

# STADSDISTRIBUTIE IN KAART PILOOTSTUDIES VRAAGGESTUURD BUNDELEN

MARC SCHEPERS

Vlaams Instituut voor Mobiliteit

## Samenvatting

*De verzoening van de economische leefbaarheid van een stad en de beperking van de maatschappelijke hinder veroorzaakt door de fijndistributie is een haalbare uitdaging, zo blijkt uit diverse buitenlandse voorbeelden. Het VIM onderzoekt samen met een tiental partners hoe economisch en logistiek haalbare modellen rond duurzame stadsdistributie in Vlaanderen kunnen worden gerealiseerd. Een bottom-up benadering, het distributiecentrum als servicecenter en de bundeling van goederenstromen staan hierbij centraal. In de congresbijdrage wordt de stand van zaken van het VIM-project toegelicht.*

*Concilier la viabilité économique d'une ville et la diminution des nuisances sociales provoquées par la préalimentation subsidiaire est un défi que nous pouvons relever. Le VIM (institut flamand pour la mobilité) et une dizaine de partenaires examinent actuellement comment réaliser en Flandre des modèles économiquement et logistiquement réalisables quant à la distribution urbaine durable. Une approche ascendante, le centre de distribution en tant que centre de services et la concentration des flux de marchandises sont à cet égard essentiels. L'état d'avancement du projet du VIM est expliqué dans l'exposé du congrès.*

# STADSDISTRIBUTIE IN KAART PILOOTSTUDIES VRAAGGESTUURD BUNDELEN

MARC SCHEPERS

Vlaams Instituut voor Mobiliteit

## 1 Inleiding

Het VIM-project *stedelijke distributie* start in maart 2009 en heeft een totale loopduur van 15 kalendermaanden. Op het ogenblik van de eindredactie van deze paper zijn er bijgevolg nog geen concrete resultaten beschikbaar. Dit document omschrijft het doel en de opzet van het project. De congresbijdrage wordt vanzelfsprekend verrijkt met de op dat moment beschikbare projectresultaten. Volgens onze planning is dit een statusoverzicht van stedelijke distributie in Vlaanderen en het resultaat van de eerste fases van de pilootprojecten (zie verder).

## 2 Context en aanleiding

Stedelijk distributieverkeer is vaak individueel georganiseerd en kan inzake verkeersbewegingen zeker geoptimaliseerd worden. Opdat de stad niet verder dichtslibt, of niet meer bevoorrad zou kunnen worden, worden allerlei nieuwe initiatieven opgezet. Stads-, en nauw daarmee verbonden, nacht- of daldistributie zijn zulke initiatieven. Het principe is vrij eenvoudig: in de stad moeten goederen worden gedistribueerd met voertuigen die zijn aangepast aan de maat en de schaal van de binnenstad. Aan de rand van de stad gelegen centra zijn mogelijk een oplossing om de goederen van de grote –over de snelweg aankomende– vrachtwagens over te slaan op kleinere –voor de binnenstad berekende– voertuigen, en om de vrachtstromen in de stad te bundelen en daarmee de verkeersbewegingen te verminderen.

De aanpak van het stedelijk mobiliteits- en distributieprobleem is echter complex en veelbetekenend. In 2003 voerde het Nederlandse TNO Inro een studie uit waarin het effect van de willekeur van het gemeentelijke distributiebeleid op de distributiekosten werd berekend. De resultaten waren overduidelijk. Ruim een kwart van de distributiekosten in Nederland wordt gemaakt, louter om te voldoen aan de vensteruren en voertuigbeperkingen opgelegd door lokale besturen. In totaal voor de detailhandel worden deze kosten berekend op 425 miljoen euro per jaar. Deze kostprijs houdt nog geen rekening met de maatschappelijk kost door de “overbodige” mobiliteit veroorzaakt door de onafgestemde regelgeving.

De problematiek in Vlaanderen is zeer gelijkaardig aan deze in Nederland. De knelpunten bij de stedelijke distributie naar de gemeenten en steden toe kunnen grosso modo opgedeeld worden in twee groepen:

- Transparantie: het is onduidelijk op welke basis steden en gemeenten maatregelen treffen. De ene stad is soms veel strenger dan de andere, zonder dat daar een gefundeerde visie achter lijkt te zitten. Een gemeenschappelijk kader voor stedelijke distributie ontbreekt.
- Afstemming: de afstemming (van de venstertijden waarbinnen levering in stedelijke kernen mogelijk is) en de uniformiteit tussen de regelgeving in de steden en gemeenten is heel beperkt, waardoor er over het algemeen onvoldoende aansluiting is tussen de gemeenten. Er is momenteel sprake van een wirwar aan maatregelen en venstertijden waardoor een efficiënte stedelijke distributie sterk wordt verhinderd.

