



Vlaanderen
is logistiek

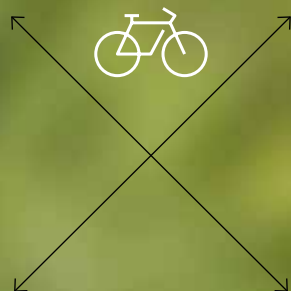


DEPARTEMENT
**MOBILITEIT &
OPENBARE WERKEN**

EXPERTISE IN BEWEGING

Wegwijzer fietslogistiek

IN VLAANDEREN



Inleiding

Fietslogistiek biedt kansen

Meervoudig onderzoek doorheen Europa geeft het grote potentieel van fietslogistiek aan. Er zijn talrijke toepassingsdomeinen en hoge (+25%) kansen op implementatie in steden. Ook het toenemend aantal initiatieven rond intelligente logistiek in Vlaamse steden sluit hierbij aan en creëert nieuwe mogelijkheden voor het inzetten van de fiets in "last/first mile" transport of de inzet van fietsen in de lokale economie en eigen stedelijke dienstverlening.

Doelstelling

Deze *Wegwijzer fietslogistiek in Vlaanderen* wil steden en gemeenten wijzen op de mogelijkheden van fietslogistiek als element in een totaalvisie op de plaatselijke logistieke realiteit en hen wapenen voor een veranderende omgeving met meer congestie en vervuiling en burgers die hiervoor oplossingen willen zien.

De *Wegwijzer fietslogistiek in Vlaanderen* komt tegemoet aan de doelstellingen van het *Vlaams fietsbeleidsplan* dat het functionele fietsgebruik wil bevorderen. Deze *Wegwijzer* is tevens één van de acties uit het *Vlaamse beleidskader stedelijke logistiek*. De uitwerking van dit kader werd ook vooropgesteld in de *Beleidsnota 2014-2019. Mobiliteit en Openbare Werken* van Vlaams minister Weyts. Het *Vlaamse beleidskader stedelijke logistiek* ondersteunt lokale besturen om dit thema een plaats te geven in het beleid en samen met andere stakeholders in te zetten op duurzame en slimme oplossingen voor stedelijke logistiek.

Het document is geen analyse van de hedendaagse stadslogistiek. Het is wel een generieke wijzer die opportuniteiten, goede praktijken en tips verzamelt om fietslogistiek als onderdeel op te nemen in een breder beleid wat betreft mobiliteit en logistiek in Vlaamse steden en gemeenten.

1

Inleiding

- Fietslogistiek biedt kansen3
- Doelstelling van dit document 3

2

Verstedelijking en logistiek

- 2.1. Verstedelijking3
- 2.2. Logistieke realiteiten4
- 2.3. De fiets5
 - Historiek 5
 - Hedendaagse toepassingen5
 - Karakteristieken van fietslogistiek 9
 - Mogelijke gebruikers9
 - Unieke eigenschappen9
 - Meest ingezette fietstypes en materiaal10
 - Mogelijke types dienstverlening11

3

Een (beleids)kader voor fietslogistiek

- 3.1. Lokale initiatieven12
 - 3.1.1. Een lokale analyse en strategie12
 - Pijnpuntanalyse12
 - Geïntegreerde stadsplanning13
 - Verkeersstromen13
 - 3.1.2. Verschillende duurzame initiatieven die steden en gemeenten zelf kunnen nemen of stimuleren14
 - Financiële en 'in natura' stimuli15
 - Bewustzijnsstimulerende maatregelen16
 - Het creëren van een gunstig fiets- en fietslogistiek kader16
 - Het toepassen van duurzame logistieke oplossingen in de eigen stads- of gemeente-diensten19
 - Nuttige links en organisaties20

4

Fietskoeriers in Vlaanderen21

5

Nuttige links21



FIETSLOGISTIEK IN VLAANDEREN

2. Verstedelijking en logistiek



2.1. Verstedelijking

Eén van de grootste uitdagingen van onze maatschappij is de toenemende verstedelijking. Zo leeft op dit moment ruim 70% van de Europese burgers in steden en dit blijft ook de komende jaren toenemen (European Environment Agency – Eu). Het hoeft geen betoog dat dit een enorme druk zet op de stedelijke mobiliteit en transport. Dit resulteert in nog toenemende congestie, verkeersongevallen en heeft ook een grote impact op het milieu en de lokale luchtkwaliteit.

Vaak worden in verstedelijkte gebieden ook lichte goederen aangeleverd door (relatief) zware voertuigen. Dit vormt vooral een probleem in de binnenstad. Vrachtgerelateerd transport vormt 30 tot 40 % van de gemotoriseerde verplaatsingen in een stad

waarbij quasi uitsluitend gebruik gemaakt wordt van verbrandingsmotoren.

