

# *Venstertijden in Vlaanderen*

**Januari 2012**

**Auteurs : Jochen Maes, Christa Sys & Thierry Vanelslander**

**Wettelijk depotnummer: D/2012/11.528/2**

Steunpunt Goederenstromen  
Prinsstraat 13  
B-2000 Antwerpen  
Tel.: -32-3-265 41 50  
Fax: -32-3-265 43 95  
[steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be](mailto:steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be)

# Venstertijden in Vlaanderen

## 1. Inleiding

Steden zijn knooppunten van sociale en economische interacties tussen personen. De grootste consumptie van goederen en diensten in West-Europa vindt plaats in een stedelijke omgeving. Nieuwe technologieën, organisatiestructuren, een veranderend vraagpatroon, andere transportstrategieën en transportkosten, een veranderend arbeidspatroon en de ruimtelijke indeling van de stedelijke ruimte veranderen de dynamiek van stedelijke logistieke operaties grondig. (Hesse, 2008)

Dablanc (2007) haalde bijvoorbeeld al aan dat de ruimte-indeling van steden zo veranderd is dat activiteiten zoals opslag en overladen geen plaats meer kennen in de stedelijke ruimte. De stad is een complex geheel waar laden en lossen van goederen de enige overgebleven logistieke activiteit is. Daarom is stedelijke logistiek een verhaal dat bijna volledig terug te brengen is tot het in- en uitvoeren van goederen in de historische stad.

Ook de personenmobiliteit wordt gekenmerkt door veranderingen. Vele Europese steden voeren een autoluw beleid en zetten in op een toename van openbaar vervoer en fietsgebruik. De meerderheid van de steden probeert het gebruik van de personenwagen te ontraden en investeert in alternatieven.

Daarenboven is er een infrastructurele verandering vast te stellen. Steden investeerden in autoluw zones, winkel-wandelstraten, fietspaden etc. De wegcapaciteit in de stad krimpt. De stad, die een plaats met evidente "conflicts of interests" is, kent mobiliteitsproblemen. Inwoners hebben andere verwachtingen dan pendelaars en handelaars. Fietsers hebben andere noden dan autogebruikers (Peignard, 2007). Er is een beperkte ruimte beschikbaar waarop verschillende activiteiten plaats vinden. Door het toegenomen personen- en goederenvervoer neemt het aantal voertuigen op de weg exponentieel toe. Door de beperkte capaciteit van de wegen ontstaan er veel files, voornamelijk in de ochtend- en avondspits en in stedelijke agglomeraties. Congestie op de weg is naast emissies één van de grootste stedelijke externe kosten (Blauwens et al., 2008). Deze perioden van congestie (ochtend en avond) zijn echter van belang voor de bevoorrading van de handelszaken. Ook retour-ophaling van goederen of afval heeft in de dag plaats. Meer voertuigen betekent ook meer uitstoot van schadelijke stoffen en geluidshinder.

Indien alle voorgaande evoluties samen gebundeld worden komt het begrip **stedelijke leefbaarheid** naar boven. De Europese, nationale, regionale en stedelijke beslissingsnemers hebben een toenemende aandacht voor de stedelijke leefbaarheid. Veelal wordt leefbaarheid van de stad verhoogd door het implementeren van beleidsmaatregelen met zowel invloed op het aantal voertuigbewegingen als infrastructurele ingrepen. De weggebruikers dienen zich anders te gedragen. De stad probeert te balanceren tussen het volledig bannen van gemotoriseerde voertuigen en een levendige stad met een ruime mobiliteit en een gevarieerd winkelaanbod. De term leefbaarheid van de stad is ruim maar verwijst naar de interpretatie van de omgeving van het individu dat in de stad woont, werkt of transiteert. De term slaat niet alleen op fysieke kenmerken van de stedelijke ruimte,

maar ook op de sociale omgevingskenmerken (veiligheid, aantrekkelijkheid, rust en charme). Leefbaarheid verwijst naar het comfort dat een individu kent wanneer het in de stad is. Ook het imago van de stad speelt mee.

### Venstertijden?

Steden en gemeenten die zich bewust worden van het concept stedelijke leefbaarheid nemen verschillende acties. Zo werden er in het verleden vooral infrastructurele ingrepen ingepland. Wegen werden heraangelegd met een grotere focus op de trage weggebruikers. Parkings gingen ondergronds, laad- en loszones en verkeersvrije straten vonden ingang. Er werden nadien ook operationele maatregelen ondernomen.

Er is zowel een focus op personenwagens als vrachtvervoer. Openbaar vervoer wordt geprezen als een alternatief voor het individueel autogebruik. Verschillende beleidsmakers proberen ook het gedrag van de logistieke spelers te wijzigen door het invoeren van consolidatieconcepten, venstertijden of gewicht- en afmetingsbeperkingen. Het invoeren van venstertijden is de maatregel waar deze paper op focust.

**Venstertijden als maatregel houden in dat een specifieke groep stedelijke weggebruikers slechts gedurende een paar uur per dag de binnenstad, een specifieke zone of straat in mogen. Er kan een venstertijd gelden voor vracht- en personenwagens (een winkelwandelstraat) of enkel voor vrachtwagens.**

De perceptie lijkt te bestaan dat de ene na de andere gemeente ongecoördineerd rigide venstertijden invoert als deel van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Maes, e.a. (2011) peilden via een enquête naar de noden in de Vlaamse logistieke sector in het algemeen, en naar een indicatie over de mogelijke impact van maatregelen als venstertijden in het bijzonder. Op de vraag “Veroorzaakt specifieke regelgeving inefficiënties in de beleving?” werd 34 keer geantwoord. Van deze 34 antwoorden gaven 22 respondenten aan dat venstertijden de efficiëntie van de distributienegatief beïnvloedt (zie Tabel 1).

**Tabel 1 : Veroorzaakt specifieke regelgeving inefficiënties in de beleving?**

		Venstertijden	Milieuzones	Gewichtsbeperking
Ja	28	22	2	13
Nee	8	/	/	/

Bron : Maes, Sys, Vanelslander, 2011

Dit onderzoek is natuurlijk beperkt maar geeft een indicatie van de problemen die de respondenten ondervinden. De respondenten waren vooral verladers, en in mindere mate transporteurs. Verschillende sectoren werden vertegenwoordigd.

Uit Nederlands onderzoek werd geconcludeerd dat de Nederlandse venstertijden vaak niet op elkaar afgestemd waren (Quak, 2008). Een logistiek kluwen ontstond waar logistieke ondernemers een enorm verlies aan efficiëntie leden, dat ofwel deels zelf wordt gedragen, deels doorgerekend,

eventueel tot de eindconsument. Daarenboven was de impact zeer groot aangezien deze venstertijden van kracht zijn in die straten waar de vrachtwagens het vaakst moeten zijn. Volgens Van Rooijen, (2006) liep de economische kost voor de hele Nederlandse detailhandel door de invoering van venstertijden op tot meer dan 400 miljoen EUR.

Deze tendensen spreken dan in het voordeel van o.a. nachtleveringen, maar dat wordt dan weer in woonzones niet geapprecieerd door de buurtbewoners. Het is bekend dat meer dan de helft van de Nederlandse steden zulke venstertijden heeft. In Vlaanderen is er weinig geëxperimenteerd noch onderzocht in deze richting (Van Rooijen, 2006). Er klinkt in Vlaanderen en Nederland ook steeds meer kritiek op de maatregel omdat ze zou bijdragen aan een logistieke kostprijsverhoging, toenemende vervuiling door de logistieke sector en als laatste een negatieve invloed op congestie.

**Figuur 1: Venstertijden Meir Antwerpen**



Bron: Eigen foto

Venstertijden worden afgedwongen via wegsignalisatie langs alle ingangen van de zone. Sommige steden, als Kortrijk en Antwerpen, bakenen de zone ook fysiek af. De verzonken bolders komen automatisch omhoog wanneer de venstertijd afloopt. Figuur 1 toont de situatie op de Antwerpse Meir.

