

Column

Vernieuwde aandacht voor stedelijke distributie ook in Vlaanderen. Sneller en slimmer handelen!

Vandaag de dag kampen de meeste steden en de toegangswegen tot die steden steeds meer met congestieverschijnselen. Om te voorkomen dat de stad verder dichtslibt, of niet meer bevoorrad zou kunnen worden, worden allerlei nieuwe initiatieven bekeken.



Bron: www.zaza.be

Stads-, en nacht- of daldistributie zijn zulke initiatieven. Het principe is vrij eenvoudig: in de stad moeten goederen worden gedistribueerd met voertuigen die zijn aangepast aan de maat en de schaal van de binnenstad. Daartoe zijn centra aan de rand van de stad nodig om de goederen van de grote – vanaf de snelweg komende – vrachtwagens over te slaan op kleinere – voor de binnenstad berekende – voertuigen, en om de vrachstromen in de stad te bundelen en daarmee de verkeersbewegingen te verminderen. Om de verkeershinder bovendien zo klein mogelijk te houden, verdient het aanbeveling om beleving 's nachts of in de daluren te organiseren. Een eenvoudig principe, maar blijkbaar toch niet zo eenvoudig toe te passen. Bovendien past deze definitie in een logica die gebaseerd is op het zoeken naar oplossingen waarbij fysieke aanpassingen de bovenhand krijgen (m.n. er moet ergens een magazijn of een depot gebouwd worden). Deze fysieke oplossingen werken soms, veelal indien de overheid een handje –zeg maar stevige hand– toesteeft. Maar er bestaan ook tal van andere oplossingen: zgn. systeemoplossingen die aangeven dat via slimme bundeling of horizontale samenwerking (tussen winkeliers, logistieke dienstverleners, verladers, ...) winsten kunnen worden geboekt.

Vlaanderen wil tegen 2020 uitmunten als een economisch innovatieve, duurzame en sociaal warme samenleving. Daartoe werd een toekomstproject voor Vlaanderen in het leven

geroepen onder de noemer Vlaanderen in Actie (ViA). ViA zet zwaar in op logistiek, en ook stedelijke logistiek (met onder meer fietskoeriers). Je kan dan ook stellen dat Vlaanderen de stadsdistributie heeft herontdekt. Een aantal onderzoeksinitiatieven werd gelanceerd door de federale overheid, en door onderzoeks- en kennisinstellingen zoals het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) en Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) om zowel fysieke als systeemoplossingen te analyseren. Steden en gemeenten werden daarna zeer nauw als partner erbij betrokken, alsook een brede waaier aan andere stakeholders, waarbij een bottom-up in plaats van een top-down benadering werd gevolgd. De effectiviteit van de gelanceerde projecten wordt thans geëvalueerd.

In mijn visie is vernieuwde aandacht en dynamiek voor stedelijke distributie opvallend. Alhoewel de problematiek al zo oud is als ten tijde van Julius Caesar, blijkt het nu hip te zijn om erover na te denken, en kan er ook politiek mee worden gescoord. Iedere gemeente moet toch wel zijn stedelijk distributieplan hebben. Daar waar vroeger de reflex eerder was, we moeten wel (want anders staat alles stil), zien we nu een beweging naar we willen wel omdat men er ook in gelooft...

De stedelijke distributie van TOEN is in wezen niet anders dan de stedelijke distributie van NU met dat verschil dat de omgevings- en mobiliteitsfactoren ons aanzetten tot sneller en slimmer handelen. Nu gaan snel en slim meestal niet goed samen, maar traag en naïef is geen optie, en dus is verandering van handeling en mentaliteit nodig!

Frank Witlox

**Hoogleraar Economische Geografie
Universiteit Gent**

STEDELIJKE DISTRIBUTIE

