

---

# Venstertijden

*Dr. H.A.C. Runhaar (MuConsult) en drs. L.M. Bus (ECORYS)*

---

## **Begripsomschrijving**

*Venstertijden zijn bepaalde perioden tijdens de dag waarop het goederenvervoer toegang krijgt tot een (binnen)stad om te laden en te lossen. Venstertijden worden gehanteerd door gemeenten, die hiermee beogen geluidshinder, stank, mogelijk onveilige situaties en opstoppingen in de steden te voorkomen.*

## **Toelichting**

### *Achtergrond*

Steeds meer gemeenten in Nederland hebben de tijdstippen waarop vrachtverkeer het stedelijke gebied inkomt of uitgaat, door het instellen van venstertijden aan banden gelegd. Het gaat hierbij vooral om middelgrote en grote gemeenten; zo voert momenteel bijna elke gemeente met meer dan 50.000 inwoners een venstertijdenbeleid (zie voor een overzicht de publicatie: 'Van B naar A' Overzicht van maatregelen voor goederenvervoer in 278 Nederlandse gemeenten van het Platform Stedelijke Distributie). Meestal gaat het daarbij alleen om het voetgangersgebied in de binnenstad (Vervoort *et al.*, 2003).

Venstertijden hebben verschillende doelen. Gemeenten willen de overlast door bevoorradersverkeer voor omwonenden en winkelend publiek beperken. Bovendien trachten gemeenten de verblijfstijd van het vrachtverkeer in de stad te verkorten uit oogpunt van doorstroming, leefbaarheid en veiligheid van het binnenstedelijke verkeer. Voorts kan aangetekend worden dat in enkele gemeenten venstertijden bewust niet zijn ingevoerd. Het gaat hierbij met name om steden waar bevoorrading via expeditiestraten (o.a. Rotterdam en Delft) plaatsvindt en dus strikt gescheiden is van het winkelend publiek in de winkelstraten.

### *Systeem*

Venstertijden gelden vooral in de ochtendperioden. In de meeste steden wordt toegang aan het vrachtverkeer verleend vanaf 06.00 à 07.00 uur tot 11.00 uur. Sommige gemeenten zoals Utrecht, Alkmaar, Deventer, Hoorn en Groningen kennen daarnaast nog een tijdvenster 's avonds (doorgaans tussen 17.00 uur en 20.00 uur).

De wijze waarop toegang tot de stad wordt geregeld, varieert. Soms wordt alleen door middel van verkeerstekens of anderszins aangegeven wanneer het vrachtverkeer wordt toegelaten. In andere gevallen wordt een fysieke afsluiting gerealiseerd door middel van beweegbare palen of 'piramides'. Het spreekt voor zich dat in het laatste geval de toezicht en handhaving voor een gemeente eenvoudiger is dan in het eerste geval, dat evenwel aanzienlijk minder investeringskosten met zich meebrengt.

Vaak gelden er voor bepaalde typen vervoer ontheffingen op de venstertijden. Enerzijds gaat het hierbij om gespecialiseerde vervoerders (zoals de stadsdistributiecentra), die een belangrijk aandeel hebben in het totale vervoer of specifiek (bijvoorbeeld licht of geluidsarm) materieel inzetten. De filosofie hierachter is dat op deze manier 'volle' of weinig overlast veroorzakende vrachtwagens worden bevoordeeld ten opzichte van minder goed beladen of relatief vervuilende en lawaaiige wagens. Anderzijds worden ontheffingen verleend voor handelaars in bepaalde producten die anders onevenredig nadeel ondervinden van de venstertijden. Zo gelden in sommige steden (zoals Arnhem) ontheffingen voor zogenaamde 'verse, vieze en vervelende' goederen. Ook voor de horeca of (tijdelijke) bouwlocaties wordt in diverse steden ontheffing op de gereguleerde venstertijden verleend.

### *Consequenties voor vervoerders*

Het is duidelijk dat venstertijden de vrijheid van vervoerders in hun transportplanning beperken. Bepaalde ladingen moeten immers vóór een bepaald tijdstip worden opgehaald of bezorgd. Hierdoor kan de mogelijkheid om ladingen te consolideren worden beperkt. Een dergelijke tijdsdruk 'vanuit de lading' is niets nieuws: verladings- en ontvangers stellen dikwijls eisen aan de tijdstippen van verscheping of ontvangst.