In Nederland nam de Commissie Stedelijke Distributie alvast het initiatief om deze problematiek letterlijk in kaart te brengen. Hierbij werd ook aandacht geschonken aan de kansen en positieve initiatieven en samenwerkingsverbanden die er bestaan. In Vlaanderen bestaat een dergelijk overzicht niet.

Indien we stedelijke distributie meer op niveau van winkelstraten beschouwen, blijkt dat in deze straten vaak nood is aan een betere onderlinge afstemming van de bevoorrading. Maar al te vaak zijn leveranciers nog in winkelstraten aanwezig tijdens de openingsuren van de winkels. Dit is enerzijds nadelig voor het winkelklimaat met veel overlast voor het winkelend publiek, anderzijds geeft het aanleiding tot verkeersonveilige situaties met vrachtverkeer en voetgangers.

Dat dit probleem hoe langer hoe meer een knelpunt wordt, heeft alles te maken met niet afgestemde vensteruren, het onafhankelijk beleveringsgedrag van elke handelaar in een straat of buurt, en het feit dat zendingen steeds kleiner worden waardoor de frequentie van de bevoorrading van de winkels hoog is.

In diverse Vlaamse steden zijn pilootprojecten rond stedelijke distributie vastgelopen op een gebrek aan inzicht in de economische meerwaarde bij de diverse stakeholders en het teveel nadenken vanuit een "traditioneel" distributieconcept.

Het VIM wil aantonen dat innovatie rond stedelijke distributieconcepten in Vlaanderen wel degelijk succesvol kan zijn.

### **3 Projectdoelstellingen**

Het bewijs dat projecten rond stedelijke distributie succesvol kunnen zijn, mits de juiste aanpak, wordt geleverd in het buitenland. In Nederland zijn reeds verschillende succesverhalen opgetekend die vandaag als referentie dienen voor talrijke nieuwe initiatieven.

Het is de bedoeling om via het VIM-project de kansen van stedelijke distributie in Vlaanderen in te schatten. Daartoe worden verschillende projectdoelstellingen geformuleerd.

De eerste doelstelling omvat de opmaak van een digitale kaart “stedelijke distributie”. Met deze kaart wordt letterlijk in beeld gebracht wat voor elke stad de stand van zaken is op het gebied van stedelijke distributie en welke de geldende (stedelijke en gemeentelijke) reglementeringen zijn voor vrachtbelevering.

Meer specifiek wil de digitale kaart de Vlaamse grootsteden en alle Vlaamse steden die op regionaal niveau een rol spelen, inzicht geven in:

- beleid m.b.t. het gebruik van het stedelijk netwerk: het verlenen van toegang tot openbare vervoerbanen; aangeven van specifieke routes voorbehouden voor vrachtwagen in functie van hoogte, gewicht, lengte, uitzonderlijke transporten; opleggen van verbodszones.
- parkeer- en laad- en losstrategieën: toegang tot publieke parkings; voorzien in specifieke laad- en losruimten.
- regelgeving en tegemoetkomingen: het houden van (politieel) toezicht; verkeerssignalisatie; beleid ten aanzien van venstertijden; het opleggen van regels met betrekking tot minimale beladingsgraad, leeftijd van het voertuig, voertuigafmetingen, te volgen route; toegangsvergunningen (eco-zones), het afgeven van ontheffingsvergunningen.
- ruimtelijk beleid: het voorzien in fysieke maatregelen zoals het bestemmen van distributiecentra aan de stadsrand in ruimtelijke plannen; het voorzien in de nodige verkeersinfrastructuur en transferpunten; het inrichten van laad- en losvoorzieningen.
- prijsstrategieën: rekeningrijden, betalend parkeren.
- informatiebeleid: voorzien in (elektronische) verkeersinformatie en –geleidingssystemen (‘traffic information systems’, ‘vehicule information communication system’, ‘electronic toll collection’); intelligente transport systemen (ITS).