Onderzoek toont eveneens een correlatie aan tussen de economische groei en congestie (INRIX National Scorecard). ■

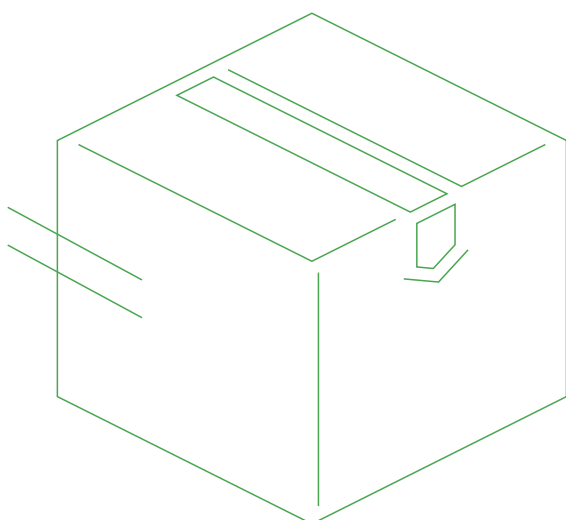


2.2. Logistieke realiteiten

Aan de basis van het spanningsveld tussen leefbare steden en een steeds toenemende vraag naar logistieke dienstverlening in steden liggen totaal verschillende uitgangspunten. Steden en gemeenten streven in de eerste plaats naar een leefbare en aangename omgeving voor de burgers daar waar logistieke dienstverleners zich toespitsen op de effectiviteit en efficiëntie van de logistieke activiteiten.

Deze zijn bv. het beleveren van winkels, horeca of stedelijke diensten en het afhalen van afval. Al deze activiteiten zijn nodig om steden leefbaar te houden. Een stad leeft dankzij de aanwezigheid van (lokale) ondernemers. Wat vooral groeit is de vraag naar e-commerce-leveringen aan huis. Verwacht wordt dat het e-commerce-gerelateerd BNP tegen 2020 verdrievoudigd zal zijn t.o.v. 2013. Al deze activiteiten vragen meer vrachtvervoer, wat leidt tot uitdagingen als lokale emissies, files, schade aan de infrastructuur en verkeersonveiligheid.

De steeds snellere evolutie op dit vlak vereist een mix van verschillende maatregelen door de verschillende stakeholders in deze logistieke ketens.



”Wat vooral groeit is de e-commerce-levering aan huis.”



Zowel steden als logistieke dienstverleners begrijpen de uitdagingen die voortvloeien uit dit spanningsveld. Behalve heel wat operationele ingrepen, wordt er ingezet op intelligente transportsystemen. Vlaanderen laat zich op dit domein niet onbetuigd. Getuige hiervan zijn initiatieven in Antwerpen, Gent, Mechelen en Leuven. Dergelijke projecten, waarbij intelligent gebruik wordt gemaakt van steeds meer technologische ontwikkelingen, zullen hun impact hebben op alles wat met stedelijke logistiek te maken heeft in onze steden en gemeenten.





© Stad Mechelen

Lokaal verankerde bedrijven

Andere kleinere maar sterk lokaal verankerde bedrijven zoals Cargo Velo te Gent, Vi-Tes te Leuven, EcoKoeriers te Mechelen of De Fietskoerier te Antwerpen beschikken over erg veel terreinkennis. Ook zijn er technologische platforms die zelf niet over eigen koeriers beschikken zoals deze van bv. Deliveroo, Uber Eats of Yumbel waarbij restaurantmaaltijden aan huis beleverd worden. De cargofiets toont zich hier een uitstekend en aangepast transportmiddel. Dergelijke initiatieven zitten duidelijk in de lift.

2.3. De fiets

De (cargofiets) is een klimaatneutrale vervoerwijze die uitermate geschikt is voor heel wat logistieke activiteiten in een stedelijke omgeving. Dit is het geval voor de “last mile”-belevering, waarbij de fietskoerier het laatste traject (mile) vanuit een depot aan de rand van de stad voor zijn rekening neemt, maar ook voor de belevering door lokale handelaren of bij het verlenen van private of publieke diensten. Het onderdeel ‘mogelijke types dienstverlening’ geeft u hierover meer details.

HISTORIEK

Uiteraard is het gebruik van de fiets als transportmiddel niet nieuw. Enkele decennia geleden was de aanwezigheid van een cargofiets helemaal geen curiosum. De fiets werd ingezet voor het beleveren van levensmiddelen of voor het leveren van allerlei diensten. In de tweede helft van de twintigste eeuw werd deze echter uit de markt gedrukt door de toenemende ondernemingszin en welvaart waarbij gemotoriseerde voertuigen beter toegankelijk waren voor de massa en zo gangbaar werden voor zelfs de kleinste ondernemer.

Deze ongebreidelde naoorlogse groei kent echter zijn grenzen. Vandaag dwingen congestie, emissies, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid bedrijven, burgers en overheden andere oplossingen te ontwikkelen die steden meer leefbaar kunnen maken.

Een aantal ondernemers en overheden zetten daarbij in op het gebruik van de fiets.

HEDENDAAGSE TOEPASSINGEN

De cargofiets, die een constante evolutie ondergaat, wordt vandaag dan ook al met succes ingezet in verschillende van onze

Vlaamse steden. Er zijn nogal wat grote gevestigde spelers die fietslogistiek en ecologisch verkennen en daadwerkelijk inzetten in hun vloot. De fiets maakt zo ondertussen deel uit van het dagelijks stadsbeeld in Oostende, Brugge, Kortrijk, Gent, Sint-Niklaas, Antwerpen, Mechelen, Leuven, Brussel, Hasselt, ... ■

”Integratoren beginnen de cargofiets steeds meer te zien als een efficiënt onderdeel van hun beleveringsvloot.”

INTEGRATOREN

Integratoren zijn partijen die aansturing geven aan het integreren van fysieke en systeemtechnische aspecten binnen de logistiek. Deze spelers, zoals DHL (in Antwerpen) en UPS (in Leuven), beginnen de cargofiets steeds meer te zien als een efficiënt onderdeel van hun totale beleveringsvloot.

