



door
Bert Wolters

Waar stopt de vrachtfiets?

Distributie in de (binnen)stad is erg complex: winkels, bedrijven, inwoners, enz. willen graag goederen ontvangen, maar winkelend publiek heeft weinig trek in ronkende vrachtauto's met sterke diesel-walmen. De (vracht)fiets is bezig aan een heuse opmars in deze hectische omgeving.

Toenemende complexiteit

Op het gebied van stedelijke distributie vinden veel veranderingen plaats: om de luchtkwaliteit te verbeteren, stellen gemeenten venstertijden vast, ze stellen een milieuzone in, of proberen op andere manieren de vrachtauto/bestelbus te weren uit de binnenstad. Toch zullen winkels, bedrijven en inwoners van (binnen) steden bestellingen willen ontvangen. De vrachtfiets is daarbij een steeds vaker

goed ingezet. In een presentatie van Velocity (fietsvervoer in regio Nijmegen) blijkt dat door dit bedrijf alleen al 500 kilometer per dag wordt gereden; 130.000 kilometer per jaar!

Toepassingen

De vrachtfiets is vooral erg geschikt voor stedelijke gebieden, waar veel pakketjes op relatief korte afstand van elkaar moeten worden afgeleverd. Sommige steden zijn meer geschikt dan andere. Voor historische binnensteden zijn, door de smalle straatjes, vrachtfietsen ideaal. De opkomst van internetwinkelen is ook gunstig voor de fietskoerier: veel kleine pakketjes binnen een beperkte straal zijn ideaal. Grote pakketbezorgdiensten als DHL en TNT hebben de vrachtfiets herontdekt en er rijden inmiddels al vele modellen rond in Europa (dus ook nadrukkelijk buiten Nederland).

Innovaties

Er worden veel innovaties doorgevoerd binnen de vrachtfietssector. In eerste instantie was er vooral sprake van fietskoeriers die met fietstassen of rugzak door het verkeer snelden. Door de vraag naar vervoer van grotere zendingen werd de gewone fiets uitgebreid met een laadruimte of aanhanger. Een belangrijke vernieuwing was de toepassing van elektrische trapondersteuning, die de actieradius en het te vervoeren gewicht

verbeterden. Daar hoort een controlesysteem bij dat bepaalt wanneer de trapondersteuning wordt ingeschakeld. De laadruimte biedt daarnaast veel mogelijkheden voor innovatie: de plaats van de laadruimte, de omvang en indeling, afsluitbare compartimenten die ook



Voorbeeld van een driewielige transportfiets van TNT (bron: trapkracht.blogspot.com)

nog stil open en dicht moeten kunnen, enz. Daarnaast vinden innovaties plaats op het gebied van aandrijving, 2, 3 of 4 wielen, frameconstructie, enz. enz. Ook de stroomlijning en bescherming tegen weersinvloeden zijn bronnen van voortschrijdende innovaties. De vering moet bestand zijn tegen verkeersdrempels, ritplanningssystemen kunnen worden aangepast voor de vrachtfiets, enz. enz. Wie op de hoogte wil worden gesteld van de nieuwste snufjes kan op 12 april naar Nijmegen komen, waar de European Cycle Logistics Federation haar tweede conferentie houdt. Deze vindt tegelijk met het Cargo Bike Festival plaats.

Grenzen

De vrachtfiets en bestelbus naderen elkaar op het gebied van inzetbaarheid: de vrachtfiets wordt groter (op dit moment lijkt een laadvermogen van 2 m³ en ongeveer 350 kilo het maximum) en sneller en de bestelbus kent steeds minder uitstoot van schadelijke emissies. Wanneer is nog sprake van een fiets en vanaf welk punt spreek je van een motorvoertuig? Verzekeringen weten nog niet hoe ze met dit transportmiddel moeten omgaan. Beide voertuigen kennen hun eigen optimale inzetbaarheid. Het is de vraag waar de grens tussen beide uiteindelijk komt te liggen.



De bakfiets uitvoering van DHL (bron: enschedezonestad.nl)

ingezet middel van transport. De bakfiets van weleer is inmiddels ontwikkeld tot een snel en efficiënt vervoermiddel.

Ga toch fietsen!

De fiets is in veel grote steden ontdekt als snel alternatief voor bestelbussen. Een vrachtfiets biedt een aantal belangrijke voordelen t.o.v. de bestelauto. Zo heb je voor een vrachtfiets geen rijbewijs nodig en is er in principe geen leeftijds-grens. De kostprijs van de vrachtfiets is momenteel, mede door de beperkte oplagen en de specifieke eisen, vergelijkbaar met die van een bestelbus, maar de brandstofkosten zijn laag (het opladen van de accu), hij kent geen wegenbelasting en er is geen ritregistratiesysteem nodig zoals bij een bestelbus. Daarnaast kan een vrachtfiets op veel plekken komen waar de auto niet mag komen en kun je hem bijna overal parkeren. Samengevat is de vrachtfiets breder inzetbaar en goedkoper in gebruik. De fiets wordt als transportmiddel al



De Velocity vrachtfiets is duidelijk bestemd voor grotere pakketten (bron: velocity.nl)