Op de interactieve internetkaart wordt aangegeven in hoeverre op gemeentelijk, stadsregionaal en provinciaal niveau aandacht wordt besteed aan stedelijke distributie, zowel door overheden als het bedrijfsleven. Bij de ontwikkeling van de digitale kaart kan het Nederlandse voorbeeld als uitgangsbasis worden genomen. Echter, het succes van de Nederlandse digitale logistieke kaart is eerder beperkt omwille van het schaalniveau (te weinig detail) en te algemene informatie. Het beoogde schaalniveau voor Vlaanderen is kleiner, dus gedetailleerder, en de inhoud van de kaart moet innovatiever, met een waardevolle up-to-date databank. De kaart en databank kunnen voor transporteurs en leveranciers een meerwaarde betekenen bij de uittekening van de routeplanning.

De kaart moet vooral visibiliteit creëren voor de problematiek van de versnipperde distributiereglementering en daarmee een ‘incentive’ zijn voor het beleid om het probleem

meer aandacht te geven en actief op zoek te gaan naar een integrale lokale beleidsvoering op het vlak van stedelijke distributie.

De inzichten inzake de geldende reglementeringen rond stedelijke beleving, vormen het kader voor de tweede doelstelling binnen het project: de ontwikkeling van twee pilootprojecten waarin de concrete haalbaarheid wordt onderzocht van het concept 'vraaggestuurde' bundeling van goederenstromen. Pilootsteden zijn de stad Gent en de stad Hasselt. Beide stadsbesturen hebben hun volledige toestemming gegeven en beide steden zijn reeds geruime tijd bezig met de analyse van de mogelijkheden van stadsdistributie.

Het project heeft hierbij niet de ambitie dé oplossing voor alle knelpunten rond stedelijke distributie aan te reiken. De veelheid aan betrokken partijen op diverse schaalniveaus maakt het gevaar op te complexe oplossingen en daarmee waarschijnlijk weinig succesvolle projectresultaten, reëel. Dit project wil innovatief zijn in haar eenvoud.

Geïnspireerd op diverse succesvolle Nederlandse initiatieven onder meer in Nijmegen (binnenstadservice.nl) en Utrecht, wordt in de piloten de focus gelegd op het laatste deel van het vervoerstraject: m.n. de levering vanuit stedelijke distributiecentra tot bij de kleinhandelaar. Een publiek distributiecentrum biedt vooral mogelijkheden voor kleine handelszaken met gemakkelijk hanteerbare goederen en een beperkte verkoop- en opslagruimte. De opzet draait rond het zoeken van hefboomen voor het organiseren van winkeliers en zelfstandige ondernemers in een straat of buurt om te komen tot gebundelde leveringen: zgn. vraaggestuurd bundelen.

De doelstelling binnen de piloten is niet de haalbaarheid van een bestaand distributieconcept te onderzoeken, maar een haalbaar distributieconcept, geënt op het bundelingsidee, te ontwikkelen.

Belangrijke kernlijnen binnen de pilootprojecten zijn:

- de draagvlakverwerving en het op verschillende manieren inzichtelijk maken van de (financiële) voordelen van vraaggestuurd bundelen;
- denken vanuit clusters waar binnen een zekere geografische afbakening uniformiteit wordt gezocht in type winkels en belevaars. Binnen dergelijke clusters zijn immers andere belevingsprocessen te definiëren;
- incentives voor de keuze van pilootbuurten: straten waar reeds een zekere "schwung" is rond winkelcentrum management;
- on-site management: intermediair projectniveau voorzien voor het rechtstreeks contact met de winkeliers (straatmanagement);
- duurzaamheidsaspecten: minimaliseren van het aantal belevingen; maximaal inpassen van fietsbeleving (cargobike, smarttrike, etc.); vrachtwagens aangedreven door gas en elektriciteit;
- de doordachte lokalisatie van een afzetspunt/SDC;

- creatief en out-of-the-box denken rond de functie van “afzetpunten” aan de stadsrand in termen van toegevoegde waarde-diensten.

Het resultaat is de blauwdruk van een werkbaar distributiemodel op maat voor de twee pilotosteden. Dit model moet in een vervolgotraject de praktische opstart van een effectief distributiecentrum maximaal faciliteren.

