

# Bedrijven willen voortaan ook 's nachts leveren



## De Belgische werkgevers (VBO) lanceren een opmerkelijk voorstel om de almaar langere en peperdure files tegen te gaan: maak nachtleveringen in stads- en dorpscentra mogelijk, zoals voor supermarkten.

Her en der in Vlaanderen krijgen winkels, supermarkten of warenhuizen nu al 's avonds laat of 's ochtends vroeg leveringen binnen. Die moeten wel voldoen aan de uitdrukkelijke eis van de betrokken gemeente dat het om 'stille leveringen' gaat, waarbij de overlast voor de omwonenden wordt beperkt door met stillere vrachtwagens en stil materiaal te werken om de vrachtwagen te lossen.

In een actieplan 'voor een betere mobiliteit' vraagt het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) nu aan de overheid om nog een stap verder te gaan, en voortaan ook "nachtleveringen tussen middernacht en 5 uur 's ochtends toe te staan". Het is een van de ideeën om de almaar langere files tegen te gaan, die de Belgische economie volgens het VBO vorig jaar bijna 5 miljard euro kostten.

Om nachtleveringen mogelijk te maken, moet wel de Vlarem-milieuwetgeving worden aangepast. Die bevat voor die periode van de dag erg strenge geluidsnormen, waardoor bijvoorbeeld voor supermarkten in stads- of dorpscentra nachtleveringen nu in de praktijk weinig realistisch zijn. Maar het VBO beklemtoont dat omwonenden geen schrik moeten hebben voor hun nachtrust. Verschillende warenhuizen en supermarkten hebben intussen al heel wat ervaring met stille leveringen 's ochtends vroeg of 's avonds laat. En daarnaast zijn er de technologische evoluties: "Almaar stillere vrachtwagens en materiaal om vrachtwagens mee te lossen, maar ook supermarkten die inpandige loskades hebben, zodat buiten amper iets te horen is", klinkt het bij handelsfederatie Comeos.

De voordelen? "Minder lange files", zegt transporteconoom Roel Gevaers (UA), die het fenomeen van stille leveringen onderzocht. "Alleen al voor de supermarkten spreek je over enkele honderden vrachtwagens per dag die overdag niet in de files staan. Daarnaast zijn er de ecologische voordelen: omdat chauffeurs niet urenlang staan aan te schuiven, wordt zo'n 30 procent minder diesel verbruikt. En ook niet onbelangrijk: een hogere verkeersveiligheid. Het zijn honderden vrachtwagens die overdag niet aan een drukbezochte schoolpoort moeten passeren, onderweg naar de supermarkt enkele straten verderop."

### Gevoelig thema

"Maar nachtleveringen liggen gevoelig in stads- en dorpscentra, gelet op het mogelijke nachtlawaai", aldus Gevaers. "Vandaar ook dat de politiek het de voorbije jaren omfloerst had over 'stille leveringen' of ook 'dagrandleveringen'. Maar elders wordt bewezen dat het kan. In Londen is het sinds de Olympische Spelen van 2012 de norm geworden dat voedingswinkels en supermarkten enkel nog 's nachts worden beleverd, ook in Nederland staan ze er al erg ver mee."

Bevoegd Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) blijft in een reactie voorzichtig over het VBO-voorstel. “We kunnen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet tegen minder vrachtwagens aan schoolpoorten zijn. Tegelijk moeten we ook waken over neveneffecten op bijvoorbeeld het wooncomfort van de omwonenden en ook bekijken of er wel voldoende chauffeurs 's nachts willen rijden”, aldus de minister, die wel met het VBO wil samenzitten rond het voorstel.

[Werner Rommers](#)