



Beelden van een groene stad, voorstel 8

Samenvatting

Groen! vraagt dat begonnen wordt met een toekomstgericht project om stedelijke distributie duurzaam te reorganiseren. Bedoeling is dat er minder zwaar vrachtverkeer in de stad komt en dat tegelijk toch de aanvoer van goederen voor winkels gegarandeerd wordt. Als startpunt kan aangesloten worden bij het idee van de 'stadsbox'. Leuven zou trekker moeten worden voor een onderzoeks- en proefproject.

Het voorstel

Motivatie

De voorbije jaren is het vervoer van goederen over de weg niet afgenomen, integendeel. Dit stelt toenemende problemen, met name in de stedelijke gebieden. Voor de levering van goederen in de binnenstad worden vaak grote vrachtwagens gebruikt. Die zorgen voor problemen op het vlak van veiligheid, congestie en luchtvervuiling. Het gebrek aan alternatieven voor deze vrachtwagens zorgt ervoor dat uitbouw van autoluwe gebieden vertraagt of dat sommige handelszaken uit de binnenstad verhuizen naar de rand van het stedelijk gebied (wat globaal leidt tot nog meer autoverplaatsingen). Voor vervoerders worden de problemen ook groot. Zij moeten rekening houden met de regelingen in verschillende steden op het vlak van toegestane leveringstijden. Soms moeten ze hun goederen over een zekere afstand over de straat verplaatsen omdat ze niet dicht genoeg bij de winkel in kwestie kunnen parkeren.

De verwachting is niet dat er de volgende jaren minder vervoer zal zijn, integendeel. Een ad-hoc-aanpak die enkel zou gericht zijn op verder schuiven met uren van levering en die ertoe zou leiden dat nog meer zaken naar de rand van de stedelijke gebieden vertrekken of dat er geen vooruitgang komt op het vlak van het autoluw maken van stadscentra volstaat niet.

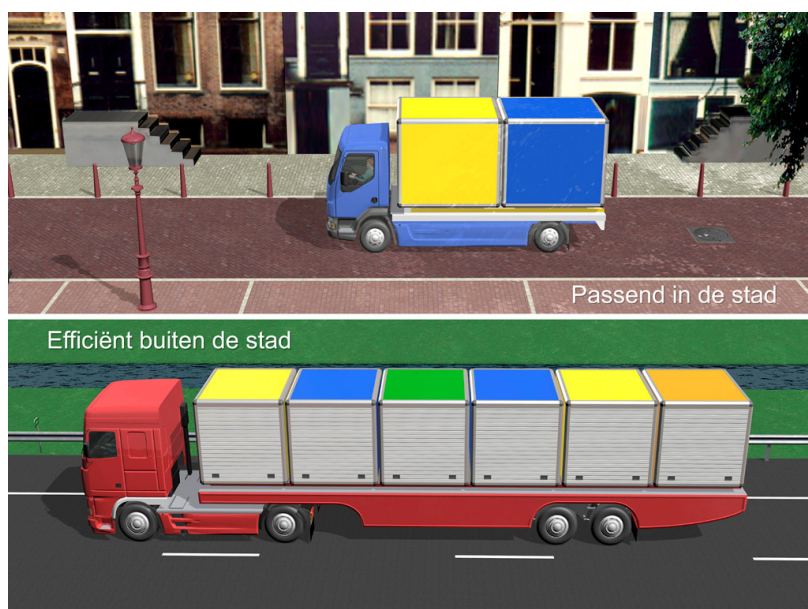
Stadsbewoners hebben recht op een leefbare en verkeersveilige stad. En – mede onder druk van Europese regelgeving – zal er de volgende jaren ook op stedelijk niveau steeds meer aandacht moeten zijn voor luchtkwaliteit.

Er is dan ook nood aan innovatieve concepten die economisch en ecologisch een vooruitgang betekenen. Die moeten erop gericht zijn dat er minder zwaar vrachtverkeer in de binnenstad komt en dat er overslag van goederen van grotere op kleinere voertuigen aan de rand van het stedelijk gebied mogelijk is. In Nederland is er de voorbije jaren een uitgebreid onderzoeksproject uitgevoerd rond het concept van een ‘stadsbox’. Op die piste zou ook in ons land moeten verder gebouwd worden, en de stad Leuven zou daarin een voortrekker kunnen zijn.

