



*Beelden van een groene stad, voorstel 9*

### Samenvatting

Een moderne fietsboodschappendienst kan een belangrijke schakel zijn in een sociaal, ecologisch en economisch beleid. Het kan tegemoet komen aan de noden van ouderen en mensen met een handicap, maar evengoed aan de levenswijze van tweeverdieners. Het kan een belangrijke bijdrage leveren aan een schoner stadsmilieu. En het kan ten slotte ook een belangrijke ondersteuning zijn voor (vooral) de kleinere handelszaken. Het opzetten van een sociaal tewerkstellingsproject zorgt voor duurzame werkgelegenheid.

### Het voorstel

#### **Motivatie**

Veel mensen, b.v. ouderen of mensen met een handicap, zijn belemmerd in hun mogelijkheden om zelfstandig te gaan winkelen. Door het feit dat de distributie zich steeds meer richt op grotere winkels (aan de rand van de stad, vooral per auto bereikbaar) worden de mogelijkheden voor die mensen nog verder beperkt. In een aantal gemeenten vangt men dit al op met een boodschappendienst, veelal georganiseerd door het OCMW of via het stelsel van buurtdiensten. Het project is dan beschikbaar voor een welbepaalde doelgroep.

Maar naast deze groep mensen zou een goed werkende boodschappendienst ook erg handig kunnen zijn voor onder meer gezinnen met tweeverdieners die in de drukke periode van hun

leven vaak heel wat inspanningen moeten doen om hun week goed georganiseerd te krijgen. Ze moeten zo mogelijk 's avonds nog gaan winkelen, of zijn verplicht om telkens voor grote hoeveelheden te gaan winkelen op een drukke zaterdag. Als er een flexibel systeem zou bestaan waardoor men tijdens de week boodschappen thuis kan laten bezorgen, dan zou dat een hele hulp zijn.

Een groot deel van het autoverkeer binnen het stedelijk gebied heeft te maken met winkelen. Door het feit dat dat telkens ook nog eens individueel gebeurt, wordt de milieulast nog groter. Een bundeling van een aantal boodschappen via een milieuvriendelijk vervoermiddel als de fiets, zou een grote milieuwinst kunnen betekenen. Het zou ook een goede ondersteuning kunnen zijn van een duurzaam parkeerbeleid.

En ten slotte is er ook voor de winkelier een potentieel voordeel aan een dergelijk systeem verbonden. Het voordeel zou vooral interessant kunnen zijn voor de kleine handelszaken, die nu de concurrentie voelen van de grotere winkels. Ze voelen zich kwetsbaar als er in hun onmiddellijke omgeving te weinig parkeerplaatsen zijn voor mensen die na hun werk nog snel even boodschappen willen doen. Die mensen zullen dan veeleer kiezen voor een supermarkt, die ook gemakkelijker dan een kleine winkel kan kiezen voor late openingsuren. Als die kleinere winkels aan hun klanten een extra service kunnen aanbieden (die ze zelfstandig niet zouden kunnen organiseren), dan zou dat een extra troef kunnen betekenen in hun klantenbinding. Grotere supermarkten hebben nu zelf vaak al een boodschappenservice voor grote hoeveelheden. Voor kleinere hoeveelheden of van kleinere winkels bestaat dit vaak niet (meer).

## Praktisch

Er wordt een fietsboodschappendienst opgericht. Er bestaan nu al in een aantal (vooral grotere) steden fietskoerierdiensten<sup>1</sup>, die zeer snel door de stad allerlei dringende pakjes kunnen bezorgen.<sup>2</sup> Hier zou het gaan over een ruimere service, door een gestructureerde samenwerking met zoveel mogelijk kleinere handelszaken.



Er wordt een zo groot mogelijk netwerk samengesteld van vooral kleinere handelszaken (vooral in het domein van de levensmiddelen, maar b.v. ook schoenreparatiedienst of bloemenzaak). Die zaken kunnen aan hun klanten het aanbod doen om boodschappen thuis te laten bezorgen door

---

<sup>1</sup> Voor een overzicht van vernieuwende projecten van fietsdiensten, zie [www.fietsdiensten.nl](http://www.fietsdiensten.nl).

<sup>2</sup> Zie b.v. de fietskoerier in Antwerpen: <http://www.defietskoerier.be>

de fietsboodschappendienst. Die zaken betalen een bijdrage aan het systeem en krijgen allemaal een label dat ze kunnen gebruiken in hun reclame en aan het winkelraam.

Er komt een centrale website<sup>3</sup> waarop alle klanten boodschappen kunnen bestellen bij hun winkel van keuze. Het kan ook zijn dat een klant naar een winkel belt om te vragen of de reparatie in orde is, en dan daarna aan de fietsdienst vraagt om die op te halen en thuis te brengen.



Om goed te functioneren zou de uurregeling voldoende flexibel moeten zijn. Thuisbezorging tot 21 uur zou mogelijk moeten zijn om te kunnen concurreren met de grotere distributiecentra.



