

Beleidsondersteunende paper

DATAVERZAMELING STEDELIJKE DISTRIBUTIE

JULI 2012

Katrien De Langhe, Jochen Maes, Koen Mommens, Roel
Gevaers, Christa Sys

Wettelijk depotnummer: D/2012/11.528/17

Steunpunt Goederen- en personenvervoer

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

steunpuntgoederen&personenvervoer@ua.ac.be

<http://www.steunpuntgoederen-personenvervoer.be>

DATAVERZAMELING STEDELIJKE DISTRIBUTIE

Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer doet beleidsrelevant onderzoek in het domein van transport en logistiek. Het is een samenwerkingsverband van het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen en het Departement MOBI – Transport en Logistiek van de Vrije Universiteit Brussel. Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer wordt financieel ondersteund door de coördinerende minister Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Innovatie en Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding en Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de functioneel aansturende en functioneel bevoegde minister.



Inhoud

1	Inleiding.....	2
2	Beschikbare informatie.....	3
3	Dataverzameling.....	4
3.1	Hoe verzamelen.....	5
3.2	Werken met scenario's.....	7
3.3	Budget.....	7
3.4	Timing.....	8
4	Conclusie.....	9
5	Actiepunten.....	9
6	Referenties.....	10
7	Bijlage 1: Reacties steden.....	11

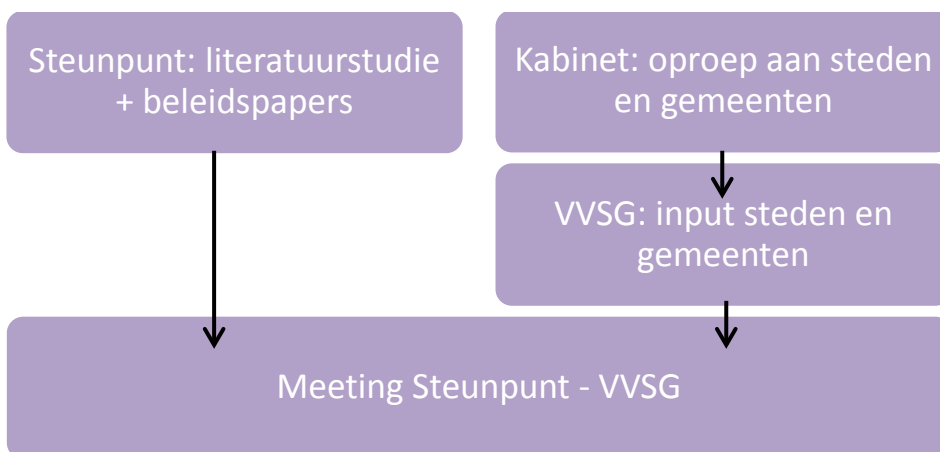
1 Inleiding

Vlaanderen heeft geen zicht op de goederenvolumes in de steden. Dit is nochtans een essentiële voorwaarde voor het voeren van een adequaat stedelijk beleid. Dataverzameling voor stedelijk vrachtvervoer is vandaag beperkt aanwezig. Weinig steden hebben een inzicht in deze goederenstromen. Databeschikbaarheid/verzameling is een moeilijk verhaal. Literatuurstudie (Macário, 2012) bevestigt dat het ontbreken van data een veel voorkomend probleem is.

Vlaanderen moet echter een zicht hebben op welke soorten volumes er op welke assen zitten naar/ in de steden. Sommige van deze goederenstromen (bv. belevring horeca, supermarkten,...) kruisen elke stad en/of gemeente; terwijl andere stromen specifiek zijn voor bepaalde steden/gemeenten omwille van de aanwezige industrie. Naast de regionale overheid, hebben ook steden en gemeenten er belang bij om hun lokaal beleid hierop af te stemmen.

Deze beleidsnota werd opgesteld in samenwerking met VVSG, vertegenwoordigd door dhr. Bart Palmaers. Het doel van deze nota is bijgevolg om de ideeën van het Steunpunt Goederen- en Personenvervoer en VVSG met betrekking tot de dataverzameling van stedelijke distributie te bundelen.

