



VIL

AUTONOME VOERTUIGEN,

DUURZAAM

ALTERNATIEF IN DE STAD?

Zelfrijdende voertuigen kunnen inderdaad als pakjesbezorgers fungeren in de stad, maar de grootschalige inzet ervan vereist een aanpassing van de wetgeving én samenwerkingsmodellen. Tot die conclusie komt VIL na het project "Autonome Logistieke Elektrische Eenheden voor Steden" of kortweg "ALEES".

Nancy VAN DEN EYNDE

De voordelen van zelfrijdende eenheden zijn volgens de onderzoekers legio. Zo zouden niet alleen de wagens op zich compact, stil, emissieloos en veilig zijn. Als er daarnaast wordt gezorgd voor flexibele routeplanningen en een betere belading, kan er efficiënter worden aangeleverd en afgevoerd. Geconsolideerde leveringen zouden zo minder verkeer en een betere leefbaarheid in de stadscentra opleveren.

HYPERGECONNECTEERD NETWERK

Een hypergeconnecteerd netwerk, waarin de voertuigen maximaal benut worden, zou voor het VIL het ideale scenario vormen. De onderzoekers denken dan aan een systeem met grote stedelijke distributieplatformen aan de rand van de stad en verschillende "micromagazijnen" in het stadscentrum, waarbij deze laatste als knooppunt zouden dienen voor allerhande vormen van lokale distributie. Autonome voertuigen kunnen, in dit

scenario, de inbound volumes of de bestellingen van lokale handelaars vanuit de distributieplatformen naar het stadscentrum brengen. Zelfs het vervoer van gekoelde goederen zou tot de mogelijkheden behoren.

NIET VOOR MORGEN...

Hoewel de technologie er veelbelovend uitziet, verwacht het VIL de eerstkomende jaren echter nog geen grootschalige inzet van autonome voertuigen in onze stadskernen. Niet alleen de wetgeving gooit daarbij roet in het eten. Om voldoende te vervoeren volume samen te brengen, zijn er absoluut samenwerkingsmodellen noodzakelijk tussen de logistieke sector, de industrie en de overheid, zeggen de onderzoekers.

"Om dit scenario rendabel te maken, is er voldoende volume nodig. Vlaanderen heeft geen wereldsteden, dus er zal moeten samengewerkt worden. Die samenwerking tussen verschillende partijen is cruciaal, maar meteen de moeilijkste opdracht", bevestigt VIL projectleider Kris Neyens. Samenwerking en coördinatie zouden ook cruciaal zijn bij verdere tests. "De wederzijdse injectie van kennis en ervaring van de industrie en de logistieke sector moeten onze overheden sterken met concrete expertise. Dit zal uiteindelijk leiden tot een snellere implementatie van autonome stadslogistieke voertuigen en de daaraan verbonden voordelen", hoopt de organisatie.

nvde@transpo.org

MECHELEN MAAKT KENNIS MET ZELFRIJDENDE PAKJEDIENST

Eind mei werd in Mechelen een zelfrijdend voertuig getest voor last mile beleving, een primeur voor Vlaanderen. Onder politiebegeleiding, reed het elektrische voertuig autonoom heen en weer over de Bruul, een drukke winkelstraat in de binnenstad, en leverde er pakjes af bij verschillende winkeliers. Tijdens de test zat er nog een begeleider in het voertuig om de colli af te leveren (en indien nodig de noodremknop te bedienen). Op termijn zou er echter kunnen overgeschakeld worden naar, bijvoorbeeld, een lockersysteem met toegangscode of een toegangsapp. Mechelse schepenen Marina de Bie (Mobiliteit) en Stefaan Deleus (Slimme Stad) reageren enthousiast: "Dé uitdaging voor ons historisch centrum is het evenwicht vinden tussen leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid. Het autoluwe gebied is daar een belangrijk element in, maar dan moeten er voldoende alternatieven zijn om de bereikbaarheid te garanderen. De beleving via fietskoeriers voor de first of last mile is een mogelijkheid die we de voorbije jaren volop gestimuleerd hebben, maar ook elektrische autonome voertuigen kunnen hier een belangrijke rol in spelen."

NVDE