Distributiebedrijven die echter meerdere winkeliers in een binnenstad bevoorraden, kunnen door tijdvensters extra in de knel komen indien het klantenbestand niet meer verspreid over de dag kan worden beleverd (wat een toename in de piekcapaciteit noodzakelijk kan maken). Ook winkelketens die meerdere vestigingen in een regio moeten beleveren, kampen met dit probleem.

Een bijkomend probleem is dat de effectieve beleveringstijd korter kan zijn dan de gereguleerde venstertijden. De meeste winkeliers gaan bijvoorbeeld pas tussen 09.00 en 09.30 uur open en veel vervoerders zijn hiervan afhankelijk. Zij kunnen de lading niet eerder afleveren, omdat zij zelfstandig geen toegang hebben tot het pand. Instelling van venstertijden kan verder voor sommige vervoerders betekenen dat het aantal drops per wagen binnen het tijdvenster terugloopt, omdat alle klanten voor een bepaald tijdstip moeten worden beleverd. Hierdoor kan extra inzet van materieel nodig worden (vergelijkbaar met de instelling van grenzen aan voertuiglengte of het maximumtonnage). Dit probleem wordt groter naarmate er tijdens de venstertijden congestie optreedt in de binnenstad en zodoende de bevoorradingstijd per adres toeneemt. Tenslotte kunnen er extra planningproblemen en transportkosten ontstaan wanneer er in verschillende gemeenten die door een vervoerder worden bediend, dezelfde venstertijden worden gehanteerd. De vervoerder kan dan gedwongen worden om meerdere voertuigen in te zetten.

Aangetekend moet worden dat bovengenoemde mogelijke problemen vooral zullen spelen voor grote vervoerders alsmede voor (huisvervoerders van) winkelketens. Kleine bedrijven met een klein klantenbestand hebben doorgaans voldoende aan de huidige lengte van de tijdvensters. Zij zullen kleiner materieel inzetten (bijvoorbeeld bestelbussen), waardoor het minder moeilijk zal zijn om een efficiënte ritplanning uit te voeren.

Het lijkt dat venstertijden uitsluitend nadelig zijn voor vervoerders. Een groot voordeel van venstertijden is echter dat binnen het gereguleerde tijdvenster het voetgangersgebied betreden mag worden met een vrachtauto. Feitelijk is dit een plaatselijke, tijdgebonden ontheffing op het verkeersreglement.

#### *Consequenties voor ontvangers*

Ook de ontvangers van goederen – veelal winkeliers – kunnen door de instelling van venstertijden meerdere problemen ondervinden. In de eerste plaats zijn zij niet meer vrij om goederen te ontvangen op het tijdstip dat het hen het beste schikt. Zij zullen veelal tijdens de opening, wanneer de winkel op orde moet worden gebracht, de goederen in ontvangst moeten nemen. Als er dan al klanten aanwezig zijn, kan dit problemen in de bediening opleveren. In de tweede plaats kunnen winkeliers worden geconfronteerd met stijgende bezorgkosten (zie hiervoor).

Aan de andere kant willen veel winkeliers graag in de ochtend worden beleverd om een maximumverkooptijd te realiseren: producten moeten zo lang mogelijk onder de aandacht van potentiële kopers komen. Ontvangst aan het einde van de dag zal daarom vaak lastig zijn, omdat dan ook pas bekend is hoeveel bijbesteld moet worden en omdat de opslagcapaciteit van winkels

vaak beperkt is. Verder hebben winkeliers ook belang bij zo min mogelijk overlast voor de consument en in die zin zijn zij gebaat bij venstertijden voor het bevoorradende verkeer. Winkeliers kunnen kortom zowel positieve als negatieve effecten ondervinden van de instelling van venstertijden.

### *Consequenties voor omwonenden en winkelend publiek*

Een laatste belangrijke categorie mensen die wordt geconfronteerd met stedelijke distributie en venstertijden zijn de mensen die in de (binnen)stad moeten zijn om er te wonen of te winkelen. Bewoners van de binnenstad en winkelend publiek stellen met name een leefbare binnenstad op prijs, waarbij zij aangevend dat winkels een binnenstad mede leefbaar houden. Niettemin hebben bewoners ook deels tegenstrijdige belangen bij de venstertijden. Zo willen bewoners een goede nachtrust genieten (niet te vroeg beleveren), terwijl het winkelend publiek veilig en ongestoord wenst te winkelen (zo vroeg mogelijk beleveren).