Praktisch

Het project Stadsbox¹ werd de voorbije jaren in Nederland opgezet in samenwerking tussen een aantal lokale besturen, de overheid, onderzoeksinstellingen en distributie- en vervoerbedrijven².

Het concept is simpel, er wordt gewerkt met een gestandaardiseerde laadeenheid. De standaard Stadsbox is circa 2,15 meter breed en circa 2,55 meter lang. Eerst worden goederen met grote vrachtwagencombinaties naar de rand van de steden gebracht. Vervolgens worden de producten met kleinere en smallere (Stadsbox-) voertuigen naar bijvoorbeeld winkels in de binnenstad vervoerd. Zowel de vrachtwagencombinaties als de smallere (Stadsbox-)voertuigen zijn aangepaste, bestaande voertuigen.

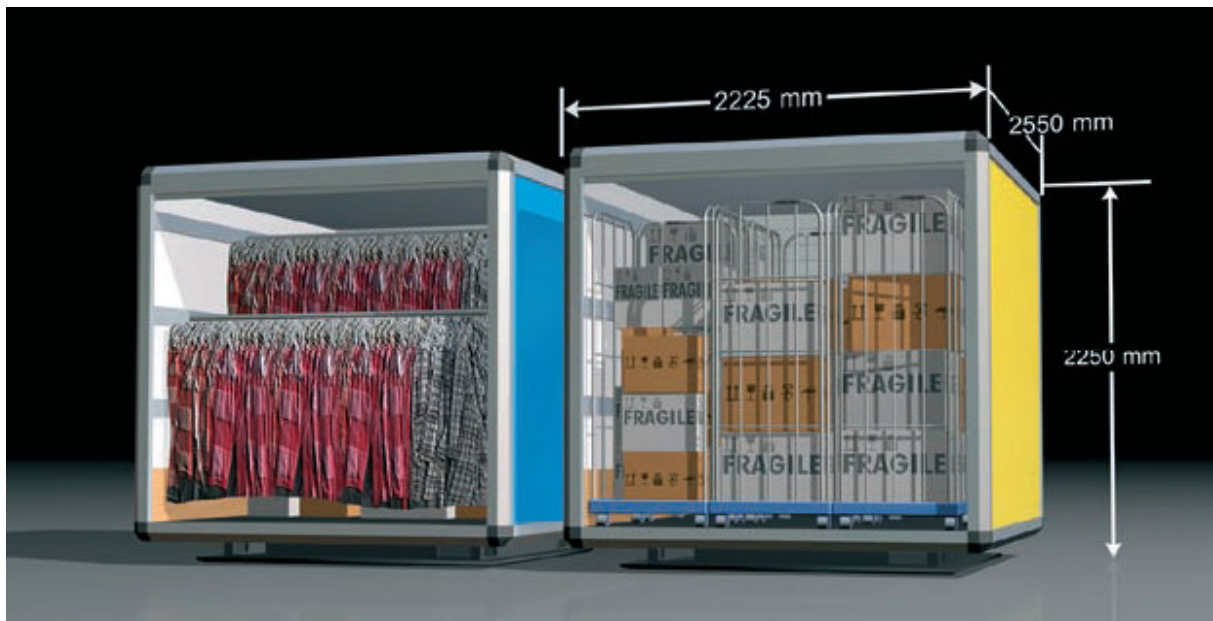


De vrachtwagencombinatie kan maximaal 6 Stadsboxen vervoeren vanuit de distributiecentra. Voor het bevoorraden van filialen in binnensteden wordt vervolgens een (Stadsbox-)voertuig

¹ Zie www.stadsbox.nl

² Voor een brochure over dit project; zie: <http://www.wegennaardetekomst.nl/data/docs/lib/1-1122560471.pdf>

gebruikt, waarop 1, 2 of soms zelfs 3 Stadsboxen vervoerd worden. Stadsbox geeft een groot efficiencyvoordeel door de boxen een kwartslag te draaien tijdens de overslag op de (Stadsbox-)voertuigen. De boxen worden met een breedte van circa 2,55 meter vervoerd over het hoofdwegennet, terwijl de boxen na de overslag met een breedte van circa 2,15 meter de binnenstad ingaan. Dit betekent dat de Stadsboxen in de binnenstad smaller en kleiner zijn dan standaardladingen van vrachtwagencombinaties. Dit leidt tot minder overlast voor winkelend publiek, omwonenden en winkeliers en minder risico op ongelukken.