Figuur 1: Totstandkoming beleidsnota



Bron: Eigen samenstelling

In een eerste fase werden door het Steunpunt enkele beleidspapers gepubliceerd. Hierbij werd in de mate van het mogelijke altijd aandacht besteed aan de onderbouwing met accuraat cijfermateriaal. Vervolgens werd de literatuur doelgericht gescreend op data. Hieruit bleek dat er weinig data over stedelijke distributie te vinden zijn in de literatuur (Macário, 2012). Daarnaast groeit de

bewustwording bij de steden dat er ook nood is aan een mobiliteitsbeleid dat niet enkel van toepassing is op personen, maar ook op goederen. Zo werd op initiatief van het kabinet een rondvraag georganiseerd bij de steden en gemeenten. Data zijn namelijk nodig op zowel Vlaams als stedelijk niveau, omwille van twee redenen:

- 1) **Inhoudelijk:** maatregelen moeten gefundeerd kunnen worden. Hiervoor kan eventueel gekeken worden naar buitenlandse voorbeelden; in het buitenland zijn er steden die data hebben over de winkelprofielen.
- 2) **Sensibiliseren:** beleidsmakers moeten gesensibiliseerd worden over het tekort aan data

De resultaten van deze rondvraag, alsook de literatuurstudie van het Steunpunt vormden in een volgende fase input voor een overleg tussen het Steunpunt en VVSG, dat plaatsvond op 6 juli 2012. Figuur 1 verduidelijkt de totstandkoming van deze nota.

Deze nota is verder opgebouwd als volgt. In sectie 2 wordt overlopen welke data reeds beschikbaar zijn en welke data nog verzameld moeten worden. Vervolgens bespreekt sectie 3 de effectieve dataverzameling. Sectie 4 geeft verder een algemene conclusie en in sectie 5 tot slot zijn enkele actiepunten weergegeven.

2 Beschikbare informatie

VVSG is voorstander van de dataverzameling, maar momenteel is er bij de steden en gemeenten weinig bereidheid om acties te ondernemen. Meer dan 90% van de steden wil nu, gezien de financiële crisis en de komende verkiezingen in oktober, geen geld vrijmaken om data te verzamelen. Dataverzameling is immers tijd- en financieel intensief. Wel voelen de meeste steden en gemeenten de noodzaak aan om aan dataverzameling te doen. Momenteel hebben enkele steden, meer bepaald Vilvoorde, Hasselt, Turnhout, Antwerpen, Sint-Niklaas, Brugge en Gent, op de oproep van het kabinet en VVSG gereageerd. Een overzicht van hun reacties is weergegeven in de bijlage 1.

De dataverzameling werd georganiseerd volgens bepaalde categorieën; tevens de opbouw van de tabel in bijlage 1. Aan de steden werd gevraagd om informatie te geven met betrekking tot volgende zes categorieën:

- Winkelprofiel
- Bevoorradingsprofiel
- Vervoersprofiel
- Analyse logistieke spelregels

- Stakeholdersanalyse
- Overige dataverzameling

Met betrekking tot het ‘winkelprofiel’ kan gebruik gemaakt worden van de Winkelnota Vlaanderen (2010). Deze nota wordt binnenkort aan alle steden/gemeenten in Vlaanderen aangeboden en bevat winkelprofieldata (www.vvsg.be > economie_en_werk > economie > detailhandel > winkelnota). Tot op een laag niveau weten alle steden/gemeenten dan waar welke winkel gelegen is. Deze informatie zal beschikbaar zijn in 2013 en zal bijgevolg door de steden/gemeenten zelf worden aangeleverd. Aangezien de informatie nu nog niet publiek beschikbaar is, kan nog geen uitspraak worden gedaan over de exacte details ervan.

Wat betreft de categorie ‘analyse logistieke spelregels’ bestaan er al relatief veel data, bijvoorbeeld beschikbaar bij de studie D-via. De achterliggende data van de monitor zijn echter niet publiek beschikbaar. De stakeholdersanalyse zou vervolgens deels via PIEK II¹ kunnen verlopen. Voor de overige dataverzameling kan worden vastgesteld dat er over e-fulfilment en bouwlogistiek nog maar weinig data beschikbaar zijn.

Voor de categorieën ‘bevoorradingprofiel’ en ‘vervoersprofiel’ tot slot moeten nog volop data verzameld worden. Het vervoerprofiel kan eventueel deels bepaald worden aan de hand van camera’s van het Vlaams Verkeerscentrum.