Deze beleidspaper bestudeert de venstertijden in het Vlaams Gewest. Het onderzoek geeft een eerste inzicht in alle Vlaamse venstertijden, en geeft een korte analyse. De studie geeft een antwoord op de vraag in hoeverre venstertijden aanwezig zijn en voldoende geharmoniseerd zijn. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)<sup>1</sup> inventariseerde gegevens over venstertijden. Deze data vormde input voor de voorliggende studie. VVSG noteerde deze gegevens in 2010 en 2011. Ontbrekende gegevens werden nadien aangevuld door het Steunpunt Goederenstromen.

In Vlaanderen werd reeds verkennend onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van venstertijden. Dit onderzoek, D-Via genaamd gaf een inzicht in de situatie in de grotere steden en gemeenten (VIM, 2010). De aanvulling van deze paper op het voorgaand onderzoek is de toevoeging van alle andere venstertijden die momenteel in voege zijn.

<sup>1</sup>De auteurs danken de VVSG voor de aangeleverde data.

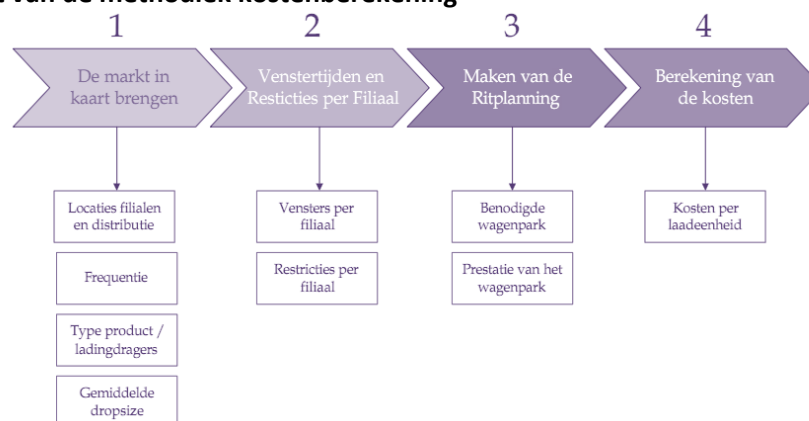
In onderstaande paragrafen wordt een overzicht gegeven van de Vlaamse venstertijden. De gegevens worden alfabetisch gerangschikt. Extra informatie over de specifieke lokale situatie wordt meegegeven. Nadien volgt de analyse van de gegevens. Er worden drie categorieën van venstertijden onderscheiden. Als laatste komen de conclusies en beleidsaanbevelingen aan bod.

## 1.1 Inzicht in de gevolgen van venstertijden

Venstertijden is een maatregel die veelvuldig wordt ingevoerd. In Nederland zijn venstertijden al langer gekend en wijder verspreid dan in Vlaanderen. Er werd in Nederland diepgaand onderzoek verricht. Door de populariteit van de maatregel werd de stedelijke distributie zwaar bemoeilijkt. Enkele studies (Groothedde, Rustenburg, Uil, 2003; Van Rooijen; 2006; Quak, 2008) verrichten onderzoek naar de gevolgen van deze maatregel. Hierna volgen beknopt de inzichten uit deze studies.

Doordat de Nederlandse venstertijden meer een meer een economisch probleem vormden voor de logistieke sector werd in opdracht van het Nederlandse Centraal Bureau voor de Levensmiddelenhandel (CBL) een onderzoek naar de economische kosten van de Nederlandse venstertijden gevraagd aan TNO (Groothedde, Rustenburg, Uil, 2003). TNO berekende dat het afleveren van een rolcontainer voor een supermarkt in een binnenstedelijk gebied met beperkingen (dus zonder venstertijden en gewicht- of lengtebeperkingen) gemiddeld 7,50 EUR kostte, terwijl een dergelijke levering in een dorp tegen 5,40 EUR gebeurt. Op basis van deze berekeningen zijn de extra logistieke kosten voor de Nederlandse supermarktsector als gevolg van venstertijden en voertuigbeperkingen in 2002 op exact 100 miljoen EUR bepaald. Tevens is er een schatting gemaakt van de extra kost voor de gehele Nederlandse detailhandel, deze bedroeg 425 miljoen EUR. Het onderzoek maakte gebruik van gegevens van 5000 winkelpunten in 9 verschillende branches van de Nederlandse detailhandel. (Groothedde, Rustenburg, Uil, 2003)

**Figuur 2: Overzicht van de methodiek kostenberekening**



Bron : Groothedde, Rustenburg, Uil, 2003

Figuur 2 geeft een overzicht van de gehanteerde methodiek in het onderzoek van Groothedde e.a. (2003). Hun methodiek om de kosten voor de distributie in kaart te brengen, bestaat uit vier stappen. De eerste stap bestaat uit het in kaart brengen van de markt, op basis hiervan is dan de kostencalculatie uitgevoerd. De tweede stap inventariseert de venstertijden en de voertuigbeperkingen waar de detailhandel mee te maken krijgt. Stap drie stelt een ritplanning per

winkelketen op. Gegeven de vraag, de venstertijden en de voertuigbeperkingen is per winkelketen een ritplanning gemaakt waarbij het benodigde wagenpark dat nodig is om de vraag bij alle filialen te kunnen voldoen, geminimaliseerd wordt. Hieruit volgt het aantal benodigde vrachtwagens, de samenstelling van het vrachtwagenpark, het aantal ritten per dag, het aantal drops per rit en de beladingsgraad van de voertuigen. Op basis van deze prestatie, die wordt doorvertaald naar het aantal laadeenheden per jaar en de jaarlijkse integrale kosten per vrachtwagen, werd vervolgens de kostprijs per laadeenheid verkregen, waarmee de kosten voor de logistieke keten die vandaag de dag wordt gebruikt per winkelketen in kaart zijn gebracht. (Groothedde, Rustenburg, Uil, 2003)

Om een vergelijking te kunnen maken met de situatie waarin er geen venstertijden zijn dient een theoretische berekening te gebeuren. Dezelfde stappen worden doorlopen. Concreet betekent dit dat de gemeentelijke venstertijden worden losgelaten en de gemeentelijke voertuigbeperkingen niet worden meegenomen in het berekenen van de ritplanning en het bijbehorende aantal benodigde vrachtwagens.

Een tweede studie is van Van Rooijen (2006) en onderzocht de Nederlandse venstertijden specifiek en simuleerde als aanvulling op het voorgaande onderzoek een aantal beleidsmogelijkheden. Hierbij is gekeken naar verschillende opties, waaronder vijf praktisch realiseerbare veranderingen: (1) afschaffen van venstertijden in plaatsen met minder dan 50.000 inwoners, (2) het regionaal afstemmen van venstertijden zodat vervoerders een efficiënte dagvullende route kunnen rijden, (3) een uniform venster van 07:00-09:00 uur bij alle gemeenten, (4) een uniform venster van 07:00-13:00 uur en (5) een uniform venster van 07:00-19:00 uur. Het effect van deze praktisch realiseerbare veranderingen is berekend voor verschillende winkelketens in 4 sectoren: supermarkten, warenhuizen, drogisterijen en elektronica handelszaken. In het referentie-alternatief is de gemiddelde venstertijd bij een gemeente 4,7 uur per dag. De uitkomsten laten zien dat een uniforme verlenging van venstertijden de beste resultaten geeft. Een gemiddelde verlenging van de venstertijden van ruim 1 uur bij alle gemeenten geeft al ruim 2% besparing in voertuigkilometers en 6% op het wagenpark bij de bedrijven. Deze besparingen zijn grofweg hetzelfde als wanneer de venstertijden bij de kleinere gemeenten in Nederland zouden worden afgeschaft, terwijl het regionaal afstemmen van venstertijden minder voordeel oplevert. Als vervoerders de gehele dag mogen beleveren loopt de besparing in voertuigkilometers op naar 4%, terwijl de besparing op het wagenpark (en dus op de logistieke kosten) zelfs een forse 23% zou bedragen. De voordelen van nachtelijke distributie zijn ook onderzocht, dit bleek een besparing van bijna 17% op het wagenpark op te leveren omdat wagens overdag en 's nachts kunnen worden ingezet. De besparing op het aantal voertuigkilometers door nachtelijke distributie was daarentegen nihil. De conclusie was dat een uniforme verlenging van venstertijden de beste resultaten geeft. (Van Rooijen, 2006)