### **Aanpak / Checklist**

Uit het voorgaande bleek dat verschillende groeperingen direct of indirect betrokken zijn bij tijdstippen (gemeenten horen hier in principe ook nog bij, maar zijn buiten beschouwing gelaten omdat zij veelal trachten de belangen van de genoemde partijen samen te brengen). Qua logistiek hebben venstertijden echter vooral consequenties voor vervoerders en ontvangers (verladings moeten veelal voldoen aan de wensen van de winkeliers, als de winkelier via een keten al niet zelf verlader is). Hieronder wordt daarom op een rij gezet op welke wijze vervoerders en ontvangers met venstertijden kunnen omgaan.

### *Vervoerders*

Voor vervoerders geldt dat de aflevermomenten in de tijd worden begrensd. Omdat de aanlevering van goederen (c.q. het ophalen daarvan) vaak door anderen dan de vervoerder wordt bepaald, zit er in de tijdplanning van de vervoerder weinig rek. De vervoerder moet daarom óf een andere belading per vrachtwagen samenstellen (door combinatie van andere deelladingen), óf andere (kleinere) wagens inzetten als blijkt dat de lading kleiner is dan de maximumcapaciteit van het doorgaans ingezette materieel. In het laatste geval moet de vervoerder verder de hogere kosten zien door te berekenen. Bovendien is het in een aantal steden (bijv. Arnhem, Tilburg) mogelijk vanaf randwegen een groot aantal winkels 'handmatig' te bevoorraden.

Een andere optie is samenwerking met of uitbesteding aan een andere vervoerder. Een vervoerder kan bijvoorbeeld proberen krachten te bundelen met een andere (stads)vervoerder door lading uit te wisselen. Hierdoor kunnen trans-

portkosten worden bespaard. Ook kan het laatste gedeelte van de distributie worden uitbesteed aan bijvoorbeeld een stadsdistributiecentrum. Omdat het laatste omzetsderving betekent, zal de eerste oplossing waarschijnlijk het meest interessant zijn.

In gemeenten waar een ontheffingsbeleid wordt gevoerd of dat overwogen wordt, kan worden getracht een ontheffing te verkrijgen voor beleving buiten de tijdvensters. Thans worden nog uitsluitend aan stadsdistributiecentra (o.a. Groningen, Utrecht, Arnhem) en voor specifieke goederen (o.a. Arnhem, Alkmaar, Haarlem, Den Bosch) ontheffingen verleend. Gemeenten lijken evenwel in toenemende mate open te staan voor het verlenen van ontheffingen aan ‘stil, schoon en zuinig’ materieel, mits tevens aangetoond kan worden dat de vigerende venstertijd ontoereikend is (efficiency- of beladingsgraadcriterium). Samenwerking met andere vervoerders kan daarbij de kans op toekenning van zo'n ontheffing vergroten.

#### *Winkeliers en andere ontvangers*

De ontvangers van de goederen krijgen vooral te maken met een beperking in de planning voor de ontvangst van bestellingen. Indien dit problemen oplevert (zoals beschreven in het voorgaande), hebben zij de volgende opties ter beschikking om de problemen te verminderen:

- Transport (laten) uitbesteden aan een vervoerder met een ontheffing om buiten de venstertijden te beleveren.
- Zelf een ontheffing aanvragen als de betreffende gemeente voor het type product dat de winkelier verhandelt, uitzonderingen op het tijdvensterbeleid maakt (bijvoorbeeld de drie v's: verse, vieze of vervelende goederen).
- Personeel eerder laten beginnen om goederen in ontvangst te nemen. Bovendien kan het personeel helpen de vrachtauto te lossen, zodat de bevoorradingstijd per adres verkort wordt.
- De vervoerder toegang geven tot het pand of een ander afleverpunt (bijvoorbeeld een kluis).
- Aanpassing van het bestelbeleid: voor meerdere dagen bestellen of het aanhouden van een grotere veiligheidsvoorraad.