Met betrekking tot de bruikbaarheid van de resultaten van dit project is het belangrijk op te merken dat deze zich niet zal beperken tot Hasselt en Gent, maar dat uit de piloten een afgeleide generische leidraad wordt opgemaakt die vertaalbaar is naar andere steden en kan dienen voor andere initiatieven rond stadsdistributie.

### **3.1. Benadering van duurzaamheid en stedelijke distributie**

Stedelijke distributie is een overkoepelende term die niet noodzakelijkerwijs een invulling heeft die bijdraagt tot duurzame mobiliteit. In tegendeel zelfs. Vrachtverkeer zorgt voor aanzienlijke problemen in binnensteden. Winkels houden zo weinig voorraden aan, zodat ze iedere dag, soms meerdere keren per dag, bevoorrad moeten worden. Het spreekt voor zich dat dit problemen veroorzaakt op diverse domeinen zoals verkeersveiligheid, lawaaihinder, congestie, bereikbaarheid, etc. Uit studies blijkt dat ongeveer 20 à 30% van de voertuigkilometers en tussen de 15 en 50% van de CO<sub>2</sub> uitstoot veroorzaakt worden door het ingaande en uitgaande stedelijk goederenvervoer.

Het heeft daarom geen zin om over vernieuwende distributieconcepten na te denken wanneer duurzame logistiek hierin geen kernbegrip is. De hoger vermelde probleempunten moeten voldoende aandacht krijgen en hand in hand gaan met de economische haalbaarheid van het systeem. Met andere woorden: economische en maatschappelijke belangen verzoenen, is de opdracht.

Elementen die in het kader van stedelijke distributie de duurzaamheid bevorderen zijn:

- ritbeperking via bundeling van leveringen;
- beperking van het aantal voertuigbewegingen door de combinatie van distributiestromen met andere vervoersstromen (afval – reverse logistics, linnen, etc.) - denken in termen van dienstverlening met toegevoegde waarde;
- gebruik van alternatieve brandstoffen en modi voor fijnmazige beleving (fietsbeleving – just in time, elektrische en op gas aangedreven fijnmazige beleving, etc.)
- stedelijke inrichting : laad- en losplaatsen, routes, etc. en afstemming van het gebruik op de aanwezigheid van een distributiecentrum (onthefving van bepaalde beperkingen bij gebruik van SDC);
- organiseren van vensteruren : per stad en afstemming tussen steden onderling;
- goede samenwerking en communicatie tussen verschillende stakeholders.

Voorliggend project richt zich op de combinatie van een ontkoppelpunt met duurzame fijndistributie en wil hierbij maximaal bovenstaande elementen in rekening brengen. Het project zet in op de vier bouwstenen van duurzaamheid: milieu, infrastructuur, maatschappij en economie.

Het te ontwikkelen model inspireert zich op bundeling van goederen en dient voor de diverse stakeholders tegelijkertijd een economisch verbetering in te houden, alsook een vermindering van de bestaande negatieve effecten van stedelijke distributie.

### **3.2. Bundelen van goederen**

Het voordeel van de bundeling van goederen is duidelijk. Voor de vervoerder houdt het een kostenreductie in. Consolidatie, samenladingen of groupage van ladingen impliceert immers een verhoogde beladingsgraad (idealiter 100%) en reduceert het aantal voertuigbewegingen, wat uiteraard gunstig is voor het milieu (minder emissie). Anderzijds impliceert bundeling ook een grotere ruimteclaim (noodzaak aan een centraal magazijn, distributiecentra, of terminal), grotere volumes en dus grotere vervoersentiteiten (hoewel niet noodzakelijk), een verlies aan flexibiliteit en (hogere) overslagkosten.

Niet alle goederen lenen zich overigens tot bundeling. Sommige goederen kunnen moeilijk samen worden geladen (bv. ongekoelde, gekoelde, en bevroren producten). In de literatuur verwijst men naar die goederen die moeilijk te hanteren zijn omwille van te 'volumineus', 'vies', 'waardevol', 'vers' of 'vervelend'.

Die bundeling van goederen kan op diverse manieren en plaatsen gebeuren. Eén manier is bundeling bij de bestemming. Dit houdt in dat de gebundelde goederen geconcentreerd naar een gemeenschappelijk punt (bv. een centrale opslagplaats) worden gebracht waar een aantal bestemmingen (bv. winkeliers) bij elkaar liggen (bv. het Kiala-systeem). Vanuit dat punt kan men zich dan bevoorraden.

