ontdekt u alles over dit originele distributiemiddel.

Proefproject Distribouw

Gent: aan- en afvoer bouwmaterialen via het water

Voor één van de werven aan de Langemunt in Gent werden alle bouwmaterialen bij wijze van proefproject aangevoerd via het water. Ook al het puin werd via dezelfde weg afgevoerd. Vanaf 2016 wordt dit de norm voor veel bouwprojecten in het Gentse.



VIM


De scheepvaart wordt hoe langer hoe meer gezien als mogelijke deeloplossing om centra te ontlasten van vrachtverkeer. In 2014 steeg het goederenvervoer met 0,56 % tot 32 miljoen ton. Vooral het containervervoer zat sterk in de lift, een toename met 20 % in vergelijking met 2013. Er zijn regelmatig proefprojecten om het gebruik van de scheepvaart te stimuleren. Zo liep in Gent vorig jaar een VIM-proefproject waarbij bouwmaterialen aan- en afgevoerd werden via de Leie. Dat gebeurde via een dekschuit met opgebouwde kraan. Het ging om een bouwwerf aan de Langemunt, waar het moeilijk was om de voorkant van de werf met vrachtwagens te bevoorraden omdat ze uitgaat op een winkelwandelstraat. Achter de werf ligt de Leie. Door te leveren en af te voeren via het water kon

men vermijden dat er 75 vrachtwagens door de smalle straten moesten rijden om deze werf te realiseren. De hinder voor omwonenden, handelaars en toeristen is hierdoor tot een absoluut minimum beperkt. De boot pendelde tussen de werf en een opslagplaats voor de bouwmaterialen buiten het centrum, aangesloten op de autosnelweg. "Het is de bedoeling om – als vervolg op dit project – een regionaal distributienetwerk voor de bouwsector uit te bouwen", zegt Johan Boonen, projectmanager bij VIM. "Daarbij zullen waterwegen als belangrijkste transportfactor beschouwd worden, gecombineerd met opslagplaatsen buiten het centrum. De implementatie is voorzien vanaf 2016."

A Wegbeheer


Instrumenten voor wegconditieonderzoek

Het OCW heeft een jarenlange ervaring op het vlak van wegconditieonderzoek en heeft nu als extra hulpmiddel voor wegbeheerders steekkaarten opgesteld met uitgebreide informatie over verschillende diagnostische toestellen en methoden die tot objectieve, rationele onderhouds- en/of versterkingsmaatregelen leiden. Ze zijn gebundeld in de online publicatie Synthese N48 'Instrumenten voor wegbeheerders' en gratis te downloaden.

 www.ocw.be (kijk bij 'recente publicaties')


EVORA: elektrische laadpaal op vraag

Er zijn nog steeds niet zo heel veel publieke oplaadpunten voor elektrische wagens in de Vlaamse steden en gemeenten. Daar wil het nieuwe samenwerkingsplatform EVORA iets aan doen. Het platform werd opgericht door vijf automerken, drie Vlaamse steden en twee netbeheerders. Het doel is om het voor de inwoners van deze steden mogelijk te maken om een laadpaal in hun eigen buurt aan te vragen na aankoop van een elektrische wagen. Het EVORA-platform heeft een termijn van een jaar. Binnen dat jaar moeten de afspraken met alle partijen rond zijn. De afspraken worden in de praktijk getest in minstens vijf steden. De steden Antwerpen, Leuven en Mechelen hebben zich reeds aangemeld. EVORA staat open voor alle Vlaamse steden en gemeenten.

 Contact: Arthur Vijghen – platformcoördinator EVORA – info@evoraplatform.be – 011 39 75 21

Verkeersbordendatabank: nieuwe functionaliteiten


Misschien heeft u het al gemerkt: onlangs werd het Geoloket Verkeersborden uitgebreid met een aantal nieuwe functionaliteiten. De extra mogelijkheden slaan vooral op de lagen met tijdelijke opstellingen en herinrichtingen. Vanaf nu kunt u onder meer de toeristische borden bewerken en lusvormige routeborden en knooppuntenrouteborden maken en aanpassen.

 Meer info vindt u in de aangepaste handleiding op www.verkeersbordendatabank.be



Bewegwijzering


Bewegwijzering: wat mag en wat mag niet? AWW heeft de reglementering rond bewegwijzering op gewestwegen gebundeld in een folder. Ook interessant voor bedrijven die hierover bij lokale overheden vragen komen stellen.