Door een goede inrichting van handige overslagpunten aan de rand van het stedelijk gebied, kan dit systeem efficiënt werken, in de eerste plaats voor die winkelbedrijven die een relatief groot aantal leveringen per week nodig hebben.



Uit onderzoek is gebleken dat Stadsbox in de binnensteden economische voordelen biedt voor een aantal retailers en logistiek dienstverleners. Ook biedt Stadsbox maatschappelijke voordelen voor gemeenten en burgers. De belangrijkste conclusies zijn:

- Stadsbox komt tegemoet aan leefbaarheids- en veiligheidseisen voor de binnenstad;
- Stadsbox levert onder voorwaarden besparingen op t.o.v. huidige logistieke distributiesystemen;
- bundeling van distributie voor meerdere bedrijven vergroot deze besparingen;
- Stadsbox verbetert de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant;
- Stadsbox vermindert/verbetert emissies, geluids- en verkeershinder en verkeersveiligheid;
- Stadsbox biedt de mogelijkheid tot efficiënte behandeling van retourlading;
- Stadsbox is een eerste aanzet tot een uniform toelatingsbeleid in binnensteden.

De algemene conclusie is dat er potentiële win-win-situatie is voor zowat alle betrokkenen:

De voordelen van Stadsbox :

Gemeenten:	een vitale en bereikbare binnenstad
Inwoners steden:	minder geluids- en stankoverlast en minder kans op ongelukken
Winkeliers:	een efficiëntere bevoorrading van de filialen
Weggebruikers:	minder vrachtwagenvervoer tijdens de spits op de hoofdwegen
Transportwereld:	een efficiënter goederenvervoer op het wegennet door bundeling van lading
Overheid:	beter benutten van het gehele wegennet, een leefbare en veiligere binnenstad

In de volgende jaren zullen nu concrete proefprojecten worden opgezet. En er blijkt een hernieuwde interesse van verschillende steden en gemeenten³ nadat het project enigszins leek stil te vallen. Een van de nieuwe argumenten, is de druk van de EU-regels voor luchtkwaliteit. Het stadsbox-concept kan op termijn het aantal voertuigkilometers in (binnen)steden en daarmee de emissies aan fijn stof en NOx met minimaal 30 à 40 procent terugdringen (Gerard Alink, Connekt innovatienetwerk voor verkeer en vervoer).

Aandachtspunten

Ook in ons land zou er dringend innovatief moeten worden nagedacht over de aanpak van stedelijke distributieproblemen. Concepten als de stadsbox, die nu nog toekomstmuziek lijken, zullen binnen een jaar of tien gewoon zijn. Het komt er nu op aan dat we tijdig met de concrete uitwerking van dit soort ideeën beginnen. Dit kan natuurlijk niet op het niveau van enkel een stad gebeuren. Maar een stad als Leuven kan wel de motor zijn om het denk- en ontwikkelingsproces op gang te trekken.

Concreet stellen we voor dat Leuven verschillende partners samenbrengt (overheden, universiteit, vervoers- en distributiebedrijven) voor de voorbereiding van een toekomstproject over stedelijke distributie. Er kan begonnen worden met een symposium. Daaruit kan een samenwerkingsstructuur opgezet worden die contacten legt met de verantwoordelijken van het stadsbox-project in Nederland en een financiële structuur opzet (met steun vanuit Vlaamse overheid, EU en bedrijven).

Besluit

Groen! wil dat Leuven werk maakt van toekomstgerichte oplossingen voor de stedelijke distributie. Het concept van de 'stadsbox' zou daarbij richtinggevend moeten zijn. Leuven zou de voortrekker en motor moeten zijn voor het verder uitwerken en in praktijk brengen van dit idee.

³ Zie: <http://www.verkeerskunde.nl/moxie/actueel/nieuws/stadsbox-door-luchtveront.shtml>