Kortom, er is veel wetenschappelijk materiaal, maar er zijn slechts weinig concrete data voorhanden. Dit heeft als gevolg dat veel maatregelen nu intuïtief genomen worden in plaats van op basis van relevante data.

3 Dataverzameling

Uit de vorige sectie blijkt dat een aantal data nog verzameld moet worden. Deze data kunnen worden ingedeeld in twee groepen:

- **Basisdata:** een set van data die voor alle steden verzameld moet worden en als doel hebben om een beeld te krijgen van de problematiek in de Vlaamse steden

¹ Het PIEK I-pilootproject had als doel het belevaren, buiten de spitsuren, van supermarkten in steden met stil materiaal (stillter dan 65 dB(A)). In dit eerste PIEK pilootproject zijn er in 9 steden 16 winkels van 2 winkelketens belevend buiten de spits (vroeg ochtend en late avond) met dit stille materiaal. Het succes van dit project leidde tot de beslissing van een vervolgproject. Verbreding en verdieping staan nu centraal. PIEK II project beoogt bijgevolg meer steden, meer distributeurs en meer winkelpunten te betrekken in dit project.

- **Differentiatie:** sommige steden kunnen hierin dan nog verder differentiëren. Steden zoals bijvoorbeeld Antwerpen beschikken al over data en deze steden, de voorlopers, mogen niet afgestraft worden op het feit dat ze al data hebben. Om aan deze steden een extra waarde te bieden, zouden zij verder kunnen differentiëren op de basisdata.

Het is nodig om een gedifferentieerd antwoord te hebben en niet gewoon in het algemeen “dit zijn de data die nodig zijn”. Steden moeten aangeven waarop ze willen focussen en kunnen zo inzetten op hun prioriteiten. De basisdata zijn dan weer nodig voor de vergelijkbaarheid en benchmarking tussen steden. Uiteindelijk kan dan gekomen worden tot x aantal groepen steden met dezelfde kenmerken, waarbij elke groep gebaat is bij een bepaalde groep data.

3.1 Hoe verzamelen

Voor de basisdata kunnen bepaalde technieken bepaald worden, bv. het tellen van het aantal vrachtwagens, het bevragen van winkeliers (via interview, (online) enquête), etc. In Mechelen worden bv. meetlussen gebruikt, die achteraf worden aangevuld met nummerplaatherkenning. Zo’n technieken zijn makkelijker voor een groot gebied. Voor de differentiatiedata kunnen enquêtes en tellingen nuttig zijn. Een nadeel van enquêtes is echter dat nooit een volledige stad in kaart zal kunnen worden gebracht.

Er zijn al data beschikbaar, maar niet op plaatsen die voor de hand liggend zijn. In Antwerpen is er bijvoorbeeld een dicht cameranetwerk. Het Verkeerscentrum heeft data over waar de voertuigen de stad binnenkomen, maar daarmee weet je bijvoorbeeld nog niet waarmee de vrachtvoertuigen gevuld zijn. Het Vlaams Verkeerscentrum heeft veel gegevens over voertuigbewegingen op het hoofdwegennet, maar niet op lokaal niveau. Er is een verkeersbordendatabank, die laad-en losplaatsgegevens bevat, maar deze data moeten nog uit de databank gehaald worden. De Vlaamse Overheid zal hier geld voor moeten vrijmaken. Daarnaast kunnen ook D-via data gebruikt worden. Er zijn ook plannen geweest bij het VIM om data online te zetten en te updaten, maar dit is nooit uitgevoerd. Het online plaatsen van deze data is een essentiële eerste stap.

Vervolgens kan gebruik gemaakt worden van de ADSEI data². Deze data geven de gemeente van oorsprong en bestemming weer, maar geen concrete adresgegevens. Verder worden specificaties over tonnage, tonkilometer, kilometer en het verpakkingstype (container, pallet, vaste/vloeibare

² De Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) is in België verantwoordelijk voor het verzamelen, verwerken en verspreiden van actuele gegevens over verschillende domeinen in de Belgische samenleving, o.a. vervoer en verkeer. Daarnaast worden ook Europese statistieken aangeboden (FOD Economie, 2012).

bulk,...) weergegeven. De informatie met betrekking tot het verpakkingstype is een nuttig onderdeel van de dataverzameling, aangezien dit mee de handling- en transportmogelijkheden van goederen bepaalt.