De fietsboodschappendienst zou een bedrijfje kunnen zijn dat in eerste instantie functioneert als een sociaal tewerkstellingsproject<sup>4</sup>, dus met overheidssteun. Op termijn kan het langzaam geheel of gedeeltelijk zelfbedruipend zijn. Het maatschappelijk voordeel (ondersteuning van sociaal

---

<sup>3</sup> Voor een voorbeeld van een bestelwebsite van een Amerikaanse fietsboodschappendienst, zie: <http://www.pedalexpress.com/santacruz/shopping.html>

<sup>4</sup> Zo is b.v. ook de Fietsdienst in Amsterdam een werkervaringsproject: <http://www.defietsdienst.nl>.

kwetsbare mensen, milieuwinst, indirecte steun voor weefsel van kleinere buurtwinkels) rechtvaardigt zeker een langdurige ondersteuning.

Er kan een systeem van aangepaste tarifiering worden uitgewerkt waardoor b.v. mensen met een handicap aan een zeer laag of zelfs kosteloos tarief gebruik kunnen maken van de diensten. Voor andere groepen kan een ander tarief gelden. Dat zou in een eerste fase zeker ook voldoende laag moeten zijn om de opbouw van het systeem alle kansen te geven. (Veel mensen onderschatten nu waarschijnlijk de reële kosten die ze zelf maken door met hun auto voor allerlei boodschappen rond te rijden en parkeergeld te betalen.)



Voor de winkeliers kan het systeem verder worden uitgebreid, onder meer in de richting van bezorging van goederen aan de winkel.<sup>5</sup> Grotere vrachtwagens zouden hun pakjes kunnen lossen op een centraal depot, vanwaar het door dienstfietsen kan worden bezorgd aan de winkels. Voor dit soort toepassing is in de Nederlandse stad Nijmegen een pilootproject opgestart.<sup>6</sup>



<sup>5</sup> Zie: <http://www.fietsdiensten.nl/artikel.php?nummer=3&TableName=menu07>

<sup>6</sup> Zie: <http://www.fietsdiensten.nl/index.php?TableName=menu07>

Uit een eerste bevraging in Nijmegen kwamen ook nog andere ideeën. Heel wat mensen willen wel graag gaan winkelen, maar willen niet de hele dag rondzeulen met de spullen. Een mogelijke toepassing zou dan kunnen zijn dat er bij parkeerplaatsen (b.v. aan de rand van de stad) depots zijn voor goederen. De klanten kunnen hun auto achterlaten op de parking, kunnen zo nodig met de bus naar de stad, en de fietsdienst brengt de pakjes naar het depot.



Dit soort projecten wordt ook uitdrukkelijk gekaderd in een beleid ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Zo wordt ook toekomstgericht<sup>7</sup> gedacht. Het valt immers te verwachten dat in de nabije toekomst, onder meer door de omzetting van Europese milieuriichtlijnen, in veel stedelijke gebieden verregaande maatregelen zullen genomen worden om luchtvervuiling en verspreiding van fijn stof te vermijden. Een mogelijk gevolg daarvan kan zijn dat in heel wat steden ‘milieuzones’ worden afgebakend. Daar zouden dan alleen nog schone voertuigen mogen komen. Hierop anticiperen door nu al werk te maken van een duurzaam systeem van stadsdistributie is dan ook een vorm van vooruitziend beleid.<sup>8</sup>

### **Aandachtspunten**

Het is belangrijk om dit soort project voldoende breed en langdurig uit te bouwen. Het is essentieel dat er actief gewerkt wordt met winkeliers om hen intensief bij dit project te kunnen betrekken. Het is ook belangrijk via onderzoek bij winkeliers en bij vooral ook bij klanten uitvoerig in kaart te brengen wat de verwachtingen en noden van klanten zijn, zodat daar zo goed mogelijk op ingespeeld kan worden. Beleidsmatig zou het goed zijn als het lokale bestuur (stad en provincie) ruime steun geeft aan dit initiatief. Zo zou het zeer nuttig kunnen zijn als er vanuit het lokaal bestuur ook met kleinere winkeliers leveringsafspraken worden gemaakt, die dan via de fietsboodschappendienst kunnen worden besteld.

### Besluit

Een fietsboodschappendienst zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan een eigentijds sociaal, ecologisch en economisch stadsbeleid. Het kan een ondersteuning betekenen voor heel wat mensen die nu beperkt zijn in hun mobiliteit. Het kan een steun zijn voor gezinnen van tweeverdieners of alleenstaanden. Het kan een grote bijdrage leveren aan een vermindering van de luchtvervuiling en een beperking van de parkeerbehoeften. En het kan ten slotte een welkome ondersteuning betekenen voor het netwerk aan kleinere winkels in het stedelijk gebied.

---

<sup>7</sup> Voor een voorbeeld van een zeer uitgebreid bedrijf van fietsdiensten in Washington, zie <http://www.bikesatwork.com/index.html>

<sup>8</sup> Zie in dit verband ook ons voorstel voor stadsboxen, eveneens in de reeks ‘beelden van een groene stad’.