Deze vormen van logistiek sluiten naadloos aan bij het potentieel van het concept van micro-consolidatie (“microhubs”). Hierbij zullen kleine knooppunten in de stad, dicht bij de consument en lokale handelaren, fungeren als kleine distributiecentra voor goederen die in de onmiddellijke omgeving dienen geleverd of opgehaald te worden. Hoewel dergelijke “microhubs” een minimum aan opslagcapaciteit zullen aanbieden ligt de focus op “same day delivery”. Idealiter zijn deze knooppunten ook voorzien van locker-

kasten. Het insluiten van dergelijke kleine logistieke knooppunten in een stad zal leiden tot een efficiënt stadslogistiek netwerk waarbij o.a. de fiets een perfect vervoermiddel is voor de korte verbindingen naar en van de bewoners en lokale handelaren. De steeds snellere implementatie van intelligente logistieke concepten in de Vlaamse steden zal de efficiëntie van deze knooppunten evenals de ondersteuning naar emissieloze logistiek nog verder ondersteunen. ■



© DHL via VIL



© UPS via VIL

Europees onderzoek (CycleLogistics, S. Wrighton, K. Reiter, Graz, 2014) toont aan dat in een stedelijke omgeving 25% van de leveringen (goederen, post, ...), 50% van de service trips (ramenlappers, stadsreiniging, loodgieters, ...) en 77% van alle shopping trips perfect per (cargo)fiets kunnen uitgevoerd worden.

Diepgaander en recenter onderzoek (Institute of Transport Research German Aerospace Centre DLR, J. Gruber, C. Rudolph, Berlijn, 2017) nuanceert dit enigszins en gaat er op basis van cijfers uit Berlijn ook vanuit dat wanneer max. 50kg wordt getransporteerd, de langste rit 10 km bedraagt en het dagtotaal de 30 km niet overschrijdt, het potentieel 23% bedraagt.

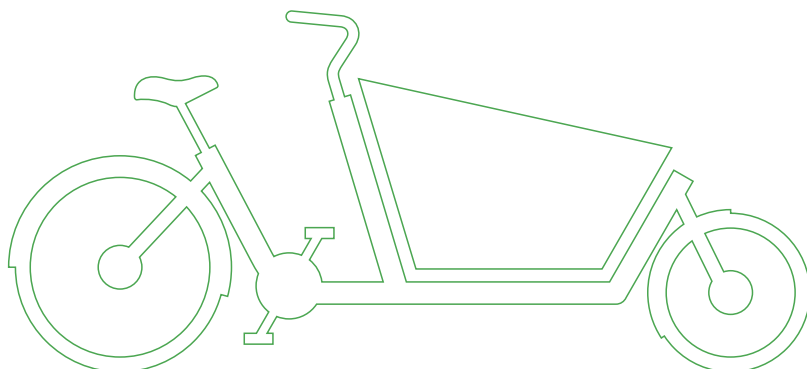
Een andere indicatie van het potentieel van de cargofiets zijn de resultaten van een bevraging in Amsterdam (Hogeschool Amsterdam, W. Ploos van Amstel, S. Balm, Amsterdam, 2017) waarbij de respondenten aangeven tegen 2020

drie keer zoveel cargofietsen te verwachten in Amsterdam.

Ook de European Cyce Logistics Federation (ECLF), een ledenvereniging die de Europese fietslogistieke bedrijven vertegenwoordigt en ondersteunt, voerde in 2016 een bevraging bij zijn leden uit waaruit het potentieel en de groei duidelijk wordt geschetst; van de 84 fietslogistieke bedrijven actief in 93 steden en 17 landen die aan het onderzoek deelnamen, werden er maar liefst 66 opgericht in de periode vanaf 2010. Bijna de helft van hen (48%) levert diensten aan traditionele logistieke dienstverleners.

Kortom, doorheen Europa wordt de cargofiets steeds meer ingezet als alternatief transportmiddel in stedelijke omgevingen en bevindt deze zich in volle ontwikkeling.

”De cargofiets is een perfect geschikt transportmiddel in een stedelijke omgeving.”





KARAKTERISTIEKEN VAN FIETSLOGISTIEK

Steden en gemeenten focussen voornamelijk op algemene maatregelen die een duurzame stadslogistiek ondersteunen, maar toch is het goed even stil te staan bij de verschillende karakteristieken van fietslogistiek.

We beschrijven kort wat de mogelijke gebruikers, de unieke eigenschappen, de meest ingezette fietstypes en de mogelijke diensten in het kader van fietslogistiek zijn.