Anderzijds is er de mogelijkheid van het bundelen bij de bron. Dit wil zeggen dat de goederenstroom bestemd voor een bepaald gebied zoveel mogelijk wordt gebundeld op de plaats waar die goederenstroom ontstaat (zgn. 'stroomopwaarts bundelen').

Dit is dan bij de verlader of de producent, of –wat natuurlijk wel vaker voorkomt– op een overslagplaats (magazijn, distributiecentrum, terminal). In geval van overslag kan er gewerkt worden met een (privaat of publiek) stadsdistributiecentrum dat op een strategische plaats rond of in de stad is ingeplant. De aanlevering van de goederen gebeurt dan met grote vrachtwagens (vandaar het belang van een goede bereikbaarheid van het distributiecentrum) en de levering van de goederen in de stad met kleinere vracht- of bestelwagens of andere modi.

Ook 'cross docking' is een mogelijkheid om goederen te bundelen. Bij cross docking ('X-docking') worden de ladingen van verschillende leveranciers verzameld in een overslagcentrum van een vervoerder. Vervolgens worden de goederen gegroepeerd in zendingen en via rondritten naar de lokale afnemers vervoerd. De klemtoon, in vergelijking

met bijvoorbeeld een distributiecentrum, ligt hier veel minder op de opslag van de goederen, maar eerder op het voorzien in een tijdelijke buffer, wat op zich gevolgen heeft voor voorraadbeheer en -kosten.

Naast ruimtelijk bundelen wordt er ook temporeel gebundeld (bundeling in de tijd). Dit heeft uiteraard te maken met het principe van venstertijden, maar ook met dal- en nachtdistributie. De idee is de goederen geconcentreerd te vervoeren tijdens een (beperkte) tijdspanne die gekenmerkt wordt door lage verkeerscongestie.

Uitgangspunten in relatie tot bundeling en behandeling van goederen zoals die in het project worden opgenomen, zijn:

- bundeling op niveau van een afzetpunt gelegen aan de rand van de stad (distributiecentrum);
- identificatie van een maximale beleveringscluster van kleinhandelaars die zowel qua ruimte als qua goederencategorie een groot bundelingpotentieel herbergt;
- maximale bundeling in dagelijkse rondritten (milk rounds) op ogenblikken van lage verkeerscongestie (ruimtelijke en temporele bundeling);
- complementaire just-in-time belevering via cargo-bikes;
- het afzetpunt is tevens een servicepunt met bijkomende dienstverlening aan de handelaars (opslag- en voorraadbeheer, e-logistics, specifieke taken via de sociale diensteneconomie, afhaalpunt, ...)
- behandelingswaarborgen voor de goederen (verzekering, schade, diefstal, etc.).

De bundeling van goederen is op zich bevorderlijk voor de duurzaamheid in de stad. Er worden immers een groot aantal voertuigbewegingen vermeden. Er zijn echter enkele bijzonder te bewaken aandachtspunten.

*Binnen het project wordt voor de aanvang van de studie een nulmeting uitgevoerd. Hierbij wordt het huidige beleveringsprofiel van de stad zoveel mogelijk kwantitatief in beeld gebracht. Het belangrijk deze referentiesituatie te kennen opdat het succes en het potentieel van de uit te werken oplossing realistisch kan worden ingeschat in termen van verduurzaming van de fijndistributie en het verminderen van het aantal verplaatsingen.*

Het voorzien van een ontkoppelpunt waarbij bundeling onvoldoende leidt tot een maximale beladingsgraad en waarbij de verhouding tussen het volume grote vrachtwagens (zonder SDC) en het aantal kleinere vrachtwagens (a.g.v. het SDC) uit evenwicht is, kan het bundelingvoordeel (in termen van gereduceerde externe kosten voor steden) sterk reduceren of teniet doen.

Anderzijds hebben de locatie van het distributiecentrum en de omvang van het te bedienen gebied tevens een grote impact op de duurzaamheid van het concept. Ondoordachte keuzes op dit vlak, leiden door het (verplicht of gestimuleerd) gebruik van de publieke distributiecentra, soms tot grote omwegen (en dus meer voertuigkilometers) voor de



vrachtwagens die aanvoeren naar het SDC.