Als reactie op deze twee onderzoeken werd in 2006 heeft de Nederlandse Commissie Stedelijke Distributie geadviseerd om het zogenaamde referentiemodel venstertijden te hanteren. Dit "model" streeft uniforme tijdsvensters in Nederland na. Het basisprincipe is dat er geen regels zijn, tenzij de gemeente aantoont dat die noodzakelijk zijn. Het referentiemodel houdt in dat bevoorrading niet is toegestaan tussen 12:00 en 18:00 uur maar daarbuiten wel. Een echt succes werd dit niet. Het aantal Nederlandse steden dat een venstertijd hanteerde diende af te nemen, maar in tegenstelling tot het verhoopte resultaat zijn er juist meer venstertijden in de steden bijgekomen. Er werd door de lokale overheden op de vraag tot minder strenge venstertijden niet gereageerd. Er is dan ook weinig

afdwingbaarheid van het Rijk naar de lokale overheden toe. In sommige steden, zoals Nijmegen, worden de problemen wel aangepakt doormiddel van andere maatregelen, zoals de aanleg van een distributiecentrum aan de rand van de stad. Gemeenten willen autonomie en zullen snel bepleiten dat in hun stad uitzonderingen noodzakelijk zijn. De Nederlandse logistieke sector daarentegen reageerde wel. Innovatieve concepten werden opgezet, om zo efficiënt mogelijk te leveren ondanks de beperkingen. Volgens Regterschot (2010) lijkt samenwerking voorlopig de sleutel tot het probleem voor kleine winkeliers. Voor de grotere ketens is nachtdistributie met PIEK materieel een oplossing. Het wachten is op de eerste gemeente die dat op grote schaal toestaat. (Regterschot, 2010; Nieuwsblad transport, 2009)

Een vierde studie is van Quak (2008) en onderzocht gedetailleerd de effectiviteit van het verruimen van venstertijden. In een vergelijking tussen de uitgangssituatie, waarbij venstertijden veelal tussen 7 en 11 uur gelden en een situatie met het bovengenoemde referentiemodel voor Nederlandse venstertijden, concludeerde Quak dat de actuele startsituatie tot 12% meer kosten leidde, en de referentiesituatie tot 8% meer kosten (een vermindering van ruim 30% t.o.v. de uitgangssituatie). De effecten werden berekend op een situatie zonder laad- en losbeperkingen. Ook de duurzaamheidsproblemen werden in kaart gebracht. De uitgangssituatie leidt tot 4% meer uitstoot CO<sub>2</sub>, de referentiesituatie tot 2,5% meer uitstoot van CO<sub>2</sub>. Voor NO<sub>2</sub>- en PM<sub>10</sub>-emissies gelden ongeveer dezelfde waarden als voor CO<sub>2</sub>-uitstoot. (Regterschot, 2010; Quak, 2008)

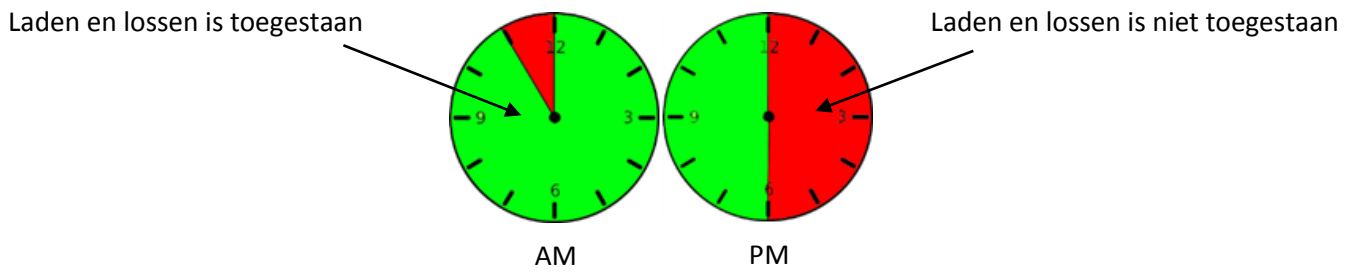
Samengevat kan gesteld worden dat Nederlandse venstertijden een kostprijsverhoging van 12 tot 38% veroorzaken t.o.v. de situatie zonder laad- en losbeperkingen. De referentiesituatie van de Nederlandse Commissie Stedelijke Distributie geeft een kostentoeename van 8% (Quak, 2008). De duurzaamheid gaat er ook op achteruit. De actuele Nederlandse situatie leidt tot 4% meer uitstoot en de referentiesituatie tot 2,5% meer uitstoot van CO<sub>2</sub> (Wederom t.o.v. de situatie zonder laad- en losbeperkingen). Dit is een voldoende reden om dieper onderzoek te voeren naar de venstertijden en de effecten van venstertijden op de Vlaamse logistieke sector.

## 1.2 Overzicht van de Vlaamse venstertijden

Eerst wordt een overzicht gegeven van de venstertijden die aanwezig zijn in het Vlaams Gewest. De focus ligt hier op de beperkingen die vrachtwagens ondervinden door venstertijden. Meer details, indien aanwezig, worden meegegeven in de laatste kolom. Zo zijn eventuele tonnage- en lengtebeperkingen weergegeven. In deze sectie wordt de methodologie van het onderzoek van Groothedde e.a. (2003) gevolgd.

In alfabetische volgorde worden de venstertijden weergegeven per stad. Onder venstertijd wordt begrepen de tijds marge die vastgesteld werd voor specifieke weggebruikers die logistieke operaties binnen een bepaald gebied (stad, zone of straat) uitvoeren. Er wordt gedifferentieerd naar specifieke kenmerken van de vrachtvoertuigen zoals lengte en tonnage. Concreet betekent dit wel dat de politieverordeningen tegen specifieke handelslocaties hier niet in zijn opgenomen. Enkel de algehele venstertijden komen aan bod. De gegevens worden ook getoond in klokvorm (Figuur 3)., opgesplitst in voor- en namiddag. Dit verhoogt de leesbaarheid van de gegevens. Groen correspondeert met de tijd waarop het toegelaten is om stedelijke leveringen te doen, rood duidt op een verbod om de voorgenoemde straat of zone te betreden.

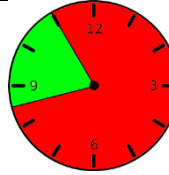
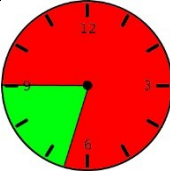
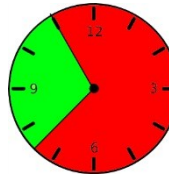
**Figuur 3: Legende klok**



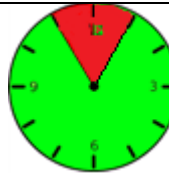
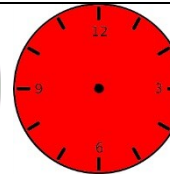
In totaal zijn er 25 steden of gemeenten waar een noemenswaardige venstertijd geldt. Bovendien zijn er vier steden en gemeenten die de intentie aangaven om op de korte termijn een venstertijd in te voeren. Een grondigere analyse volgt in sectie 2.2.



# 1 Aalst

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnagebeperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag	
2	Voetgangerszone	Kattestraat, Korte en Lange Zoutstraat, Oude Vismarkt, Nieuwstraat, Kerkstraat	11u – 18u30 21u – 8u30	Neen			
	Voetgangerszone Grote Markt	Grote Markt, Kerkstraat	11 – 18u30 21u – 7u30				

# 2 Aarschot

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnagebeperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag	
1	Centrum	Theo De Beckerstraat, Grote Markt, Martelarenstraat, Leuvensestraat, Kardinaal Mercierstraat, Jozef Thielemansstraat, Diestsestraat	11u – 01u	Maximum +3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen			

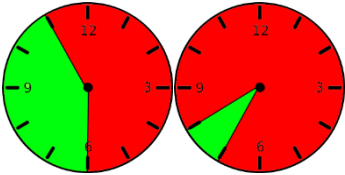
### 3 Antwerpen

Aantal zones	Naam zone	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meir: voetgangerszone met venstertijden</li> <li>- Wilde Zee: voetgangerszone met venstertijden</li> <li>- Grote Markt: voetgangerszone: venstertijden tot 12u</li> </ul>	11-19u	Gewichts-beperkingen: Transit max 3,5T in binnenstad	Binnenkort elektronische toegangscontrole op de zone rond winkelstraat Meir.	