Mogelijke gebruikers

De meest voorkomende gebruikers met goederen die in aanmerking komen voor fietslogistiek zijn:

- bedrijven
- restaurants en catering
- detailhandel en winkels
- scholen en universiteiten
- lokale autoriteiten
- uitgeverijen (kranten, ...)
- internationale, nationale en lokale beleveringsbedrijven
- professionele dienstverleningsbedrijven

Unieke eigenschappen

Fietslogistiek worstelt met enkele vooroordelen die moeten overwonnen worden. In dit kader kan fietslogistiek toch enkele unieke eigenschappen naar voor schuiven die het wantrouwen moeten wegnemen bij potentiële gebruikers:

- kostenefficiënt (in vele gevallen)
- korte en betrouwbare levertermijn
- flexibele capaciteit
- veilig en professioneel
- duurzaam
- goed voor de lokale werkgelegenheid
- positief en trendy imago
- kennis van de lokale situatie en stakeholders

Meest ingezette fietstypes en materiaal

Er bestaan heel wat verschillende types fietsen voor fietslogistieke toepassingen. Voortdurend worden er verbeteringen aangebracht en nieuwe concepten ontwikkeld. Toch zijn er een viertal grote groepen te onderscheiden, elk met hun eigen karakteristieken en functionaliteit;



© Cyclelogistics Ahead

Standaard Fiets + Tassen

< 10 kg schoudertas
< 25 kg fietstas

€ 50 - 250/tassen

Voordelen

Snel en handig in verkeer,
Lage kosten,
Parkeren,
Mee op openbaar vervoer.

Nadelen

Beperkte omvang pakketten,
Beperkte visibiliteit,
Negatief imago (betrouwbaarheid),
Veiligheid tijdens beleving.

1



© Michael Colville-Andersen

Standaard Fiets + Aanhanger

< 70 kg

€ 250 - 500/aanhanger

Voordelen

Lage kost,
Compatibel met veel fietsen,
Kan zwaardere vracht aan (70 kg),
Advertentie-mogelijkheid.

Nadelen

Beperkte cargo-veiligheid,
Vaak open top,
Veel ruimte nodig (opslag),
Extra onderhoud,
Onaangename rij-ervaring,
Stabiliteit,
Beide vergrendelen.

2



© Michael Colville-Andersen

Cargofiets

< 80 kg

€ 2.000 - 5.000/cargofiets

Voordelen

Zwaardere vracht (80 kg) en volume (0,5 m³),
Veilig en beschermd,
Specifiek ontwerp,
Advertentie-mogelijkheid.

Nadelen

Aankoopprijs,
Onderhoudskost,
Veel ruimte nodig (opslag),
Bijkomende beveiliging,
Laden en lossen,
Rijvaardigheid vereist,
Stabiliteit,
Soms fragiel.

3



© Michael Colville-Andersen

Cargo Trike/Quad

< 250 kg

€ 3.000 - 12.000/trike

Voordelen

Zware vracht (250 kg) en groot volume (1,5 m³),
Flexibiliteit,
Veilig en beschermd,
Beladings- en losgemak,
Specifiek ontwerp,
Advertentiemogelijkheid,
Micro-distributie,
Kleine "bestelwagen".

Nadelen

Traag in verkeer,
Aankoopprijs,
Onderhoudskost,
Ruimte bij opslag,
Bereik wanneer maximaal beladen,
Soms alleen op de weg inzetbaar,
Bepakt parkeren,
Rijvaardigheid vereist,
Kracht en uithouding nodig.

4

Mogelijke types dienstverlening

Post, punt naar punt, laatste kilometer en eerste kilometer zijn allemaal diensten waar ook het concept van “crowd logistics” kan op aansluiten. Bij “crowd logistics” organiseren gewone burgers, via sociale netwerksites, individueel of collectief de verzending van pakketten in de normale uitoefening van hun persoonlijke verplaatsing (delen van transportcapaciteit) (CE Transport Advisory Group, Consultation of the Horizon 2020 Advisory Groups, June 2014). In België is Bringr van Bpost een goed voorbeeld. Toch zijn er een viertal grote groepen te onderscheiden, elk met hun eigen karakteristieken en functionaliteit;



© Outspoken Deliveries

LAATSTE KILOMETER (LAST MILE)

- Grotere volumes aan leveringen in een stad/centrum vanuit een depot aan de rand van de stad of bulkleveringen van voorwerpen of artikelen aan het depot.
- Vaak ook werken lokaal verankerde fietskoerierbedrijven indirect samen via nationale of internationale dienstverleners (fietskoerierbedrijven voor eerste en laatste kilometer, dienstverlener voor tussenliggende verbinding).
- Typisch aflevering met cargofietsen of met trikes. Meestal als subcontractor voor nationale of internationale dienstverleners.



© Cyclelogistics Ahead

POST

- Een rendabel alternatief voor bestaande post-services waarbij substantieel op verzendingskosten kan worden bespaard.
- Typisch aflevering met standaard-fietsen met of zonder trailer.



© Cyclelogistics Ahead

FIETS-SPOOR-FIETS

- Alternatief waarbij een fietskoerier zijn bereik uitbreidt door met een gewone fiets de trein te nemen en op bestemming het resterend traject per fiets verder te zetten.
- Voorbeelden zijn te vinden in UK (SPL), Duitsland (Imagine Cargo) en Zwitserland (Swiss Connect).

EERSTE KILOMETER (DOORZENDING)

- De logische verderzetting van ‘laatste kilometer’ activiteiten waarbij voorwerpen of artikelen worden opgehaald bij klanten en vervolgens via een lokale hub worden aangeboden aan nationale of internationale dienstverleners.
- Fietskoeriers worden steeds meer het eerste aanspreekpunt voor deze vorm van dienstverlening en sluiten vervolgens aan op het ruimere netwerk van nationale of internationale dienstverleners.
- Zelfde rollend materieel als bij ‘laatste kilometer’.