 AWW heeft de reglementering over bewegwijzering eind vorig jaar ook gebundeld en verduidelijkt in een nieuw dienstorder: MOW/AWW/2014/19. U vindt de folder en het dienstorder op www.wegenenverkeer.be.



Toepark nu ook voor GPS

In de Mobiliteitsbrief van juni kondigden we de lancering van Toepark – Toegankelijk Parkeren aan. Deze app helpt bij het vinden van een parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap. De mobiele applicatie haalt de locatie van de parkeerplaatsen rechtstreeks uit het Geoloket Verkeersborden. Sinds kort zijn de gegevens ook te downloaden zodat ze geïntegreerd kunnen worden in een navigatiesysteem.

 De mobiele applicatie is te vinden in de iTunes App Store en Google Play. Er is ook een website: www.toepark.be.

B Verkeersveiligheid

Nieuw: gratis Zeppe & Zikki-lespakketten

Zeppe & Zikki zijn de boegbeelden voor meer verkeersveiligheid in Vlaanderen, gericht op kinderen. Het Zeppe & Zikki-platform is nu uitgebreid met een schoolluik, met gratis downloadbaar educatief

materiaal. Per leerjaar zijn er lesfiches voor leerkrachten en werkbundels voor leerlingen beschikbaar. Deze materialen zijn afgestemd op de eindtermen. Ze zijn ontwikkeld door Mobiel 21 in het kader van de Zeppe & Zikki-scholencampagne van VTMKZOOM in samenwerking met de Vlaamse overheid.

 www.zeppezikki.be



B Beleid

Regionalisering mobiliteit en verkeersveiligheid

De zesde staats hervorming heeft het mobiliteitslandschap in België veranderd. De belangrijkste aanpassingen gebeuren op het gebied van de Binnenvaart en het Wegvervoer. In sommige gevallen gaat het om veranderingen waar de burger niet onmiddellijk iets van zal merken. Andere veranderingen zullen een rechtstreekse impact hebben op de dienstverlening waar burgers en ondernemingen mee te maken krijgen. Sommige taken worden sinds 1 januari 2015 door de gewesten uitgeoefend.

 Meer details op www.mobielvlaanderen.be

C Fiets

9 genomineerden voor Fietsgemeente/fietsstad

Uit 34 kandidaten zijn deze maand 9 genomineerde steden en gemeenten bekendgemaakt die meedingen naar de titel van Fietsgemeente/Fietsstad 2015. In de categorie minder dan 20 000 inwoners werden dat Boechout, Kampenhout en Oosterzele. Voor de categorie tussen 20 000 en 50 000 inwoners zijn de genomineerden: Deinze, Kontich en Sint-Truiden. In de categorie meer dan 50 000 inwoners: Antwerpen, Gent en Sint-Niklaas. Op 23 juni zal de prijs worden uitgereikt aan de winnende stad of gemeente in elke categorie. Er is dit jaar voor het eerst ook een publieksprijs voorzien waaraan alle 308 gemeenten in Vlaanderen deelnemen en waarvoor fietsers zelf kunnen stemmen vanaf 21 maart.



D Agenda

Februari

- 4 & 5 • Dag van de openbare ruimte – Brussel
- 5 • Duurzame wegen- wegontwerp: Grondwerken en (onder)funderingen – Geotechnisch onderzoek – Sterrebeek

Maart

- 3 • Congres Publieke Ruimte – Mechelen
- 6 • Introductie cursus Verkeerskunde (dag 2 aanpak van verkeers- en mobiliteitsproblemen) – Antwerpen
- 10 • Minder borden, meer verkeersveiligheid (code van de wegbeheerder) – Gent
- 10 • Duurzame wegen – wegontwerp: Keuze en ontwerp van bitumineuze verhardingen Deel 1 – Sterrebeek
- 10 • Studiedag fietspaden – Brussel
- 17 • Duurzame wegen – wegontwerp: Keuze en ontwerp van bitumineuze verhardingen Deel 2 – Sterrebeek
- 17 • Vlaams Congres Verkeersveiligheid – Leuven
- 18 • Introductie cursus Verkeerskunde (dag 3 Verkeersonderzoek) – Antwerpen
- 19 • Minder borden, meer verkeersveiligheid – Gent
- 20 • De rol van verkeersdata en -software in gemeentelijk beleid – Mechelen
- 27 • Bereikbaarheid verkopen: de link tussen mobiliteit en regiomarketing – Mechelen

 Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.

Redactie en Vormgeving: Wolters Kluwer. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2015 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