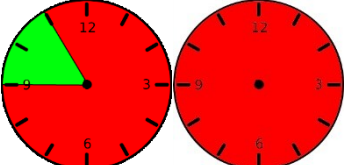
### 4 Beveren

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Centrum	Centrumstraten	11u – 18u 20u – 07u	Neen		

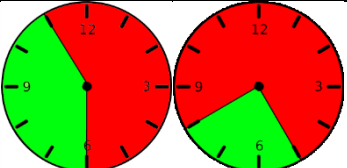
## 5 Brugge

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnagebeperking?	Opmerkingen
9	Breidelstraat	Breidelstraat	11 – 19u 20 – 06u	Nee	Systeem van gelijke venstertijden is al ingevoerd in de hele Brugse binnenstad en schept meer duidelijkheid
	Vismarkt	Vismarkt (binnenplein) en Huidenvettersplein			
	Predikherenrei	Predikherenrei (gedeelte tussen Predikherenstraat en Hoogstraat)			
	Simon Stevinplein	Simon Stevinplein			
	Wijngaardplein	Wijngaardplein			
	Markt	Markt (binnenplein) en Eiermarkt (gedeelte tussen Geldmunstraat en Markt)			Voor- en namiddag
	Kuipersstraat	Kuipersstraat (gedeelte tussen Jakob van Ooststraat en NiklaasDesparsstraat) en Jakob van Ooststraat			
	Hallestraat	Hallestraat			
	Sint-Amandsstraat	Sint-Amandsstraat (gedeelte tussen Zilverstraat en Markt)			
					

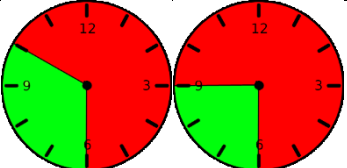
## 6 Dendermonde

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperving?	Opmerkingen	
1	Grote markt	Grote markt	11u – 09u	Gewichtsbeperkingen 3.5T , tenzij plaatselijk verkeer. Transit enkel op gewestwegen		

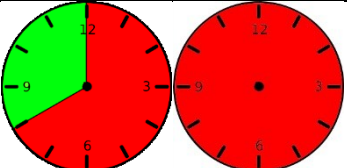
## 7 Diest

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperving?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Binnenstad		11u – 17u 20u – 06u	Nee		

## 8 Geraardsbergen

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Centrum	Centrum	10u – 18u 21u – 06u	5 ton (enkel van toepassing in centrumstraten)	Er zijn 5 plaatsen voorzien voor laden en lossen in het centrum	

## 9 Genk

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Voetgangerszone		12u – 08u	Gewichtsbepalingen 3.5T transit	Lengtebeperking tot 10m	

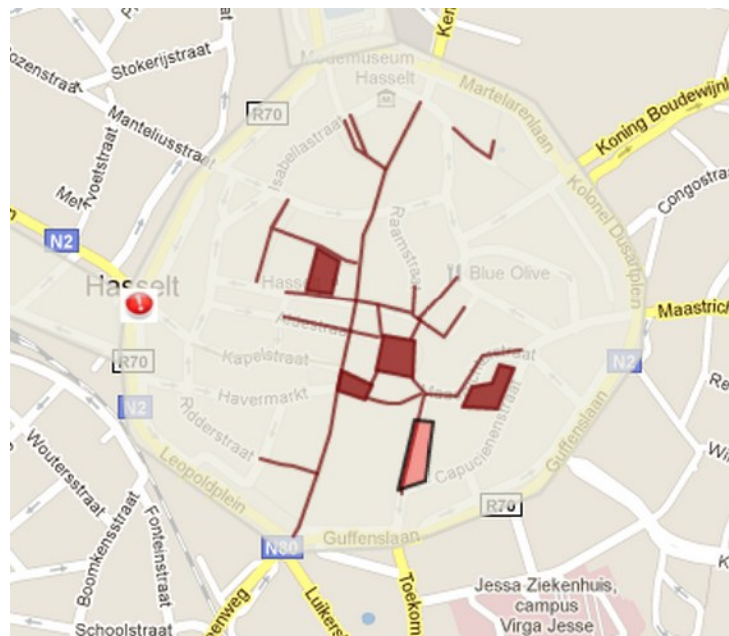
## 10 Gent

Aantal zones	Naam zone	Verboden te leveren	Tonnage-bepanking?	Opmerkingen
1	Voetgangers-zone in de kuip van Gent	11u – 18u	Max 10 ton	<p>Voetgangersgebied toegankelijk voor 11u en na 18u. Tijdens de venstertijden kan je enkel met een speciale (aan te vragen) vergunning in en/of uit het voetgangersgebied. Parkeren is altijd verboden.</p>
				Voor- en namiddag

## 11 Hasselt

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-bepanking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Binnenstad		11u – 17u 20u – 06u	Neen		

**Figuur 4: Venstertijden Hasselt**

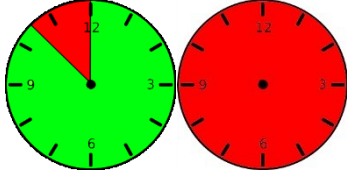


Bron : Vim, 2011

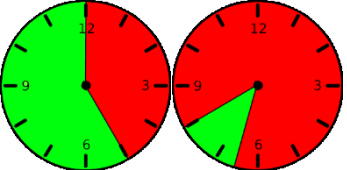
## 12 Heist op den Berg

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen
1	Bergstraat		11 – 18u 21u - 9u		

## 13 Ieper

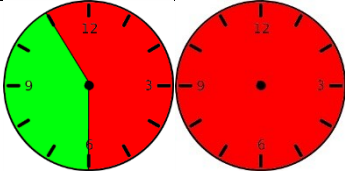
Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Stad	Heel Ieper	10u30 – 00u	Enkel geldend voor vrachtwagen > 5,5 ton. Alle vrachtwagen < 5,5 ton kan ganse dag leveren.	Uitzondering (voor 7u of na 22u) kan door het college worden toegestaan.	

## 14 Kortrijk

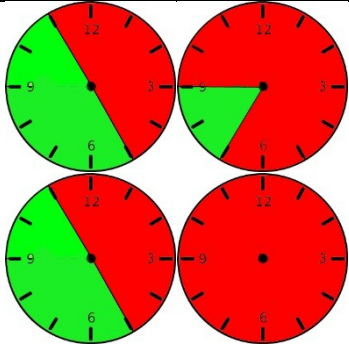
Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
3	Winkelwandelgebied	een 12-tal straten (voetgangerszone) in stadskern	12u – 18u30 20u - 05u	Binnenstad: max. 5 ton voor doorgaand verkeer (plaatselijke bediening toegestaan)	Wellicht worden de venstertijden binnenkort bijgestuurd (op vraag van de handelaars).  Voorstel : 05:00 - 11:45 en 18:30 - 22:00.	



## 15 Leuven

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Stadshart	Grote aaneengesloten zone met ettelijke straten	11 – 06u	Neen	Enkele straten hebben een lengtebeperking tot 8m vanwege krappe draaicirkels	

## 16 Lier

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
2	Voetgangers-zone	Eikelstraat , Lantaarnstraat, Papegaaistraat  Zimmerplein	11u – 19u 21u – 5u  11u – 5u	Max 3,5 ton (in binnenstad Lier en dorpscentrum Koningshooikt)		

## 17 Linkebeek

Aantal zones	Naam zone	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Gemeenteplein	08u – 06u		Venstertijd geldt enkel voor voertuigen >15 ton. Voertuigen < 15 ton hebben ganse dag toegang.	

## 18 Lokeren

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Schoolstraat	Schoolstraat, Vieremmerstraat	13u – 09u	Neen	Buiten deze uren moet men beschikken over een doorgangkaart (bewoners, eigenaars garages,..).	