© Outspoken Deliveries



© Michael Colville-Andersen

PUBLICITEIT

Trailers, cargofietsen, trikes of quads hebben allemaal grote oppervlakken die ook als publiciteitsruimte kunnen worden aangeboden.



© FGM-Amor Austrian Mobility Research (Susanne Wrighton)

PUNT NAAR PUNT

- Dienstverlening op aanvraag waarbij een klant een voorwerp of artikel wenst opgehaald zien te “x” en afgeleverd op “y”. Verschillende aflevertijden kunnen worden aangeboden (< 1 uur, < 4 uur, ...)
- Typische aflevering met standaard-fietsen met of zonder trailer of ook met cargofietsen.



FIETSLOGISTIEK IN VLAANDEREN

3. Een (beleids) kader voor fietslogistiek



3.1. Lokale initiatieven

Steden en gemeenten hebben een heel arsenaal aan mogelijkheden om zelf het initiatief in handen te nemen. De uitdagingen zijn niet eenvoudig. Zij moeten verschillende verwachtingspatronen verzoenen: een bloeiende economie stimuleren, maar tegelijk dit op een duurzame manier verwezenlijken zodat de gezondheid en het welzijn van haar burgers wordt gewaarborgd. Hierbij moet de negatieve impact van gemotoriseerd verkeer zoals lucht- en geluidshinder, congestie en verkeersveiligheid worden geminimaliseerd zodat de levenskwaliteit en beleving van de burgers verbetert.

3.1.1. EEN LOKALE ANALYSE EN STRATEGIE

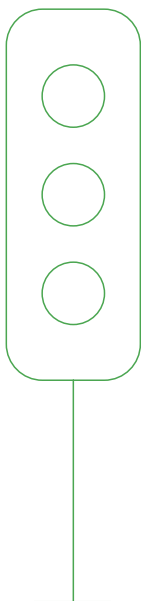
Het thema fietslogistiek kan niet los worden gekoppeld van de gehele lokale context. Een lokale analyse van de logistieke situatie is cruciaal om succes te boeken in fietslogistiek. De leerlessen uit deze analyse dienen geïntegreerd te worden in de lokale mobiliteits- of logistieke beleidsplannen. Deze plannen staan ook bekend als de SUMPs (Sustainable Urban Mobility Plans – Duurzame Stedelijke Mobiliteitsplannen) of SULPs (Sustainable Urban Logistics PLans – Duurzame Stedelijke Logistieke plannen).

PIJNPUNTANALYSE

Uit de veelvuldige contacten in workshops, vergaderingen, individuele gesprekken, zowel in Europa als Vlaanderen, blijkt duidelijk dat niet één stad of gemeente gelijk is aan een andere. Zo bv. kunnen twee Vlaamse centrumsteden geheel andere uitdagingen stellen aan een vlotte goederenbeleving ten gevolge van een geheel eigen ligging, urbanisatie, verkeersstromen, netwerk van handelaren, lokale industrie, aansluiting op water- en gewestwegen, fietsinfrastructuur... en zijn congestieproblemen vaak een zeer plaatselijk gegeven, zelfs binnen één stad.

Het is daarom uiterst belangrijk de eigen logistieke en mobiliteitspijnpunten in kaart te brengen en te analyseren. Wanneer doen er zich congestieproblemen voor, zijn deze gerelateerd aan mobiliteit zoals woon- werkverkeer, hebben deze een invloed op de leefbaarheid van de binnenstad, of zijn ze gerelateerd aan de beleving van bv. een winkelstraat en veroorzaken zij een neveneffect op het doorstromend verkeer, wat is de bevolkingsdichtheid in het stadscentrum, levert dit problemen op met huis aan huisleveringen, enz. ? Hier bestaan geen universele waarheden over, dus een specifiek plaatselijke analyse waarbij de nodige aandacht voor data analyse, het meten van verkeersstromen en (lokale) stakeholderkennis cruciaal is.

Dit wil echter niet zeggen dat aangrenzende steden en gemeenten hun krachten niet kunnen bundelen in een dergelijke pijnpuntanalyse. Logistiek denkt namelijk niet stedelijk, maar landelijk of Europees. Een goed inzicht in de logistieke ketens is een troef.





© Stad Antwerpen - foto: Frederik Beyens

GEÏNTEGREERDE STADSPANNING

Het verdient aanbeveling fietslogistiek niet als een geïsoleerd initiatief aan te pakken om de eerste en laatste mile te optimaliseren, maar een plaats te geven in een ruimer beleid van de stad, een gemeente of een bovenlokale samenwerking.

Steden en gemeenten krijgen te maken met heel wat nieuwe uitdagingen. Behalve de geldende bestuursakkoorden en de daaruit voortvloeiende strategische nota's die het beleid vorm geven zijn er de Ruimtelijke Ordeningsplannen, Stedelijke Mobiliteitsplannen, Stedelijke Goederenvervoersplannen, het Lokaal Kernversterkend Handelsbeleid en per uitbreiding de meer strategische Stedelijke Ontwikkelingsplannen met als doelstelling klimaatneutrale steden. Al deze "plannen" vormen de realiteit van morgen.

De grotere Vlaamse steden zijn ook reeds gestart met het ontwikkelen van een slimme logistieke strategie. De eerste projecten rond het inpassen van de quasi onbelemmerde mogelijkheden van nieuwe technologie zijn ondertussen een realiteit. Een voorbeeld hiervan is het ambitieuze "City of Things" te Antwerpen, dat de testomgeving vormt voor een waaier aan toepassingen.