### **Praktijkvoorbeeld**

In deze paragraaf bespreken we een hypothetisch geval waarin een vervoerder en een winkelier te maken krijgen met de instelling van venstertijden. We proberen duidelijk te maken dat de reactie op venstertijden sterk afhankelijk is van de logistieke situatie waarin het bedrijf zich bevindt.

*Probleem*

De gemeente X heeft aangekondigd om met ingang van 2004 (i.e. over een half jaar) venstertijden voor het vrachtverkeer in te voeren tussen 07.00 uur en 11.00 uur. Er zullen geen ontheffingen mogelijk zijn voor distributie buiten deze periode. Winkelier Q verhandelt CD's en video's en maakt onderdeel uit van een landelijke keten. Sinds jaar en dag wordt zij dagelijks rond 17.00 uur beleverd door vervoerder V. In de loop van de ochtend worden de bestellingen doorgegeven die vrijwel direct worden gepickt. Vroegere levering is echter niet mogelijk, omdat het distributiecentrum op relatief grote afstand van de gemeente X gelegen is en vanwege verkeersdruk de vervoerder 's ochtends onmogelijk voor 11:00 uur in de stad kan zijn. Verder is het qua personeelsbezetting en winkelpubliek het handigste om aan het einde van de dag goederen in ontvangst te nemen. Door de venstertijden wordt deze vorm van beleveren echter niet langer mogelijk. Hoe moeten winkelier Q en vervoerder V hierop reageren?

*Oplossing*

Aangezien de gemeente geen ontheffingen verleent, heeft het voor winkelier Q weinig zin om over te stappen naar het plaatselijke SDC. Het enige mogelijke voordeel daarvan zou een lagere prijs kunnen zijn, bijvoorbeeld indien de huisvervoerder met hogere kosten wordt geconfronteerd. Aangezien er al jaren met vervoerder V wordt samengewerkt en deze een hoge betrouwbaarheid combineert met gunstige tarieven, wordt deze optie van de hand gewezen.

Een hogere veiligheidsvoorraad of voor meerdere dagen bestellen zodat minder beleveringen nodig zijn, is geen optie vanwege de grillige afzet: van te voren is nauwelijks in te schatten wat de volgende dagen bijbesteld moet worden.

Een vroegere ontvangst van de bestellingen is alleen mogelijk als de vervoerder V de bestellingen 's avonds vanuit het verafgelegen distributiecentrum naar zijn eigen distributiecentrum brengt en 's ochtends naar de winkel van Q brengt. De periode tussen 09:00 uur en 11:00 is echter vaak druk en vroeger openen is vanwege extra personeelslasten niet lonend. In overleg met de vervoerder, met wie al jaren wordt samengewerkt en waarmee een goede vertrouwensband is ontstaan, wordt besloten om deze toegang te verlenen tot het magazijn van de winkel, direct naast het pand gelegen. Tussen 07:00 uur en 11:00 uur zullen de bestellingen hier worden bezorgd. De winkelier heeft de garantie dat de bestellingen tijdig binnen zijn en heeft alle vrijheid om het tijdstip waarop de bestellingen worden behandeld te bepalen. De vervoerder profiteert omdat de ritplanning niet onder de venstertijden lijdt. De bestelkosten blijven door de gekozen vorm van samenwerking op hetzelfde niveau.

## **Verwijzingen**

*Distributieplanning*

*Logistiek detailhandel*

*Routepanning*

*Stadsdistributie/stedelijke distributie*

*Stedelijk goederenvervoer*

## **Literatuur**

Binsbergen, A.J. van en J.G.S.N. Visser (2001), Innovation steps towards efficient goods distribution systems for urban areas, TRAIL Research School/Delft University Press, Delft.

Platform Stedelijke Distributie (2002), *Van B naar A: overzicht van maatregelen voor goederenvervoer in 278 Nederlandse gemeenten*, Den Haag: Platform Stedelijke Distributie (te downloaden op: [www.venstertijden.nl](http://www.venstertijden.nl) of: [www.psd-online.nl](http://www.psd-online.nl).)

Vervoort, K., A. Sniijders en L. Bus (2003), *Benuttingsmaatregelen ten behoeve van het vrachtkverkeer in stedelijk gebied*, in opdracht van Govera, Rotterdam: ECORYS.

## **Websites**

[www.venstertijden.nl](http://www.venstertijden.nl)

[www.psd-online.nl](http://www.psd-online.nl)