Uit mobiliteitsplannen kan het aantal voertuigen gehaald worden, maar voor vracht is het belangrijk om verder te kunnen kijken en te weten of het om vrachtwagens, bestelwagens, ... gaat. Deze details staan niet in mobiliteitsplannen. Daarnaast is er de Locatus Databank. Deze is vrij duur, maar er kan veel³ uitgehaald worden. Een nadeel is dat er vaak een achterstand is van drie jaar.

De data die beschikbaar zijn, moeten vaak wel nog worden omgezet in een formaat dat gebruikt kan worden, bijvoorbeeld Access of Excel. Bij grotere steden in het buitenland is er vaak één persoon verantwoordelijk voor het samenbrengen van deze data.

Verder kan er een onderscheid gemaakt worden in:

- Data die op Vlaams niveau beschikbaar zijn: kunnen uit het budget gehaald worden.
- Data die verzameld moeten worden m.b.v. cofinanciering. Hierbij moet de vraag gesteld worden of er kandidaten zijn voor de cofinanciering? Slechts een beperkt aantal steden kan een budget vrijmaken (bijvoorbeeld Antwerpen en Gent), maar zullen kleine steden dit willen doen? De informatie zou dan sowieso aanvullend moeten zijn op de data die ze zelf al hebben.

Op de markt zijn er enkele onderzoeksbureaus die onderzoek (kunnen) verrichten m.b.t. een dataverzameling. Het is raadzaam om hen te contacteren met de vraag hoeveel een uitgebreide dataverzameling zou kosten.

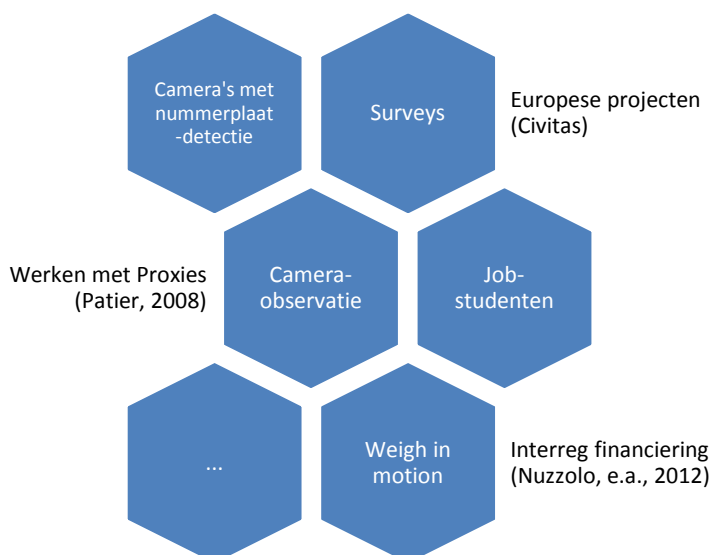
Uiteindelijk moet gekomen worden tot volgende verdeling:

- Vlaanderen engageert zich tot x
- De steden engageren zich tot y

De invulling van x en y is afhankelijk van het Vlaams budget. Steden hebben vervolgens de keuze of ze mee in het project stappen, al dan niet. Sommige steden kunnen dan in de diepte specifieke data onderzoeken.

³ De data die uit de Locatus Databank kunnen worden gehaald zijn o.a. de naam van de winkels, het volledige adres (inclusief coördinaten), het type winkel, de soort straat en gebied waarin ze gelegen zijn en de grootte van de winkel.

Figuur 2: Methodes dataverzameling



Bron: Eigen samenstelling

Figuur 2 vat de technieken voor dataverzameling samen. In de rand van de figuur worden alternatieve pistes weergegeven.

3.2 Werken met scenario's

Om de dataverzameling concreet aan te pakken, kan gewerkt worden met verschillende scenario's:

- Nulscenario: het beleid is niet cijfermatig onderbouwd
- Minimum scenario: beperkte data worden verzameld voor een beperkt aantal steden
 - Minimum scenario a: uitgevoerd door jobstudenten
 - Minimum scenario b: bestek in de markt plaatsen
- Gewenst scenario: uitgebreide data worden verzameld voor een beperkt aantal steden
- Ideaal scenario: uitgebreide data worden verzameld voor een groter aantal steden
- Gefaseerde aanpak

Voor elk scenario kan vervolgens een budget worden opgesteld. Zo kunnen steden op voorhand weten hoeveel het kost om een bepaald aantal data te verzamelen. Dit aspect wordt behandeld in de volgende paragrafen.