#### 4. Projectaanpak

Het project wordt niet gezien als een “office desk-operatie” maar moet effectief via een intensieve samenwerking op het terrein met de verschillende stakeholders vorm krijgen. De focus moet steeds liggen op het verkrijgen van een operationeel model dat in een vervolgtraject kan worden omgezet in een effectieve implementatie enerzijds en, anderzijds, het ontwikkelen van een draaiboek met richtlijnen voor het opzetten van gelijkaardige projecten in andere steden dan de pilotsteden.

In grote lijnen worden onderstaande projectfasen (binnen de pilotprojecten) doorlopen, weliswaar “geladen” met een grote dosis pragmatisme.

Een **marktanalyse**: in deze initiatiefase is het de bedoeling de goederenstromen van en naar de stad te kwantificeren en te typeren; een analyse te maken van de behoeften van de actoren in de logistieke keten (actorenanalyse); en een buurtplatform samen te stellen (overlegforum / werkgroep met lokale stakeholders).

Een **benchmark-analyse**: in deze oriëntatiefase staat een inventarisatie van kansen en knelpunten centraal en wordt een nulmeting uitgevoerd, d.w.z. een verzameling van feiten als toetsingkader en de bepaling van effecten van maatregelen.

Een **stakeholdersanalyse**: in deze ontwikkelingsfase dient de werkgroepwerking te komen tot een afsprakenkader en planningsruimte tussen de verschillende actoren -- gemeente, winkeliers, verladers en vervoerders -- om de haalbaarheid en het draagvlak van de voorgestelde concepten af te toetsen. De haalbaarheid van stedelijke distributie en in het bijzonder een stadsdistributiecentrum wordt sterk bepaald door het draagvlak bij de verschillende spelers in de keten. Deze fase zal in het bijzonder de instapdrempels, voorwaarden en bedenkingen van de diverse actoren in kaart brengen. Op diverse niveaus zal overleg plaatsvinden rond de oprichting van een stadsdistributiecentrum en de daar rond uit te vaardigen maatregelen, om een succesverhaal te kunnen garanderen.

Een **economische analyse**: in deze evaluatiefase wordt de haalbaarheid van een stedelijk distributiecentrum onderzocht, zowel op micro- als op macroniveau (mogelijke uitrol naar regionaal distributiecentrum). Dit gebeurt aan de hand van een financiële haalbaarheidsanalyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

#### 5. Projectresultaten

De finaliteit van het project is om te komen tot een instrumentenmap. Deze instrumentenmap omvat een aan de hand van het project ontwikkeld:

- businessmodel en -concept voor de opzet van een SDC in de pilotsteden;

- draaiboek: werkwijze en richtlijnen, tips en tricks om een succesvol SD-project (SDC / vraaggestuurd bundelen) op te zetten in andere steden.

De digitale kaart stedelijke distributie wordt geoperationaliseerd binnen de projectwebsite en de VIM-website en van daaruit verder ontwikkeld en onderhouden.

*Het is de bedoeling om in de slijpstream van het project en op basis van de resultaten, de nodige processen op te starten om te komen tot de opstart van een concreet servicepunt in Hasselt en Gent.*

## **6. Betrokken actoren**

Een analyse van de stedelijke distributie van goederen maakt duidelijk dat er –los van de publieke partijen– veel private belanghebbende partijen (verlader, vervoerder, distributeur, klant, winkelier, etc.) meespelen, die elk hun eigen functie en wensen hebben. Het project beoogt een succesverhaal te brengen rond een specifiek segment in de logistieke keten, gericht aan alle actoren die hierin een rol spelen. In de eerste plaats wordt bijzondere aandacht besteed aan de kleinhandelaar/winkelier, die via belangengroepen of beroepsorganisaties gefundeerde prikkels kan krijgen om gelijkaardige initiatieven op te starten. Daarnaast zijn er nog tal van andere spelers die belangrijk zijn. We denken aan de transportsector (vervoerders, logistieke dienstverleners), vastgoedmakelaars, lokale beleidsmakers en via de ontwikkeling van een digitale kaart stedelijke distributie, ook de gewestelijke overheid. Concrete engagementen rond de opvolging en begeleiding van dit project zijn geformuleerd door:

- FEDIS;
- VIL;
- VOKA;
- UNIZO;
- VVSG;
- lokale overheden: Hasselt en Gent;
- lokale handelaarverenigingen;
- vervoerders;
- betrokken diensten Ministerie van Vlaamse Gemeenschap.