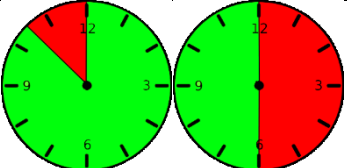
## 19 Maaseik

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Binnenstad	Bosstraat	11u30 – 18u30	Nee		

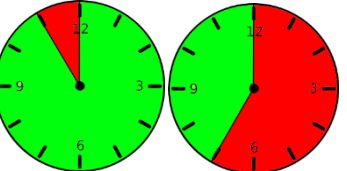
## 20 Mechelen

Aantal zones	Naam zone	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Centrum + Bruul	11u – 18u	Max 3,5 ton in heel de binnenstad (niet stationsbuurt) + Nekkerspoelstraat	Lengtebeperkingen: Max 11m in heel de binnenstad (niet stationsbuurt)	
	Vismarkt	11u30 – 6u (Zo 13u – 6u)			Vergunningshouders mogen wel binnen in de zone

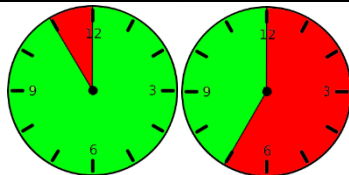
## 21 Oostende

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnagebeperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Winkelstraten		10u30 – 18u		Geen lengte-/hoogte-/gewichtbeperkingen in het centrum	

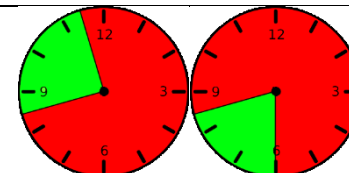
## 22 Roeselare

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnagebeperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Verkeersvrije zone	Deel van de Ooststraat en Vlamingstraat	11-19u	Neen		

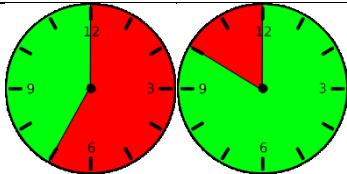
## 23 Sint-Niklaas

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnagebeperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
2	Voetgangersgebied  Stationsstraat	Houtbriel, Sint-Nicolaasplein-Apostelstraat-Sacramentstraat Stationsstraat	11u-19u	Neen	Stationsstraat wordt zeer binnenkort heraangelegd. Regels kunnen veranderen.	

## 24 Turnhout

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnagebeperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Centrum	Gasthuisstraat St Antoniusstraat Leopoldstraat	11u30 - 18u 20u30 - 8u30			

## 25 Vilvoorde

Aantal zones	Naam zone	Straten	Verboden te leveren	Tonnage-beperking?	Opmerkingen	Voor- en namiddag
1	Stad	Heel Vilvoorde	22u – 07u	Tonnagebeperking enkel voor gemeentewegen, en geldt niet voor verkeer voor laden en lossen.  Max 3,5 ton (niet voor laden en lossen)	Uitzondering (vóór 7u of na 22u) kan door het college worden toegestaan.	

In de volgende Tabel 2 komen de steden en gemeenten aan bod die aangaven van binnenkort venstertijden te willen invoeren.

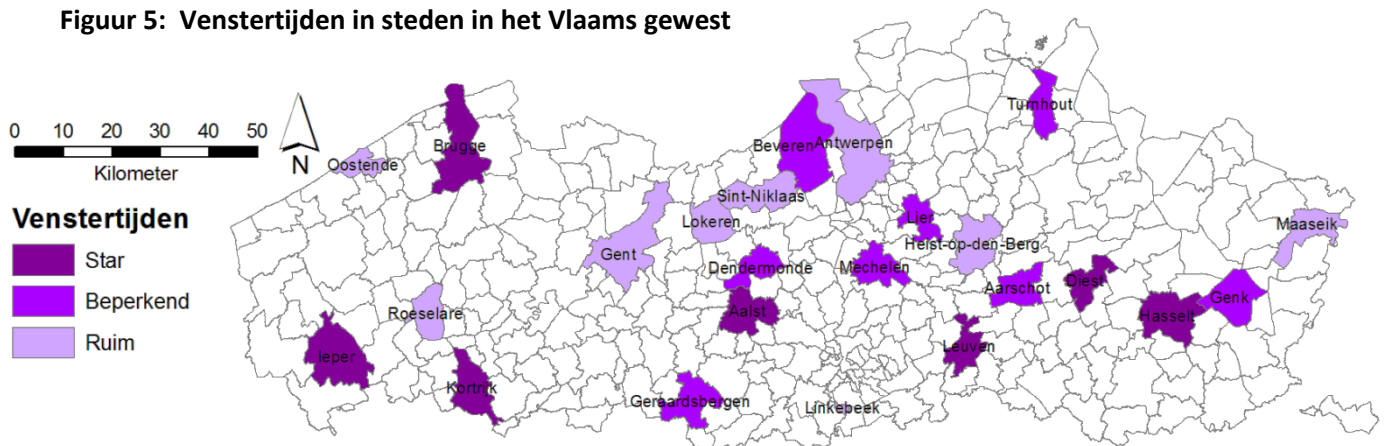
**Tabel 2: Steden en gemeenten die venstertijden overwegen**

Stad / Gemeente	Worden ook andere maatregelen voorzien?	Verduidelijking
Beringen	Laad- en loszones	
Sint-Truiden	Mogelijkheden rond stedelijke distributie worden onderzocht	
Eeklo	Onbekend	
Geel	Overall binnen ring 5T (sommige plaatsen 3,5T) behalve op gewestweg.	Voorlopig nog geen voetgangerszones en geen venstertijden. Zal veranderd worden na uitvoering stadsvernieuwingsproject.

### 1.3 Analyse van de Vlaamse venstertijden

Figuur 5 visualiseert de geografische spreiding van de belangrijkste venstertijden. De meer gedetailleerde gegevens zijn uiteraard in de bovenstaande tabellen terug te vinden, maar de Figuur geeft een inzicht in de ruimtelijke spreiding. Deze geeft al weer dat de logistieke operaties mogelijk gehinderd worden door de niet-afstemming. Indien een vrachtwagen een vaste dagroute dient af te leggen moet deze rekening houden met de verschillende venstertijden. De stad in de route met de kleinste venstertijd bepaalt het hele planningsproces.

**Figuur 5: Venstertijden in steden in het Vlaams gewest**



Bron: Eigen samenstelling<sup>2</sup>

Uit Figuur 5 blijkt duidelijk dat de venstertijden vooral in de 13 Vlaamse centrumsteden terug te vinden zijn. De vensters zijn veelal ruimer in de kleine steden dan in de grote steden, al zijn er uitzonderingen. Een analyse werd samengevat in onderstaande Tabel 3.

Er werden drie categorieën van venstertijden onderscheiden. Het is niet de bedoeling om een waardeoordeel te scheppen over de steden en gemeenten die venstertijden op hun grondgebied hebben ingevoerd. Lokale situaties dwingen ze soms om alle verkeer en vervoer te verbieden (bv. met het oog op verkeersveiligheid en leefbare kernen). Maar het onderbrengen van alle steden en gemeenten in één categorie zou niet correct zijn en zou daarenboven weinig inzicht geven. Er wordt vanuit de logistieke operaties geredeneerd.

Tot de **eerste gedefinieerde categorie met starre venstertijden** behoren de steden en gemeenten die een aantal noemenswaardige beperkende venstertijden kennen. Tot deze categorie worden Aalst, Brugge, Kortrijk, Leuven, Hasselt, Ieper en Diest gerekend. In deze steden of gemeenten is er een beperkende venstertijd die het zeer moeilijk maakt om te laden en te lossen in het stadscentrum. Meestal gaat het over een aanzienlijk aantal straten en is er geen mogelijkheid tot dagrandlevering. Soms zijn er ook beperkingen op de tonnage.

In de steden en gemeenten met **beperkende venstertijden** zijn deze ruimer dan in de bovenstaande categorie. In Aarschot, Beveren, Dendermonde, Gent, Geraardsbergen, Lier, Mechelen, Turnhout zijn er ook beperkende venstertijden. Maar meestal is de venstertijd van toepassing op een kleine geografische zone zoals het marktplein.

