



# Met u naar een platform voor een duurzame stadsdistributie in Gent

## Resultaten workshops duurzame stadsdistributie



Bart Desmedt, Traject

# Situering



- 1997: Mobiliteitsplan Gentse Binnenstad
  - grote autoluwe zone rond historische kern
  - evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid  
venstertijden, laadplaatsen
- 2004: Studies Stad Gent (DHV/Iris)
  - Studie Stadsdistributie / Studie Laden en Lossen
  - Geven inzicht in praktijken/behoefte stadsdistributie
  - Eerste consultatie partijen
- 2008–2012: CIVITAS
  - Verder zetten consultatie
  - Workshops met (ervarings) deskundigen
    - Creatie platform duurzame stadsdistributie
  - Focus op centrum  
(binnen de parkeeroute + belangrijke handels-assen errond)



ZONE  
UITGEZONDERD  
en lossen voor  
voertuigen -1  
van 18u. tot 11  
Uitgezonderd ta  
  



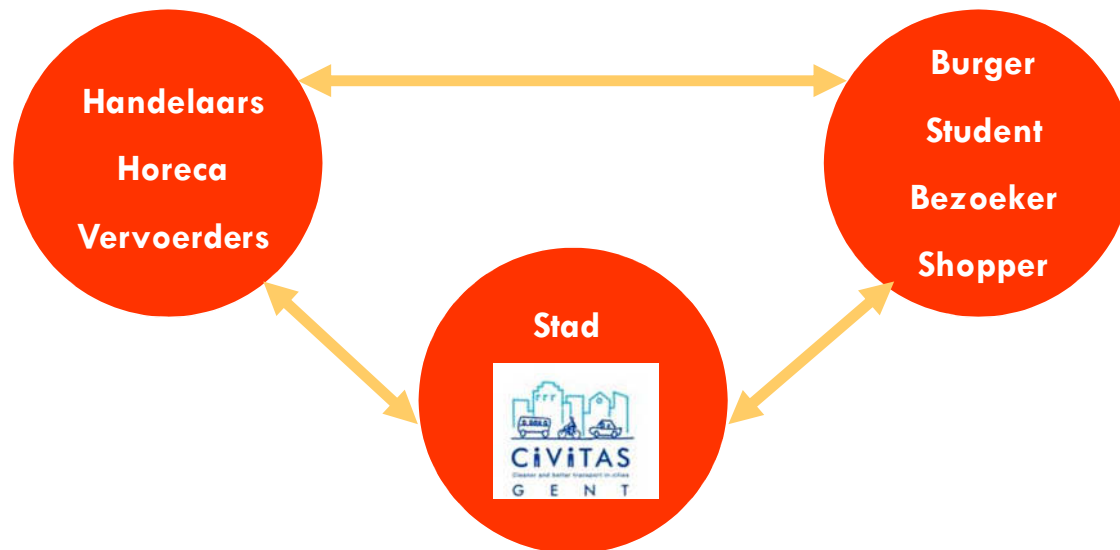







# Basisgedachte

- Leveringen zijn essentieel voor de stedelijke economie
- Ze moeten vlot kunnen gebeuren, maar met respect voor ander (noodzakelijk) verkeer, belanghebbenden, leefmilieu = “duurzame stadsdistributie”
  - Belang van een goede samenwerking van alle partijen, waarbij iedereen wint
  - Overlegplatform “duurzame stadsdistributie”



# Opzet

3 workshops:

luisteren naar direct betrokkenen: handelaars, horeca, vrachtvervoerders

→ wat zijn de knelpunten (workshop 1)

→ wat zijn de voornaamste oplossingen? (workshop 2)