Fietslogistiek kan hierin slechts succesvol zijn als de fietslogistieke bedrijven een geïntegreerd aanbod van stadslogistieke diensten kunnen aanbieden die aansluiten op de ruimere visie, ontwikkeld door

steden en gemeenten op al deze domeinen. Pas dan zullen de door de plaatselijke overheid gecreëerde randvoorwaarden zoals bv. het voorzien van een adequate fietsinfrastructuur, maximaal renderen en de ontwikkelde strategie in realiteit worden omgezet.

VERKEERSSTROMEN

Om tot betere mobiliteit en stadslogistieke oplossingen te komen is het van belang de huidige verkeers- en goederenstromen goed te doorgronden. Vaak is er hierover weinig concrete informatie beschikbaar en stellen steden of gemeenten hiervoor adviesbureaus of onderzoeksinstituten aan om tellingen en enquêtes uit te voeren.

Dit is uiteraard geen eenvoudige opdracht. Behalve de complexiteit van het opzetten van representatieve steekproeven om dergelijke tellingen uit te voeren, vereist

ook de interpretatie van de resultaten enige expertise. Er zijn uiteraard verschillende organisaties in Vlaanderen die over deze expertise beschikken, maar een goed uitgevoerde telling, al dan niet uitgebreid met andere beschikbare gegevens, vraagt zowel behalve tijd ook een financiële inspanning.

Voor die steden die de weg van de digitalisering reeds zijn op gegaan, liggen er ook opportuniteiten in het analyseren van steeds grotere stromen data. Het analyseren van verkeersstromen aan de hand van APNR camera's, mits het afdekken en naleven van de huidige privacy regels met de Belgische Privacycommissie, is hiervan een goed voorbeeld. Dit vraagt dus voldoende kennis van zowel de plaatselijke realiteit, als van logistiek en data/ICT. Het belang van de kennis van de lokale realiteit mag zeker niet worden onderschat. ■

” Fietslogistiek hoort thuis in een ruimer stedelijk logistiek beleid. ”

3.1.2. VERSCHILLENDE DUURZAME INITIATIEVEN DIE STEDEN EN GEMEENTEN ZELF KUNNEN NEMEN OF STIMULEREN

Steden en gemeenten kunnen zelf heel wat initiatieven ontwikkelen om fietslogistiek duurzaam te stimuleren.

Hierbij worden vier categorieën onderscheiden:

- 1 Financiële en 'in natura' stimuli
- 2 Bewustzijnsstimulerende maatregelen voor bewoners en lokale belanghebbenden
- 3 Het zelf toepassen van duurzame logistieke oplossingen in de eigen stads- of gemeentediensten
- 4 Het creëren van een gunstig fiets- en fietslogistiek kader

Hierbij staat steeds een transparante communicatie centraal, wordt best voldoende ruimte voor (lokaal) privé initiatief voorzien en laat men zich best inspireren door de talrijke succesvolle voorbeelden elders. ■

Expertise

De stad kan zelf expertise in logistiek en data-analyse opbouwen. Als het lokale bestuur toch een beroep doet op externe expertise is het cruciaal dat het lokale bestuur voldoende tijd en mankracht voorziet om de behoeften aan te geven en lokale kennis in te brengen.



1 Financiële en ‘in natura’ stimuli



© Stad Mechelen

FINANCIERINGSPROGRAMMA'S:

Steden en gemeenten kunnen financieringsprogramma's opzetten om startende bedrijven te ondersteunen. Dit kan gaan van een gedeeltelijke tot een volledige financiering van de cargofiets. Een voorbeeld is Mechelen. Ook zijn er heel wat steden die initiatieven ontwikkelen waarbij het aanschaffen van cargofietsen door privépersonen wordt ondersteund, voorbeelden zijn o.a. Wenen (A), Graz (A), Kopenhagen (DK), Stockholm (SV).



© Cyclologists Ahead

TER BESCHIKKING STELLEN VAN CARGOFIETSEN:

In verschillende Scandinavische steden zoals Kopenhagen (DK) of Aarhus (DK) zijn cargofietsen een onderdeel van het stadsbeeld. Deze steden stellen ook cargofietsen ter beschikking. Ook bedrijven nemen dergelijke initiatieven, zo stelt IKEA in Kopenhagen cargofietsen ter beschikking voor zijn klanten.



© Cambridgeshire County Council

DEELECONOMIE:

De Cambridgeshire County Council stelt sinds 2017 een cargofiets ter beschikking waarbij 7 handelaars in de stad Cambridge een cargofiets delen. Door deze samenwerking wordt de door de County Council ter beschikking gestelde cargofiets maximaal ingezet. De cargofiets wordt ingezet voor het vervoeren van de producten van de samenwerkende (niet-concurrerende) partners. Deze samenwerking verloopt erg vlot.



© Michael Colville-Andersen

TER BESCHIKKING STELLEN VAN FIETSTRAILERS:

De stad Aarhus in Denemarken stelt fietstrailers ter beschikking die dankzij een universele koppeling aan de zadelpen, makkelijk kunnen gekoppeld worden aan de overgrote meerderheid van normale fietsen. Hierdoor verandert de normale gebruikfiets tijdelijk in een cargofiets, dewelke de burgers van Aarhus in staat stellen heel wat persoonlijke goederenverplaatsingen te realiseren met de fiets en hiervoor niet de wagen te moeten nemen.