<sup>2</sup> Met dank aan Jeroen Cant en Thomas Vanoutrive, verbonden aan het departement TPR van de Universiteit Antwerpen

**Tabel 3 : Venstertijden in Vlaanderen per categorie**

Starre venstertijden	Beperkende venstertijden	Ruime venstertijden
Aalst	Aarschot	Antwerpen
Brugge	Beveren	Gent
Kortrijk	Dendermonde	Heist op den Berg
Leuven	Genk	Linkebeek
Hasselt	Geraardsbergen	Lokeren
Ieper	Lier	Maaseik
Diest	Mechelen	Oostende
	Turnhout	Roeselare
		Sint-Niklaas

Bron : Eigen samenstelling

De laatste categorie met **ruime venstertijden** bevat de steden en gemeenten Antwerpen, Gent, Heist op den Berg, Linkebeek, Lokeren, Maaseik, Oostende, Roeselare en Sint-Niklaas, waar de venstertijden vrij ruim zijn en/of van toepassing op een zeer klein geografisch gebied.

Vilvoorde tot slot is het buitenbeentje, en valt buiten bovenstaande opdeling, aangezien de venstertijden hier enkel nachtleveringen (na 22u - voor 7u) beperkt maar wel gedurende heel de dag laad- en losoperaties toelaten.

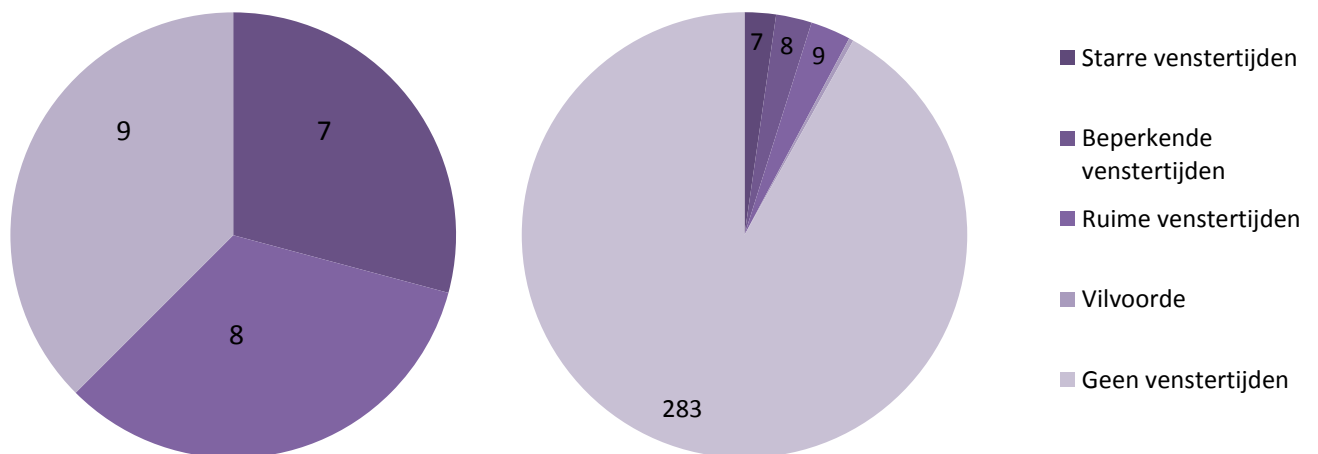
In onderstaande figuur worden de venstertijden van de drie categorie vergeleken met de hele regio. Na de opsomming, en verwerking, van de gegevens leek het aangewezen om het aantal venstertijden in het hele Vlaamse gewest weer te geven. Op het totaal van 308 Vlaamse gemeenten zijn de meerderheid niet uitgerust met structurele venstertijden. Het is weliswaar mogelijk dat lokale politionele verordeningen ingesteld werden tegen specifieke locaties. Maar deze vallen buiten de focus van het onderzoek. Ook kan het zijn dat doorgaand en/of lokaal verkeer andere beperkingen opgelegd krijgt. Daarbij wordt gedacht aan maximale lengte of tonnage. Ook deze gegevens werden niet mee opgenomen. Deze gegevens werden enkel in kaart gebracht indien er venstertijden aanwezig zijn in de stad of gemeente.

Van de 308 Vlaamse steden en gemeenten hebben er 25 venstertijden. Dit is visueel geeft een ander beeld. De tweede verdeling is gebaseerd op het aantal Vlaamse centrumsteden. In het Vlaams Gewest worden 13 centrumsteden onderscheiden. Deze steden liggen volgens het Ruimtelijk



Structuurplan Vlaanderen in een grootstedelijk of regionaal stedelijk gebied. Een centrumstad<sup>3</sup> oefent een centrale functie uit voor zijn omgeving, onder andere op het vlak van werkgelegenheid, verzorging, onderwijs, cultuur en ontspanning. Van de 13 Vlaamse centrumsteden hebben er 13 venstertijden.

**Figuur 6: Overzicht aantal Vlaamse venstertijden en venstertijden in het Vlaams Gewest**



Bron: Eigen samenstelling

## 2. Voornaamste observatie: weinig eenvormigheid

Wat zeker opvalt, is dat er geen afstemming of eenvormigheid is tussen de verschillende venstertijden. Alle steden en gemeenten laten logistieke activiteiten toe in de voormiddag, al is dit soms heel krap (Aalst 8u30-11u en Linkebeek 06u-08u) of zeer ruim (Antwerpen en Roeselare: 19u-11u). Er is een minimum waar de activiteiten in een tijdsvenster van minimum 2 uur moeten plaatsvinden (Linkebeek en Dendermonde) maar meestal is er een aantal uur beschikbaar. De voormiddag-venstertijden eindigen veelal rond 11u, wat te verklaren is door de openingsuren van stedelijke winkels om 10u.

In de namiddag is er geen eenvormigheid te vinden. Zo heeft Kortrijk een namiddag-venstertijd van 18u30-20u, heeft Brugge maar een krappe venstertijd van 19-20u en sluiten Leuven en Ieper de stad volledig af. Velen zoals o.a. Mechelen, Oostende, Maaseik, Roeselare en Hasselt geven vrachtwagens terug toegang na het sluiten van de winkels. Enkelen zoals Antwerpen, Roeselare, Maaseik en Mechelen laten zelfs dagrand- en nachtleveringen toe.

Deze venstertijden zijn niet altijd van toepassing op het hele grondgebied, maar grijpen vooral in waar er een cluster aan detailhandelszaken is. Zo worden de logistieke operaties, zelfs bij venstertijden in één winkelwandelstraat, getroffen. Maar in de praktijk wil dit niet altijd zeggen dat

<sup>3</sup>De Vlaamse overheid duidde 13 centrumsteden aan in het kader van haar stedenbeleid, met name Aalst, Antwerpen, Brugge, Genk, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout.

de venstertijden laden- en lossen van goederen op deze handelslocaties totaal onmogelijk maakt. Zo hebben vele handelszaken een achteringang. Sommige steden en gemeenten, zeker deze die gecatalogeerd werden in de categorie ruimer venstertijden, hebben beperkingen op zware vrachtwagens maar niet op lichte vrachtwagens en vrachtwagens onder een bepaald gewicht (Zoals Linkebeek bv.).

### **Geen centrale afstemming noch communicatie**

Uit de ervaringen doorheen dit beperkte onderzoek blijkt dat er binnen de regio of binnen de vereniging van steden en gemeenten geen centraal georganiseerde afstemming met betrekking tot de implementatie van maatregelen in de stedelijke distributie (zoals venstertijden). Georganiseerd wordt Elke stad of gemeente bepaalt op basis van eigen beweegredenen een stedelijk distributiebeleid, dat enkel en alleen een lokale focus kent. Nederlands onderzoek heeft aangetoond dat een niet-afstemming en het veelvuldig invoeren van krappe venstertijden een desastreus effect had op de logistieke operaties, kostprijs en duurzaamheid (Van Rooijen, 2006).

Alles wijst er ook op dat er zelfs binnen de steden zelf en geen centrale communicatie plaats vindt. Zo bevatten de websites van de steden en gemeenten geen duidelijk overzicht van de logistieke spelregels. Indien de lokale dienst mobiliteit wordt gecontacteerd, wordt er veelvuldig doorverwezen naar de lokale politie. Deze kunnen meestal ook geen sluitend antwoord geven en moeten vaak onderling doorverwijzen.