3.3 Budget

Het verzamelen van data is tijds- en kostenintensief. Om dit degelijk aan te pakken is er budget nodig. Ook hier zijn er verschillende mogelijkheden. Een eerste mogelijkheid is dat de

dataverzameling volledig gefinancierd wordt door Vlaanderen. Een andere mogelijkheid is dat de Vlaamse Overheid de verzameling deels financiert en dat de steden en gemeenten bijleggen. Een voorstel is dat er voor elke euro Vlaams geld ook een euro stedelijk geld betaald wordt. Een andere mogelijkheid is gebruik te maken van een vaste startprijs, bijvoorbeeld €20.000, waar dan nog een variabele kost bovenop komt, die afhankelijk is van de grootte van de stad, specifieke data, etc.

In Frankrijk zijn er budgetten vrij gemaakt voor dataverzameling. Daar is dan een snapshot gemaakt van de problematiek. Auteurs die hierrond onderzoek hebben gevoerd, zijn o.a. Patier (2008, 2009, 2010) en Dablanc (2009). In Nederland bestaan er studies van 15 steden, uitgevoerd door Buck Consultants. De kostprijs hiervoor ligt tussen €15.000 en €25.000 per stad. In elk van de studies staan data m.b.t. goederenstromen in en uit de stad en een analyse van die data. Het Steunpunt kent het bestaan van deze studie, maar beschikt niet over een exemplaar. In Breda kostte het ongeveer €30.000 om een bevoorradingsprofiel te laten opstellen.

Een sluitende berekening van het vereiste budget is mogelijk na het beantwoorden van een aantal vragen:

- Periode: rekening houdend met de verwerking en de bedoeling van de presentatie van de resultaten op het stedelijk event in het voorjaar van 2013: september/oktober 2012
- Uren: ochtendspits, late voormiddag (normale stroom van vrachtwagens), avondspits
- Wie telt: studenten of medewerkers steden/gemeenten
- Aantal personen:
 - Afhankelijk van aantal steden
 - Afhankelijk van aantal belangrijke invalswegen (en/of zone)
 - Afhankelijk van vast team voor alle steden (consistentie) of team per stad
 - Één persoon per invalsweg of twee (check en double check)
- Welke dagen: afhankelijk van het profiel van de stad/gemeente (marktdag, kermis, ...)
- Betrokken partij: VVSG (welke steden geïnteresseerd, welke data reeds beschikbaar,...)
- Interviews naast de tellingen?

3.4 Timing

De timing die voor de dataverzameling voorzien wordt, kan worden verdeeld in de korte en lange termijn. In de korte termijn is het aan te raden dat de Vlaamse Overheid zich financieel engageert om data te verzamelen en steden hiertoe te faciliteren. Daarnaast is het aan te raden om D-via openbaar te maken.

De eigenlijke dataverzameling is op de lange termijn gericht. De reden hiervoor is dat veel steden moeten worden onderzocht. Een alternatief is werken met een gefaseerde aanpak, waarbij de Vlaamse Overheid een aantal pilootsteden uitzoekt en budget vrijmaakt voor een aantal cameradetectiesystemen op invalswegen of drukke leverplaatsen. Dan pas zijn er sluitende data.

4 Conclusie

Er zijn data nodig met betrekking tot stedelijke distributie op Vlaams en lokaal niveau en dit omwille van twee redenen: als fundering voor beleidskeuzes (gedetailleerde data nodig) en als sensibilisering (basisdata nodig). Iedere stad die aan de dataverzameling zal deelnemen, moet eenzelfde formaat van basisdata hanteren, meer specifiek dezelfde meetpunten en methodologie. Een aantal steden kan daarnaast differentiëren volgens eigen keuzes.

Het is aan te raden om te werken met verschillende scenario's: een minimumscenario, ideaal/gewenst scenario, etc. afhankelijk van het budget. De data die gemeten moeten worden, moeten deels van Vlaanderen komen, deels van de steden. Voor het bevoorrading- en vervoerprofiel kan er een cofinanciering zijn tussen de steden en Vlaanderen.