2 Bewustzijnsstimulerende maatregelen



© Stad Mechelen

HET OPZETTEN VAN LOGISTIEKE OVERLEGPLATFORMEN:

In een dergelijk overlegplatform kunnen verschillende maatregelen en hun impact worden voorgesteld en besproken met lokale handelaren, maar ook met andere belanghebbenden zoals logistieke dienstverleners, stadsdiensten en bewoners. Een voorbeeld hiervan is Mechelen die dit reeds heeft ingevoerd en de uit dit overleg resulterende leerlessen verder heeft opgenomen in haar beleid.



© VIL

HET ORGANISEREN VAN VERKEERSVRIJE DAGEN:

Jaarlijks wordt een verkeersvrije dag georganiseerd in verschillende steden. Dergelijke momenten zijn ideaal om de fiets, en dus ook fietslogistiek, te promoten. Bij voorkeur worden er ook effectief demonstraties opgezet en krijgen burgers de gelegenheid zich vertrouwd te maken met de voordelen van cargofietsen. Liefst door ze zelf te laten fietsen!

3 Duurzame logistieke oplossingen in eigen stads- of gemeentediensten



© Bubble Post

INTEGREREN IN AANBESTEDINGEN:

Wanneer steden hoge eisen stellen aan hun handelaars of logistieke dienstverleners, verdient het zeker ook aanbeveling fietslogistiek op te nemen en te valoriseren in de publieke aanbestedingen van de stad. Hoewel vele steden inspanningen leveren, blijft deze logische stap soms uit vanwege de afstand tussen verschillende stadsdiensten (aankoop vs. mobiliteit).

Door een goede interne communicatie en het opnemen van specifieke eisen in de uitvoeringsvoorwaarden in het bestek kunnen leveringen per cargofiets worden gestimuleerd.

EIGEN VLOOT:

Bij het promoten van fietslogistiek is het belangrijk dat de stad of gemeente zelf het goede voorbeeld geeft. Het inzetten van de cargofiets voor allerlei toepassingen, zowel voor allerlei stadsdiensten als voor beleveringen evenals het opnemen van het gebruik van cargofietsen in openbare aanbestedingen kan een stimulans zijn om ook andere partijen, zowel bedrijven als privépersonen, aan het fietsen te zetten om hun goederen of aankopen te transporteren.

Er zijn vele voorbeelden zoals Graz (AU), Wenen (AU) of nog Berlijn (DE). Maar zeker ook het vermelden waard is het potentieel voor grotere steden evenals universiteitssteden. Newcastle (UK) voert hieromtrent een groot experiment uit in 2017.



© FGM-Amor Austrian Mobility Research (Susanne Wrighton)

4 *Het creëren van een gunstig fiets- en fietslogistiek kader*



© VIL

VERBETEREN VAN FIETSFRASTRUCTUUR:

Steeds opnieuw drukken fietskoeriers en fietslogistieke dienstverleners beleidsmakers op het hart dat een goede fietsinfrastructuur cruciaal is om van fietslogistiek een succes te maken. Fietsen zit in de lift, aan verschillende snelheden en in verschillende vormen. Cargofietsen bestaan in alle maten en gewichten, al dan niet elektrisch ondersteund, en zijn in volle ontwikkeling. De robuustheid en het comfort van de fietsen blijft een aandachtspunt.

Ervoor zorgen dat de fietsinfrastructuur blijft voldoen aan de noden vormt een grote uitdaging. Dit niet alleen wat betreft de kwaliteit van de infrastructuur maar ook de kwantiteit. Dit om het toenemend volume aan fietsers aan te kunnen. Hierbij zal op termijn wellicht ook ruimte van andere weggebruikers worden ingenomen.

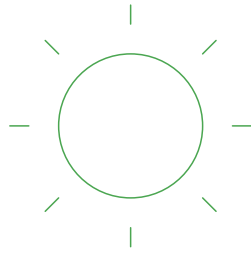
Fietsbruggen, bypasses, fietsroutes, aparte fietsstroken, goed aangelegde en voldoende ruime fietspaden, goed onderhouden wegdekken, parkeergelegenheid voor cargofietsen (al dan niet preferentieel), fietsparkeerplaatsen, duidelijke signalisatie, alternatieve routes of aanwezigheid van een route of plan B in geval van werkzaamheden, tijdig herstellen van mankementen, ... het zijn allemaal voorbeelden van hoe een stad of gemeente concreet kan bijdragen aan een fietsvriendelijke infrastructuur.

HET TOESTAAN VAN COMMERCIËLE CARGOFIETSEN IN VERKEERSVRIJE ZONES:

In functie van de plaatselijke realiteit zouden steden kunnen overwegen in bepaalde verkeersvrije zones het gebruik van commerciële cargofietsen toe te laten. Dit vraagt uiteraard overleg met de plaatselijke handelaars en bewoners evenals met de lokale fietskoeriers. Daar waar dit kan worden geïmplementeerd, betekent dit een enorme stimulans voor het gebruik van de cargofiets als alternatief transportmiddel en kan het gemotoriseerd verkeer dat binnen bepaalde tijdstippen alsnog goederen aanlevert weren en op termijn mogelijk uitsluiten.