→ oefening met 1 bepaalde case: Vlaanderenstraat

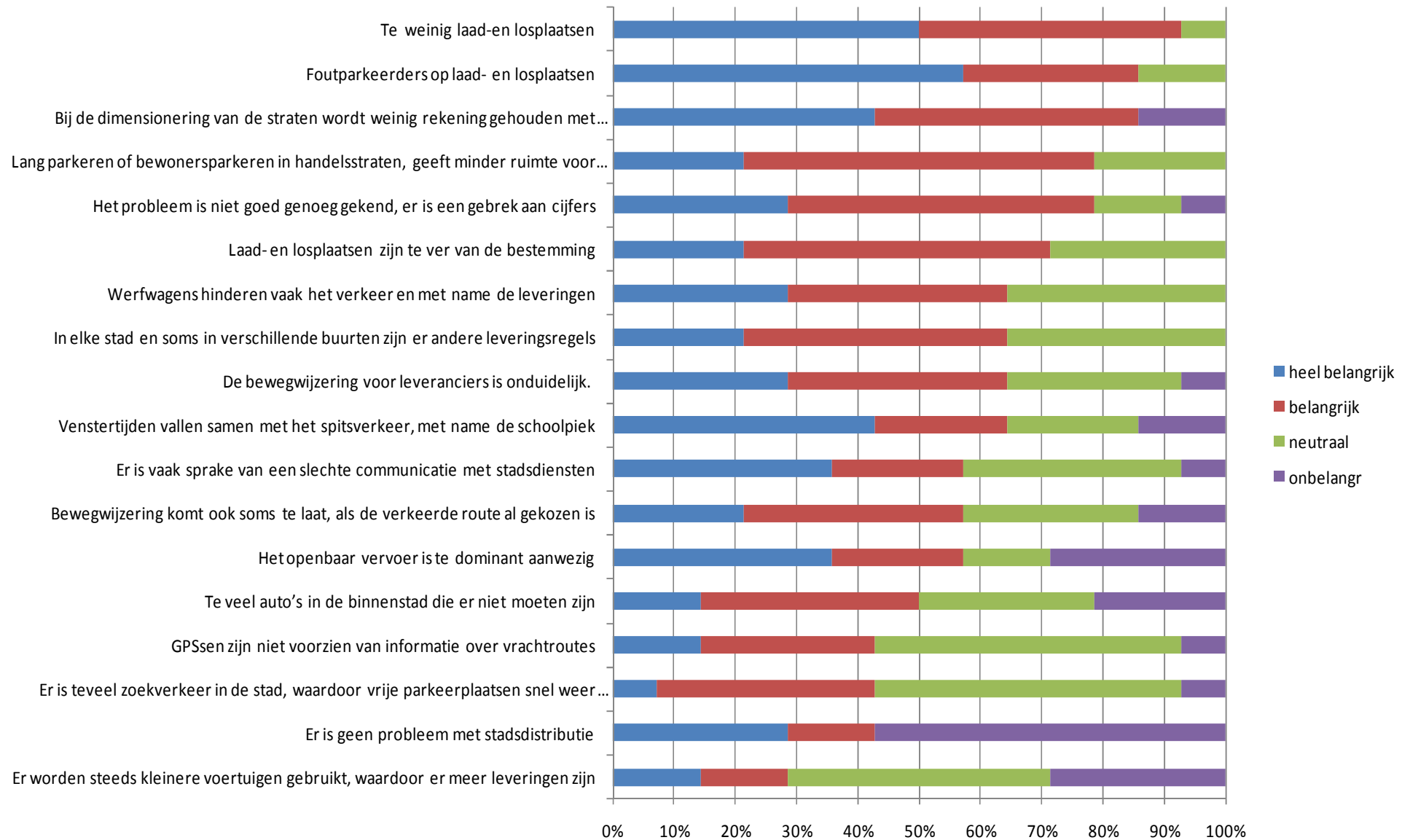
→ aanzet tot overlegplatform



# Knelpunten

- **Is er een probleem?**
  - leveringen zijn maar een deel van het verkeer in de binnenstad
  - veel leveringen zijn voor bewoners of werven
  - er wordt al veel gebundeld uit economische redenen
    - relativeren
    - nood aan goed cijfermateriaal
- **Voornaamste knelpunten:**
  - vinden van laad- en losplaatsen
    - gebrek aan ruimte (structureel, werken)
    - foutparkeerders
  - onduidelijkheid regels of routes
  - te weinig communicatie met de overheid