5 Actiepunten

Er is een duidelijke rol voor de steden en gemeenten, in samenwerking met het kabinet en het Steunpunt weggelegd. Het Steunpunt zal in het najaar een tabel ter beschikking stellen met daarin informatie over dataverzameling in het buitenland en bronnen waar de verschillende data gevonden kunnen worden.

6 Referenties

- Ambrosini, C., Patier, D., Routhier, J.L. (2010). Urban Freight Establishment and tour-based surveys for policy-oriented modelling. *Procedia Social and Behavioral Science*, 2(3), 6013-3026.
- Ambrosini, C., Routhier, J.L. (2004). Objectives, methods and results of surveys carried out in the field of urban freight transport: an international comparison. *Transport Reviews*, 24(1), 57-77.
- Dablanc, L. (2009). *Freight transport for development toolkit: Urban freight*. Transport Research Support.
- FOD Economie (2012). Statistiek en Economische informatie ADSEI. Geraadpleegd op: <http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/organisatie/adsei/>.
- Gonzalez-Feliu, J., Ambrosini, C., Pluvinet, P., Toilier, F., Routhier, J.L. (2012). N A simulation framework for evaluating the impacts of urban goods transport in terms of road occupancy. *Journal of Computational Science*, in press.
- Gonzalez-Feliu, J., Routhier, J.-L. (2012). Modeling urban goods movement: how to be oriented with so many approaches? *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, in press.
- Macário, R. (2012). *Future challenges for city logistics*. Lezing Universiteit Antwerpen, 4 mei 2012.
- Nuzzolo, A., Comi, A., Ibeas, A., Moura, J.L. (2012). Urban freight transport and city logistics policies: comparison among Rome, Barcelona and Santander. *Research Center of Transport Planning and Traffic Engineering*.
- Patier, D., Rouhier, J.L. (2009). How to improve the capture of urban goods movement data. In Bonnel, P., Lee-Gosselin, M., Zmud, J., Madre, J.L. (eds.), *Transport Survey Methods. Keeping up with a changing world*. Bingley, VK: Emerald (pp. 251-287).
- Patier, D., Routhier, J.-L. (main authors) (2008). *Best Practice in data collection, modelling approaches and application fields for urban commercial transport models*. Conclusive report – WP3, coordination action Bestufs II, P50+an.
- Peeters, K. (2010). Startnota ‘Winkelen in Vlaanderen’. Geraadpleegd op: http://www.vvsg.be/ECONOMIE_EN_WERK/ECONOMIE/DETAILHANDEL/WINKELNOTA/Pages/Winkelnota.aspx/.

Pluvinet, P., Gonzalez-Feliu, J., Ambrosini, C. (2010). GPS Data Analysis for Understanding Urban Goods Movement. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, in press.

7 Bijlage 1: Reacties steden

		Vilvoorde		Sint-Niklaas		Antwerpen		Gent		Hasselt		Turnhout		Brugge	
Winkelprofiel	branchering en locaties winkels	aanwezig via detailhandelsplan	In kaart gebracht voor de stad	Zijn bevroegd in een enquête (op basis van Locatus databank). Uitgevoerd door BCI.											
Bevoorradingsprofiel	tijdstip, frequentie, locatie, losplaats, zendingsgrootte, afzender, ...	niet aanwezig, er werden wel al een aantal verkeersstellingen gedaan maar niet specifiek naar logistiek.	In kaart gebracht voor Stationsstraat	Bevoorradingsprofiel is ook gevraagd in enquête maar eerder beperkter meegenomen											
Vervoersprofiel	type transporteur/branche, typelading, type voertuig, beladingsgraad en bundeling	niet aanwezig, er werden wel al een aantal verkeersstellingen gedaan maar niet specifiek naar logistiek.	In kaart gebracht voor Stationsstraat	Vervoersprofiel is ook gevraagd in enquête maar eerder beperkter meegenomen. Kan wel in een breder kader worden verder gezet.											
Analyse logistieke spelregels	venstertijden, voetgangerszones, laad- en loszones, toegangswegen, ...	vanuit de praktijk heeft de stad een vrij goed beeld op deze materie	Venstertijden voor laden en lossen en venstertijden in voetgangersgebied zijn gekend.	GAPA heeft een inventaris opgemaakt van de laad- en loszones in winkelstraten. De venstertijden in Antwerpen zijn zeer beperkt. Toegangswegen zijn niet meegenomen, kan eventueel gelinkt worden aan het Vranchroutenetwerk. Kan wel in een breder kader worden verder gezet.											
Stakeholdersanalyse	Wie: handelaars, horeca, transporteurs, ... Analyse van hun wensen, pijnpunten, ...	nog geen gestructureerde bevraging in dit kader gebeurd.	Neen	Is gebeurd in een eerdere studie die werd opgemaakt door Rebelgroup in 2008. Moet wel hierzien worden. Kan wel in een breder kader worden verder gezet.											
Overige dataverzameling	Analyse bestaande datasets, ...	profiel van centrum en detailhandel langs de invalswegen en de buurtcentra is vrij goed gekend en in data bevat (locatus, detailhandel). Vervoersprofielen en bevoorradingsprofielen zijn daarentegen nagenoeg niet gekend.	Neen	Hebben een goederenstromenanalyse laten uitvoeren.											
	Specifieke onderzoeken (bv. bouwlogistiek, e-fulfillment)	neen		Afval, bouwmaterialen, winkels, zorg- en medische instellingen, stadsdiensten, onderwijs, financiële sector.											
				D-Via studie, Locatus, interviews met handelaars, enquête handelaars voor kleine regio (omgeving Vlaanderenstraat en Lange Violettestraat), info van vastgoedsector, immokantoren, info van infostewards (leegstaand en overzichtig panden), VKBO, NBB, trends top, befirst											

