

Vraag nr. 421
van 14 september 2000
van mevrouw WIVINA DEMEESTER-DE MEYER

Innovatieve transportsystemen – Stedelijke distributie

In Vlaanderen wordt het mobiliteitsvraagstuk dikwijls (al te veel) verengd tot een debat in algemene termen of herleid tot een debat over de aspecten "openbaar vervoer", "missing links", enzovoort. Het mobiliteitsvraagstuk kent echter nog meer aspecten, waarvan "stedelijke distributie" er één van is. Kort gezegd, gaat het hierbij over de vraag hoe op een efficiënte, veilige en milieuvriendelijke manier goederen in en uit de stad worden gebracht.

Door smalle verkeersarme straten en de verhoogde vraag naar just-in-time-leveringen aan winkels (steeds hogere frequentie van levering in steeds kleinere volumes) worden een aantal Vlaamse steden (Antwerpen, Gent, enz.) steeds meer geconfronteerd met problemen rond stedelijke distributie. In Nederland heeft men hieromtrent reeds onderzoek gedaan en heeft de overheid een "Platform Stedelijke Distributie" (PSD) opgericht, dat het beleid rond stedelijke distributie onderbouwt (kenniscentrum), bekendmaakt en mee helpt uitvoeren (facilitator).

Vlaanderen is, net als Nederland, een transportland bij uitstek. Willen we dit ook in de toekomst blijven, dan moeten we op dit vlak innovatief durven denken en mee aan de spits staan van toekomstige ontwikkelingen. Ook in de nota van de stedelijke administratie van Antwerpen: "Antwerpen, scheve stad in sterke positie", wordt gesteld dat het vraagstuk rond stedelijke distributie verdient aangepakt te worden: "een stad met een havenlogistieke reputatie is het aan zichzelf verplicht om ook tot de top te behoren inzake nieuwe logistieke systemen voor de behandeling van goederen in de kernstad".

Eén van deze innovatieve ideeën is de uitbouw van een "ondergronds logistiek systeem" (OLS) een pijpleiding voor (stuk)goederenvervoer of "goederenmetro". Gevolg gevend aan een motie in de Nederlandse Tweede Kamer heeft de Nederlandse overheid de "Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport" (IPOT) opgericht. Er wordt niet onder stoelen of banken gestoken dat dit innovatief onderzoek er mee op gericht is om als voortrekker inzake nieuwe logistieke systemen nieuwe exportmogelijkheden aan te boren. Uit het IPOT-onderzoek blijkt nu reeds dat er zeker een potentieel zit in OLS. Nu reeds is de OLS tussen de

bloemenveiling van Aalsmeer en Schiphol Airport in uitvoering.

In Vlaanderen werkt professor Winkelmans van de Universiteit Antwerpen (RUCA) in opdracht van de Federatie van Transport via Pijpleidingen (Fetapi) aan een onderzoek over OLS.

1. Heeft de Vlaamse overheid reeds initiatieven genomen om innovatief te denken rond toekomstige transportsystemen? Zo ja, welke?
2. Kunnen innovatieve transportsystemen een bijdrage vormen tot het oplossen of verminderen van het verkeersinfarct?
3. Is binnen de Vlaamse overheid knowhow beschikbaar omtrent deze materie?
4. Is OLS een goed voorbeeld van innovatieve transportsystemen van de toekomst?

Zo ja, werkt de Vlaamse overheid actief mee aan onderzoek terzake, bijvoorbeeld door het oprichten van een kenniscentrum zoals het Nederlandse Platform Stedelijke Distributie?

Antwoord

In de eerste plaats wil ik erop wijzen dat er een groot verschil is tussen een ondergronds logistiek systeem (OLS) en een ondergronds stedelijk distributiesysteem. Hoewel het tweede zou kunnen worden beschouwd als een specifieke vorm van OLS, zijn er qua haalbaarheid essentiële verschillen.

Het grote probleem is met name de zeer grote investering die moet worden gedaan vooraleer men een operationeel systeem heeft uitgebouwd. Daarom zocht men in de eerste plaats naar zware transportstromen, met een hoge toegevoegde waarde en waarvan de levering eveneens zeer tijdsgevoelig is, tussen enkele grote logistieke centra, zoals tussen de bloemenveiling van Aalsmeer en Schiphol Airport.