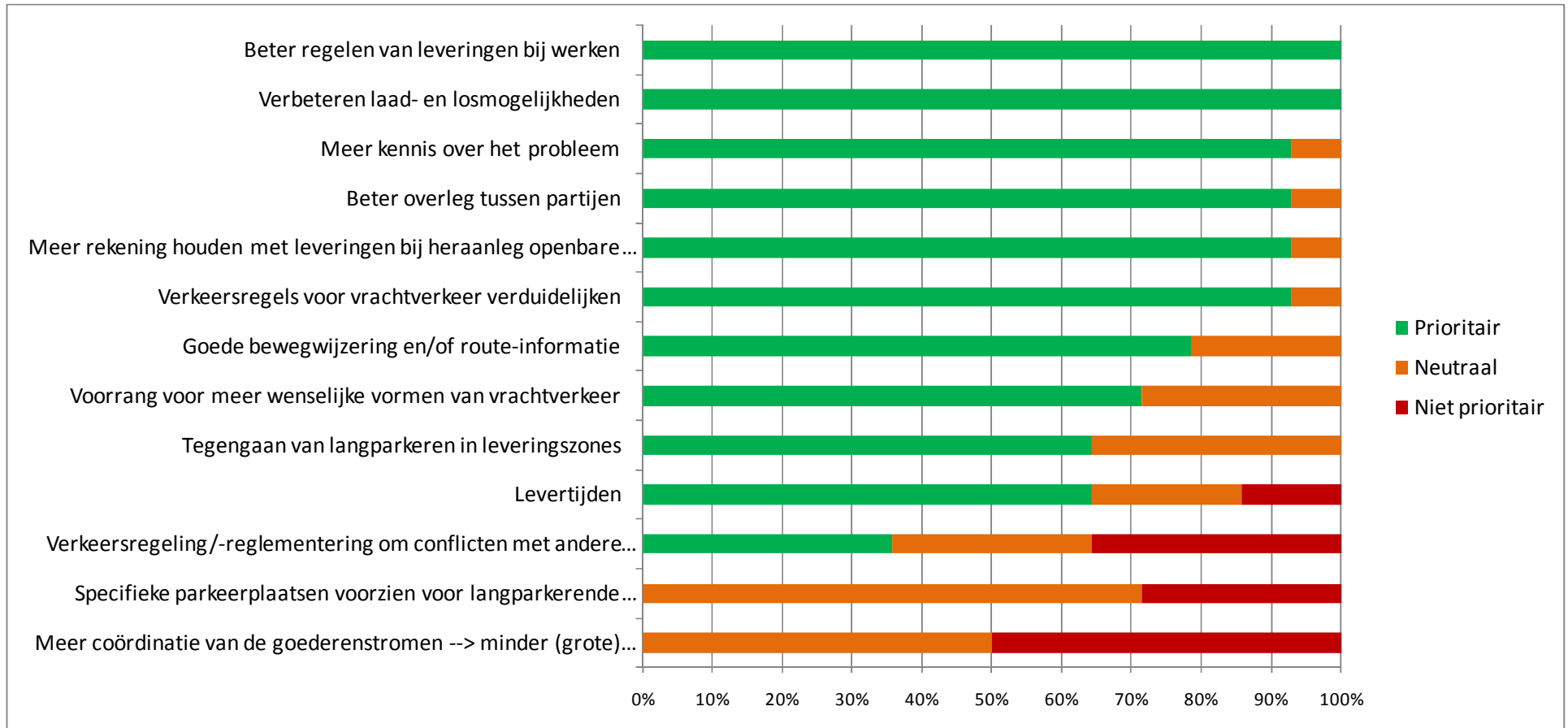
# Quotering knelpunten



# Oplossingsrichtingen

- **Betere/meer laad- en losplaatsen**
- **Betere samenwerking en communicatie**
  - stadsdiensten
  - werken
  - werfverkeer
  - openbaar vervoer
- **Propere voertuigen**
- **Venstertijden**
- **Beter cijfermateriaal → beter duiden van het probleem**