Vilvoorde	Sint-Niklaas	Antwerpen	Gent	Hasselt	Turnhout	Brugge
<p>Ik denk dat de grote steden die hier al een beleid rond hebben (Gent, Gent, Brugge, Antwerpen en (misschien Mechelen) beter een voortrekkersrol op zich nemen en de dataverzameling koppelen aan concrete projecten (en financiële middelen). De stad Vilvoorde beschikt in dit kader over niet zoveel expertise. Wat niet wegneemt dat hier naar de toekomst toe wel de nodige belangstelling kan voor groeien. De grotere steden kunnen hierbij misschien via financiële stimuli proefprojecten opstarten die ook voor andere steden bruikbaar zijn.</p>	Neen	<p>"Wij zijn zeer geïnteresseerd voor de oproep dataverzameling. Hoe meer hoe beter: alle bijkomende info is zinvol", "Is er budget voor een verdere analyse? Dat zal verder moeten bekeken worden op basis van wat er kan worden aangeboden tegen welke prijs."</p>	ja	<p>"Voor Hasselt is er uiteraard interesse voor dataverzameling. Alleen de co-financiering zou een probleem kunnen zijn. Afhankelijk van de omvang ervan, valt hiervoor een oplossing te zoeken."</p>	<p>"Wij zullen deze week de nodige informatie bezorgen, want binnen onze stad is er zeker interesse, weliswaar niet meer ingegaan worden."</p>	<p>"Betreffende de oproep dataverzameling, kan hier omwille van praktische redenen niet op ingegaan worden."</p>
<p>Locatus, vervoersprofielen. Wie wat hoe wanneer? Om een duidelijker beeld te krijgen zijn zowel kwalitatieve als kwantitatieve data nuttig.</p>			<p>Bevoorradingsprofiel op maat van de stad, goederenstroomanalyse, metingen rond CO² uitsluitend transport (als ook eventueel particulier vervoer); vergelijkende informatie van steden rond distributie gerelateerde thema's; relatieve gewicht in % volgens beleveringsmodi</p>			
<p>Het lijkt wel me wel belangrijk dat er wordt gezocht naar een methodiek die in latere fase ook inzetbaar is voor alle steden en koppeling met reeds bestaande data van bijvoorbeeld locatus zodat algemene antwoorden kunnen worden gefilterd bijv. Vervoersprofiel per aanwezige branche in het centrum, totaal aantal vervoersbewegingen voor oppervlakte detailhandel in de stad aanwezig.</p>						<p>Camera's, tellussen, interviews, observaties</p>
<p>Suggesties methodiek</p>						

Steunpunt Goederen- en personenvervoer
Prinsstraat 13
B-2000 Antwerpen
Tel.: -32-3-265 41 50
Fax: -32-3-265 43 95
steunpuntmobilo@ua.ac.be
<http://www.steunpuntmobilo.be>