Een stedelijk distributiesysteem wordt net gekenmerkt door een sterk vertakt en fijnmazig systeem. Dit geldt zeker voor Vlaanderen, waar de handel veel minder geconcentreerd is in de stadskern en sterker ontwikkeld is in de periferie van de stad. Het is dan ook maar de vraag of de zware investeringen die hiervoor moeten worden gedaan in Vlaanderen maatschappelijk verantwoord zijn. Ik kan me wel voorstellen dat in Tokyo, waar de ruimte uitermate schaars is en de grondprijzen een veel-

voud zijn van deze in Brussel of Antwerpen, dit op middellange termijn het overwegen waard is. Net zoals een metro enkel zin heeft zodra de stad een minimale grootte en concentratie heeft, zo verwacht ik ook dat een ondergronds stedelijk distributiesysteem enkel vanaf een bepaalde schaal-grootte van een stad te verantwoorden is.

Vervoer per pijpleiding wordt door mij als een volwaardige modus mee in het transportbeleid opgenomen. Nieuwe vormen van (goederen)vervoer worden zeker niet uitgesloten. Ze moeten echter ook duidelijk tegemoetkomen aan een maatschappelijke behoefte en op een eenduidige wijze kunnen ingepast worden in het vervoerbeleid. Het zou weinig zinvol zijn een nieuwe vervoermodus te creëren, zonder de huidige problemen op te lossen.

Ik beantwoord de vragen van de Vlaamse volksvertegenwoordiger hierna in een iets andere, meer logische volgorde.

1. Op technisch vlak dienen zich steeds nieuwe transportsystemen aan, het ene al ambitieuzer dan het andere.

Steeds is kenmerkend dat dit gepaard gaat met hoge ontwikkelingskosten en enorme investeringen. Ook blijkt steeds dat de voorgestelde systemen pas rendabel worden als ze op grote schaal zijn gerealiseerd.

In de praktijk zijn het bijgevolg vooral de innovaties in de bestaande transportsystemen die finaal tot gewijzigde transportsystemen leiden.

2. We moeten jammer genoeg vaststellen dat nogal wat nieuwe, grensverleggende systemen gestorven zijn op de tekenplank. Jammer genoeg hebben de overlevende systemen herhaaldelijk, ook in België, tot behoorlijke financiële katers geleid.

De Vlaamse overheid staat echter principieel niet negatief tegenover het innovatief denken rond toekomstige transportsystemen. Maar het moet gaan om een realistische benadering, waarbij ook de private sector duidelijk te kennen geeft dat het om realiseerbare projecten gaat. Dat zijn technisch voldragen projecten, die tegemoetkomen aan een reëel ingeschatte behoefte en waarvan de neveneffecten kunnen worden beheerst.

Verwacht mag worden dat met de formule van PPS (*publiek-private samenwerking* – red.) innovatieve (deel)systemen in de toekomst meer

ontwikkelingsmogelijkheden zullen krijgen. En ongetwijfeld zal het thema van innovatieve transportsystemen ter sprake komen binnen de MORA (*Mobiliteitsraad* – red.).

3. De ontwikkelingen inzake innovatieve transportsystemen elders in de wereld worden op dit ogenblik behoorlijk gevolgd. Toch denken we dat de technische knowhow van de Vlaamse administratie momenteel nog veeleer beperkt is.

Het is daarom onze bedoeling om in de eerstkomende jaren meer aandacht aan deze ontwikkelingen te besteden. Er zal worden bekeken wat de beste manier is om de beschikbare kennis te verzamelen en te verspreiden onder de diverse betrokkenen.

4. Het OLS is mij bekend, en de ontwikkelingen in Nederland zullen zeker verder worden gevolgd. Dat geldt ook voor de ontwikkelingen in Japan en elders in de wereld.

Het lijkt me echter nog te vroeg om nu reeds te stellen dat dit het vervoermiddel van de toekomst zal zijn. Immers, zelfs als het elders een realistisch alternatief blijkt te zijn, dan nog zal moeten worden aangetoond dat deze techniek marktconform in de Vlaamse context toepasbaar is.