# Belangrijkste oplossingen



# Op welke manier toepassen?

## “Bottom-up” aanpak

### Waarom? leveringsnoden zijn heel lokaal + divers

- De **handelaar en/of (zijn) leverancier** kunnen veel problemen zelf oplossen door goede afspraken
  - Onderling → efficiëntie verhogen
  - In samenwerking met de burens → goed nabuurschap
- Maatregelen voor verschillende handelaars of straten komen best op het **niveau van de wijk** tot stand
  - Vb. bepalen beste laad- en losplaatsen in functie van kennis over behoeften
  - Vb. via Gebiedsgerichte Werking, Dekenijen,...
- Een **overkoepelende werking** heeft als taak deze aanpak te ondersteunen
  - Ondersteuning individuele en wijkacties
  - Stroomlijnen reglementair aspect en lay-out

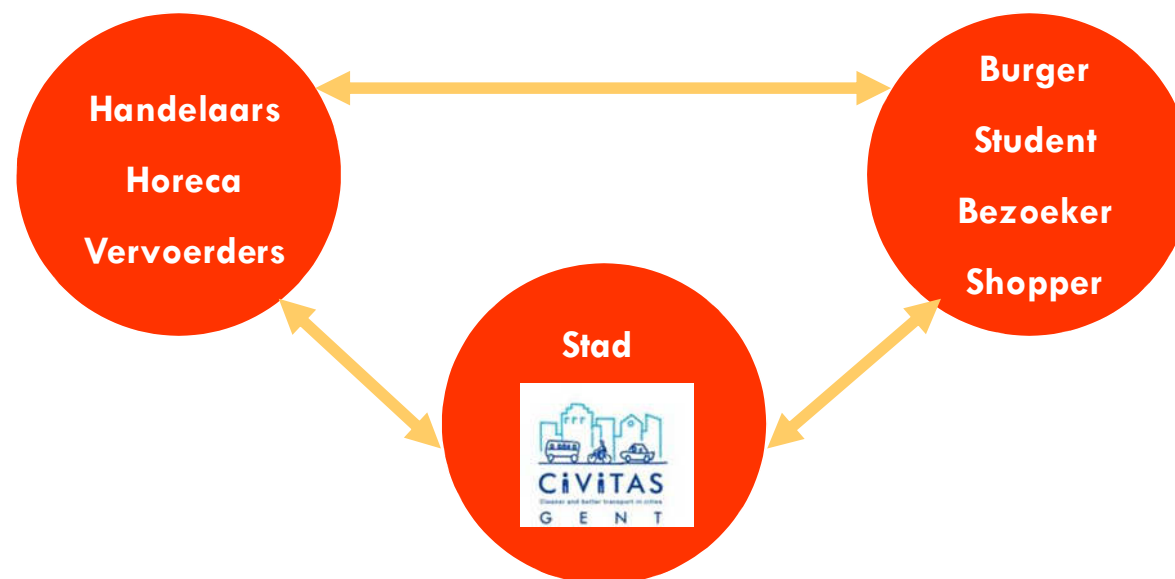
# Op welke manier toepassen?

In overleg en samenwerking

Belang van een goede samenwerking van alle partijen

→ “Geven en nemen”

→ Voorrang aan win-win oplossingen



# Het vervolg

Creatie overlegplatform stadsdistributie

Proefproject Vlaanderenstraat

Parallel:

Studie distributie Vlaams Instituut  
Mobiliteit

Gent en Hasselt pilotsteden

Documentatie: [www.civitasgent.be](http://www.civitasgent.be)



Bedankt voor uw aandacht