© City Depot



© City Depot

NAUW OPVOLGEN VAN EIGEN REGELGEVING EN BELEID:

Het nemen van maatregelen ter bevordering van fietslogistiek kan worden versterkt door tegelijk streng toe te kijken op verkeersbegeleidende of ontradende maatregelen. Belangrijk is dat dit gebeurt in samenhang met een goede voorafgaande analyse en in afstemming met de stakeholders (cf. 'opzetten logistieke overlegplatformen').

De meest gehanteerde maatregelen zijn:

- Verkeersvrije zones
- Lage emissiezones
- Beleveringstijden voor het laden/lossen van goederen.



© Donostia, Txitia

HET TER BESCHIKKING STELLEN VAN MICRO-HUBS EN/OF CONSOLIDATIECENTRA:

Fietslogistieke bedrijven halen vaak aan dat het opzetten van kleine drop- of ophaalpunten hun operationele efficiëntie sterk kan verhogen. Op die manier kunnen fietskoeriers hun slagkracht vergroten binnen een bepaald gedeelte van de stad zonder telkens terug naar het centrale depot te moeten rijden. Een mooi voorbeeld hiervan is Donostia / San Sebastian (ES) (2017), dat een micro-hub ter beschikking heeft gesteld van de plaatselijke fietslogistieke dienstverlener TXITA.



© Bpost Cubee

LOCKERSYSTEMEN:

Lockersystemen, zoals deze van bv. postbedrijven (Bpost) of logistieke dienstverleners (DHL) bieden een goed alternatief voor de aanhuishervering van pakketten. Steden kunnen het implementeren van dergelijke lockersystemen bevorderen middels een constructieve dialoog met de aanvragers om dergelijke lockersystemen te plaatsen. Deze lockersystemen kunnen tevens door fietskoeriers worden gebruikt als, of in combinatie met, micro-hubs. Ook bij handenvrij shoppen kunnen ze een rol spelen. Voorbeeld Mechelen 2016.

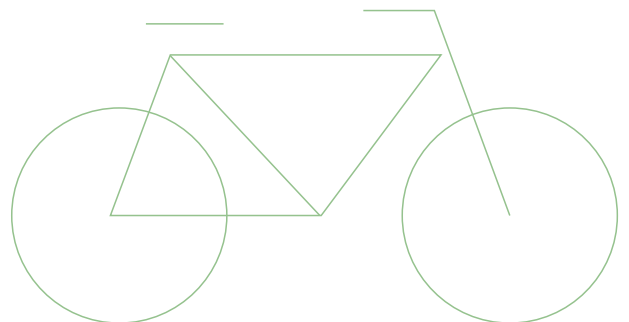


FIETSLOGISTIEK IN VLAANDEREN

4. Fietskoeriers in Vlaanderen



Allovelo	www.allovelo.be
Bubble Post	www.bubblepost.be
Cargo Alost	www.cargoalosta.com
Cargo Vélo	www.cargovelo.be
CityDepot	www.citydepot.be
Crazy Horse	www.crazyhorse.be
cycloXpress	www.cycloXpress.be
De fietskoerier	www.defietskoerier.be
Dioxyde de gambettes	www.dioxyde-de-gambettes.com
Eco-Express	www.eco-express.be
Ecokoerier	www.ecokoerier.be
Ecopostale	www.ecopostale.be
Fietskoerier Kortrijk	www.fietskoerierkortrijk.be
Green Company	www.green-company.eu
Hush Rush	www.hushrush.be
Pedal	www.pedalbxl.com
Snel & Wel	www.snelenwel.welzijn.net
Transpire Transport	www.transpiretransport.be
ViaVélo fietskoerier Deinze	www.viavelo.be
Vi-tes	www.vi-tes.be



5. Nuttige links en organisaties

Urban Mobility, Research Theme Analysis Report, European Union, 2016:

www.transport-research.info/sites/default/files/TRIP_Urban_Mobility_brochure-12.04.2016.pdf

ECF: European Cyclists' Federation

ecf.com/

ECLF: European Cycle Logistics Federation

federation.cyclelogistics.eu/

Website EU Cyclelogistics

cyclelogistics.eu/

Rapport EU project Cyclelogistics

cyclelogistics.eu/docs/111/D6_9_FPR_Cyclelogistics_print_single_pages_final.pdf

Vlaanderen – Departement Mobiliteit en Openbare Werken

departement-mowvlaanderen.be/nl

www.mobielvlaanderen.be/stedelijkelogistiek

VIL – Empowering Logistics

vil.be/

Traject – Mobility Management

www.traject.be/nl

Fietsberaad Vlaanderen

www.fietsberaad.be/Paginas/Home.aspx

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

www.vsv.be/nieuws/vsv-iedereen-loopt-mee

Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

www.vvsg.be/Pages/Home.aspx

COLOFON

Samenstelling

VIL, de andere Vlaamse partners in het Europese project Cycle logistics Ahead (Traject NV, Stad Mechelen en D&PS) en Departement Mobiliteit en Openbare Werken - afdeling Beleid.

Verantwoordelijke uitgever

ir. Filip Boelaert,
Secretaris-generaal Departement
Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20, bus 2,
1000 Brussel

Redactie

Kris Neyens (VIL, program manager)
en Tjil Dendal (Departement MOW,
beleidsmedewerker)

Coverfoto

Cargo Velo & An Van Gijsegem

Lay-out & druk / realisatie

RCA, www.rca.be

Depotnummer

D/2017/3241/320

Uitgave

november 2017