De vraag kan dus gesteld worden of de lokale beleidsmakers een specifieke invloed verwachten van het beleid of dat ze uit een soort buikgevoel de venstertijden opleggen. Er lijkt geen afstemming te zijn met de lokale handelszaken en/of logistieke partijen die de stad beleveren. Uit voorgaand onderzoek van het Steunpunt Goederenstromen voor het PIEK-traject bleek al dat er geen afstemming is tussen de logistieke sector en beleidsmakers over de laad- en losoperaties op het terrein. De verscheidenheid in venstertijden en de striktheid in sommige steden duidt op een sluimerend probleem. Inventarisatie in Nederland wees uit dat de invoering van venstertijden zelden op basis van kwantitatieve gegevens gebeurt. De “drukke” van verschillende gebruikersgroepen in een winkelstraat (passanten, fietsers, autoverkeer, bevoorradend verkeer) vormt wel een motief, maar is zelden geoperationaliseerd. De vrees van de auteurs bestaat er in dat Vlaamse lokale beleidsvoerders deze Nederlandse aanpak impliciet volgen.

## **3. Conclusie**

Deze nota keek kritisch naar de venstertijden die van toepassing zijn binnen de steden en gemeenten van het Vlaams Gewest. De nota geeft meer inzicht in de situatie op het terrein en tracht een overzicht te geven van zowel de venstertijden en extra belemmeringen. Er werd een focus gehouden op de belemmeringen voor vrachtvervoer. Een aantal conclusies en bezorgdheden worden meegegeven.

De motivatie om deze venstertijden in kaart te brengen is een eerste stap in een diepgaander stedelijk distributieonderzoek. Nederlands onderzoek toonde aan dat een zeer wijdverspreide implementatie van niet-afgestemde venstertijden een economische kostprijsverhoging tot 38% kunnen veroorzaken. Vanuit deze achtergrond werd het onderzoek opgestart.

De nota brengt aan het licht dat er een niet te onderschatten aantal venstertijden in voege zijn. Er werden drie categorieën onderscheiden. Slechts acht steden en gemeenten hebben een beleid met rigide venstertijden.

Tot de **eerste categorie met starre venstertijden** behoren de steden en gemeenten die een aantal noemenswaardige beperkende venstertijden kennen. Tot deze categorie worden Aalst, Brugge, Kortrijk, Leuven, Mechelen-vismarkt, Hasselt, Ieper en Diest gerekend. In deze steden of gemeenten is er een beperkende venstertijd die het zeer moeilijk maakt om te laden en te lossen in het stadscentrum. Meestal gaat het over een aanzienlijk aantal straten en is er geen mogelijkheid tot dagrandlevering. Soms zijn er ook beperkingen op de tonnage.

In de steden en gemeenten met **beperkende venstertijden** Aarschot, Beveren, Dendermonde, Genk, Geraardsbergen, Lier, Mechelen, Turnhout, en zijn er ook beperkende venstertijden al zijn deze ruimer dan in de bovenstaande categorie. Meestal is de venstertijd van toepassing op een kleine geografische zone, of het marktplein.

De laatste categorie, met **ruime venstertijden**, bevat de steden en gemeenten Antwerpen, Gent, Heist op den Berg, Linkebeek, Lokeren, Maaseik, Oostende en Roeselare, waar de venstertijden vrij ruim en/of van toepassing zijn op een zeer klein geografisch gebied. Vilvoorde tot slot is het buitenbeentje, aangezien de venstertijden hier enkel nachtleveringen (na 22u – voor 7u) beperkt, maar wel gedurende heel de dag laad- en losoperaties laat plaatsvinden.

Voorlopig lijkt de situatie op het terrein niet voor een economische ramp te zorgen, zoals dit in Nederland stelselmatig evolueerde, al zijn er zeker enkele bezorgdheden. Zeker naar de toekomst toe moet voorkomen worden dat ten eerste elke kleine en grote Vlaamse stad venstertijden zou invoeren en ten tweede dat het verstrengen van de geldende venstertijden logistieke activiteiten zo goed als onmogelijk maakt.

In de alinea's rond het concept stedelijke leefbaarheid in de inleiding werd al aangegeven dat stedelijke kernen voor vele beleidsvoerders moeten voorzien zijn van winkelkernen, autovrije winkelwandelstraten, enz. Dit is natuurlijk enkel mogelijk indien de handelslocaties in deze steden aan een realistische kostprijs kunnen bevoorrad worden. Indien niet loopt de stad het risico dat handelszaken zich verplaatsen naar locaties buiten de zone of zelfs buiten de stad. De tweede reden is dat strenge venstertijden er voor zorgen dat logistieke bedrijven geen efficiënte routes meer kunnen plannen. Indien om gereden dient te worden, indien meer voertuigen nodig zijn per winkelstraat, of nog andere oplossingen zich opdringen, zal de impact op de duurzaamheid van de logistieke operaties negatief zijn.

Deze nota geeft geen inzicht in de specifieke beweegredenen van lokale beleidsvoerders om over te gaan tot de implementatie van venstertijden, dit viel buiten de scope van het gevoerde onderzoek. Wat betreft de meer bekende straten als de Antwerpse Meir en de Hasseltse binnenstad is het duidelijk dat de oorsprong moet gezocht worden in de creatie van een winkel-wandel straat. De zone moet autoluw zijn om de voetgangers toe te laten te winkelen in het centrum van de stad. Diepgaander onderzoek naar de lokale stedelijke problemen lijkt nodig. Er kunnen immers verschillende lokale situaties pleiten voor venstertijden. Sommige steden hebben deze informatie vergaard in een onderzoek naar het stedelijke bevoorradingsprofiel. Het in kaart brengen van de stedelijke stromen is een Nederlandse aanpak die ook in Vlaanderen aan interesse wint. Maar niet

enkel een lokale focus is aan te bevelen. Zo is stedelijke logistiek deel van een groter verhaal. Een regionaal homogeen beleid kan een oplossing bieden voor de logistieke organisatorische problemen.

De decentrale implementatie van de venstertijden in het Vlaams gewest maakt dat er zeer weinig afstemming is tussen de lokale beleidsmakers. De afstemming van de lokale situatie op de noden van de logistieke sector is, zo blijkt uit voorgaand onderzoek, beperkt (Gevaers, Vanelslander, 2010). Beide partijen, de logistieke sector en de overheid (Vlaams gewest, lokale overheden), lijken elkaar niet te vinden in een lokaal overlegmodel. Onderling overleg tussen de lokale beleidsmakers, vaak vertegenwoordigd in verschillende functies, kan best aangemoedigd worden enerzijds. Anderzijds kan in het overlegmodel ook best de logistieke sector betrokken worden. Afstemming van de lokale situatie op de noden van de logistieke sector met de lokale overheden kan bijdragen tot begrip en een vlottere samenwerking

Er dient nogmaals op gewezen te worden dat de informatie over deze venstertijden zeer moeilijk te bekomen is. Op de stedelijke en gemeentelijke websites is er zelden informatie te vinden. Indien de Dienst Mobiliteit gecontacteerd wordt verwijzen deze vaak door naar de lokale politieverantwoordelijke, die dan ook nog vaak geen sluitend antwoord kan geven. In Nederland gingen er recent stemmen op, bij de verladersorganisatie EVO, om deze informatie centraal te bundelen. Dit voorstel dient zeker een Vlaamse vertaling te krijgen. (Dijkhuizen, 2012).

## 4. Aanbevelingen

Uit Nederlands onderzoek bleek dat ongecoördineerde starre venstertijden de logistieke organisatie sterk bemoeilijkte (Quak, 2008). Stedelijke distributie werd moeilijker te plannen, het aantal benodigde voertuigen en de bijhorende logistieke kost gingen de hoogte in. Daarnaast is aangetoond dat (als gevolg van de extra voertuigkilometers) een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van de voertuiguitstoot optrad. Met dit in het achterhoofd werd een kort Vlaams onderzoek gestart.

Uit de resultaten blijkt dat er geen sprake is van alomtegenwoordige starre venstertijden. Langs de andere kant blijkt wel dat er geen afstemming is tussen de steden en gemeenten onderling. Een enquête van het Steunpunt Goederenstromen in samenwerking met Fedis stelde de vraag “Heeft uw bedrijf al contact gehad met gemeente-en/of stadsbesturen om de problematiek van distributie in het centrum of in dichtbebouwde gebieden gezamenlijk aan te pakken?” Daaruit bleek dat 93% nee antwoordde, 7% ja antwoorden. Maar dan met de bemerking dat deze gesprekken werden stopgezet. (Gevaers, Vanelslander, 2009) Op basis van de voorgaande studieresultaten werden vijf aanbevelingen geformuleerd.

De Vlaamse venstertijden zijn vaak gelijklopend maar niet precies eenvormig. Het is aan te bevelen van een **voldoende transparante regionale afstemming** te organiseren. Een eenvormiger beleid zal het de logistieke sector makkelijker maken om de routes te plannen. Al moeten de eenvormige venstertijden wel voldoende marge bieden. Als elke stad eenvormige venstertijden van 9 tot 11u zou invoeren is dit geen stap in de goede richting. Op basis van het onderzoek kunnen geen suggesties geformuleerd worden over de praktische organisatie van dit overlegplatform. Het is aan te bevelen van in de toekomst alle betrokken partijen te contacteren om hier een duidelijk beeld op te krijgen.

Nederlands stedelijk distributieambassadeur Eric Janse de Jonghe pleitte al voor aangepaste **billijke venstertijden** op basis van het voordien ontwikkelde referentiemodel 'venstertijden en voertuigeisen' van de commissie stedelijke distributie. Het advies aan steden wordt gegeven om minimaal 4 aaneengesloten uren te voorzien waarop logistiekers kunnen laden en lossen. (Witlox, 2007)

Uit voorgaand onderzoek (Gevaers *et. al.*, 2009) bleek dat er zelden afstemming is tussen de logistieke sector en de lokale beleidsmakers. De venstertijden komen vanuit een lokaal kader, de logistieke sector denkt regionaal of nationaal. Dit kan conflicten opleveren. Daarom is het aan te bevelen van de **lokale situatie te organiseren vanuit een regionale beleidsvisie**. Afstemming met de logistieke sector is mogelijk indien een aantal aangrenzende steden en gemeenten gezamenlijk aan tafel zitten met de transporteurs. Een Vlaams regionaal richtinggevend stedelijk distributiebeleid lijkt een hulpmiddel voor de lokale overheden.

Vele venstertijden laten dagrandbelevering niet toe. Dit kan een belemmering zijn aangezien de transporten dan volledig in de piekperiodes dienen georganiseerd te worden. Vaak zijn er enkel laad- en losmogelijkheden voor 11u in de voormiddag. Steden en gemeenten kunnen er mogelijk toe aangezet worden om de **venstertijden in de dagrand** aan te passen als tegemoetkoming voor de starre venstertijden in de dag. Dagrandbelevering heeft vele socio-economische voordelen. De dagrandbelevering werd recent in Vlaanderen getest in een PIEK pilootproject. De resultaten kunnen onder de aandacht gebracht worden van de lokale overheden.

Informatie bekomen over de geldende lokale venstertijden is een tijdrovend werk. De niet **transparante communicatie** is een belemmering voor de logistieke sector. Het is aan te bevelen dat de lokale overheden op een transparante manier communiceren welke laad- en los belemmeringen er zijn. Deze zouden op de websites van de steden en gemeenten moeten terug te vinden zijn. Nog beter zou zijn indien deze op een Vlaamse website gebundeld worden.

Verder doorgedreven onderzoek naar deze problematiek lijkt aangewezen. Zo werd o.a. de logistieke sector als de lokale handelaars en handelaarsverenigingen nog niet betrokken in de analyse. Om echte conclusies te maken over de ervaringen van de logistieke sector is een doorgedreven onderzoek nodig. Verschillende partijen zijn betrokken binnen de logistieke sector. Zo zal de ontvanger hinder ondervinden van de geconcentreerde (ochtendlijke) leveringen of zal deze net tevreden zijn door deze niet-spreiding. De logistieke manager zal z'n transporten moeilijker efficiënt gepland krijgen en ondervindt efficiëntie verliezen. En als laatste voorbeeld van een betrokken logistieke partij kan er gekeken worden naar de vrachtwagenchauffeurs die actief zijn in de stedelijke distributie. Ze zullen veel praktijkervaring kunnen delen.

## Referenties

- Blauwens, G., De Baere, P., & Van de Voorde, E. (2008). *Transport Economics*, De Boeck: Antwerpen.
- Dablanc, L. (2007). *Goods transport in European Cities: Difficult to organize, difficult to modernize*, Transportation Research Part A 41 (2007), 280-285.
- D-Via (2011,). *Kaart stedelijke distributie Hasselt*, Online beschikbaar op: [www.d-via.be](http://www.d-via.be).
- Dijkhuizen, B., (2012) *EVO helpt gemeenten bij online informatie stedelijke distributie, 16 januari 2012*, Online beschikbaar op: <http://www.logistiek.nl/nieuws/nid12746-evo-wil-centraal-online-meldsysteem-stedelijke-distributie-.html>
- Gent (2011). *Stadsplan Gent*, Online beschikbaar op: [http://www.gent.be/docs/Departement%20Ruimtelijke%20Planning,%20Mobiliteit%20en%20Openbaar%20Domein/Dienst%20Mobiliteit/GENT\\_OVZ.pdf](http://www.gent.be/docs/Departement%20Ruimtelijke%20Planning,%20Mobiliteit%20en%20Openbaar%20Domein/Dienst%20Mobiliteit/GENT_OVZ.pdf)
- Gevaers, R., Vanelslander, T. (2010). *Overzicht en evolutie kansrijke procesinnovaties in logistiek voor de Vlaamse context*, Wettelijk depotnummer: D/2010/11.528/1, Steunpunt Goederenstromen, Antwerpen.
- Groothedde, B., Rustenburg, M., Uil, K. (2003). *De invloed van venstertijden en voertuigbeperkingen op de distributiekosten in de Nederlandse detailhandel*, TNO Inro.
- Hesse, M. (2008). *The city as a terminal: The urban context of logistics and freight transport*, Ashgate publishing company, Aldershot.
- Maes, J., Sys, C., Vanelslander, T. (2011). *Noden van de Vlaamse logistieke sector*, Augustus 2011 Steunpunt Goederenstromen, Antwerpen.
- Peignard, K. (2007). *Ça gaze entre Monoprix et la SNCF*, CCI Du Loiret, Online beschikbaar op: <http://logistique.loiret.cci.fr>.
- Quak, H. (2008). *Sustainability of Urban Freight Transport. Retail Distribution and Local Regulations in Cities*, Erasmus University Rotterdam, Rotterdam School of management (RSM), ISBN 978-905892-154-3, Rotterdam.
- Regterschot, E. (2010). *Knelpuntenanalyse achtergrondstudie actieprogramma stedelijke distributie, 2 juli 2010*, Uitgevoerd door : DHV BV, ASD-2010/6.
- VIM (2010). *Innovatieve oplossingen voor vraagstukken rond stedelijke distributie: Haalbare modellen rond vraag gestuurd bundelen en stedelijke distributie*, Uitgevoerd door een consortium van Universiteit Gent – Anaxis – Tritel – Rebel Group Advisory Belgium – Möbius.
- VIM (2011). *Venstertijden in Hasselt*, Afbeelding van de D-via website, *Noden van de Vlaamse logistieke sector*
- Van Rooijen, T. (2006). *Stedelijke distributie Een onderzoek naar de invloed van gemeentelijke regelgeving*, Wageningen Universiteit.
- Witlox, M. (2007). *Stadsdistributie: Het leed dat binnenstedelijke bevoorrading heet*, 2 januari 2007, Online beschikbaar op: <http://www.nieuwsbladtransport.nl/Nieuws/Article/tabid/85/ArticleID/55/ArticleName/StadsdistributieHetleeddatbinnenstedelijkebevoorradingheet/Default.aspx>.

Verwei, K. (2006). *Stedelijke distributie: effecten van langere venstertijden*, 18 augustus 2006, Online beschikbaar op: [http://www.logistiek.nl/dossierartikelen/did633-Stedelijke\\_distributie\\_effecten\\_van\\_langere\\_venstertijden.html](http://www.logistiek.nl/dossierartikelen/did633-Stedelijke_distributie_effecten_van_langere_venstertijden.html).

Steunpunt Goederenstromen  
Prinsstraat 13  
B-2000 Antwerpen  
Tel.: -32-3-265 41 50  
Fax: -32-3-265 43 95  
[www.steunpuntgoederenstromen.be](http://www.steunpuntgoederenstromen.be)  
[steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be](mailto:steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be)