

ORGANISATIE VAN LEVERINGEN LANGS DE OPENBARE WEG

in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



KATERN
van de gids van de mobiliteit

EN DE VERKEERSVEILIGHEID

INLEIDING.....	03
LEVERINGEN IN DE STAD	05
1. CONTEXT.....	05
2. DE LEVERING.....	05
3. DE LEVERINGSPLAATS.....	06
4. DOELSTELLINGEN VAN LEVERAARS.....	06
5. DE 'CONSTANTEN' VAN DE LEVERINGEN	07
EEN DIAGNOSE WAARBIJ OVERLEG CENTRAAL STAAT	09
1. INLEIDING	10
2. HOEVEEL LEVERINGSZONES?	10
a) De inrichting van een leveringszone in handelskernen.....	18
b) De inrichting van een leveringsplaats voor alleenstaande ondernemingen of bedrijven waar veel leveringen plaatsvinden	18
3. WANNEER LEVERINGEN TOELATEN?	18
4. WAAR LEVERINGEN TOELATEN?.....	19
a) Stilstaan en parkeren verboden – Geen leveringen	19
b) Stilstaan toegelaten maar parkeren verboden – Weinig leveringen	22
c) Parkeren voor beperkte duur.....	22
d) Verschillende lokalisaties voor leveringsplaatsen langs de weg.....	23
5. HOE ?.....	24
a) Afmetingen	24
b) Materialen en ergonomie.....	24
c) Signalisatie	25
d) Onderhoud van de signalisatie en de infrastructuur.....	27
6. SCHEMA VAN DE LEVERINGEN LANGS DE WEG	27
7. OVERLEG.....	27
8. FOLLOW-UP, TOEZICHT EN BESTRAFFING.....	28
BIBLIOGRAFIE	31
BIJLAGE 1 :	
Enquête weggedeelte of handelspool	32
BIJLAGE 2 :	
Vragenlijst – alleenstaande firma's of met oppervlakte > 400 m ²	33
BIJLAGE 3 :	
Leveringsplaatsen buiten de weg – Voorschriften van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.....	35
BIJLAGE 4 :	
Modelmarkering voor zigzag.....	35
DEZE PUBLICATIE IS DE VRUCHT VAN EEN SAMENWERKING TUSSEN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (VZW)	



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel



DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Erik Caelen - Marianne Thys

VERTALING : Liesbeth Vankelecom - Annelies Verbiest

COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

REDACTIECOMITÉ : Christophe De voghel (Mobiël Brussel), Wanda Debauche (OCW), Vincent De Vadder (Gemeente Etterbeek),

Patricia Courange (Mobiël Brussel), Chantal Roland (Mobiël Brussel), Amelie Grégoire (Gemeente Schaarbeek)

FOTO'S : Erik Caelen - Chantal Brever

VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel - Tel : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgb.be - www.vsgb.be

MOBIËL BRUSSEL

Voortgangstraat 80 - 1030 Brussel - Tel : 0800/94.001 - mobiëlbrussel@mbhg.irisnet.be - www.mobiëlbrussel.be



INLEIDING

De praktische gids voor de organisatie van de leveringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tracht de gemeenten en het gewest concrete bijstand te bieden voor het oplossen van problemen bij leveringen in de stad. De katern heeft dus voornamelijk betrekking op de inrichting van de openbare ruimte, maar ook op politimaatregelen.

Er is geen universele methode om de verdeling van de leveringszones precies te definiëren. Het is logisch dat er geen unieke regels zijn, noch een ideaal aantal leveringsplaatsen per handelaar. Dat hangt immers af van het soort handel, de grootte, de getransporteerde goederen maar ook de omgeving.

Welke criteria dienen we in aanmerking te nemen voor een snelle en doeltreffende diagnose? Waar en hoe kunnen we een leveringszone inrichten? Welke tijdsindeling is aan te bevelen?

Deze katern biedt concrete en geïllustreerde antwoorden op dergelijke vragen. Hij is gebaseerd op de analyse die het studie bureau Interface Transport verrichtte in opdracht van CERTU en die gepubliceerd werd in « Aménagement des aires de livraisons, guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement » (uitgeverij Certu, 2009, Lyon).

Overleg tussen de verschillende actoren is essentieel voor een doeltreffende organisatie van de leveringen. Hoewel ze in de eerste plaats gericht zijn tot de inrichters van de openbare ruimte, is het belangrijk de voorstellen die voortvloeien uit de aanbevelingen van deze gids te valideren met vertegenwoordigers van de commerciële sectoren, leveranciers en transporteurs.

Een groot probleem is het onrechtmatig gebruik van leveringszones door passagiersauto's die er langdurig parkeren. Dat gebeurt op nagenoeg alle leveringsplaatsen. Het toezicht op het goed gebruik van de leveringszones is dus essentieel.

Gezien het complexe onderwerp werd een eerste versie van deze katern voorgelegd aan alle betrokkenen en besproken op interactieve seminars. Vervolgens werden hun commentaren verwerkt in de aanbevelingen.



JDK
LOWDERZEEL

Orange and white traffic cone

Black car

Grey bollards

Multi-story residential buildings

Yellow light pole

LEVERINGEN IN DE STAD

1. CONTEXT

De bevoorrading met goederen staat centraal in de werking van de stad. Maar in de stad is de combinatie tussen de verschillende functies en bestemmingen van de weg bijzonder complex. De verplaatsingen van iedereen in alle veiligheid organiseren, het comfort van de verplaatsingen van voetgangers en fietsers waarborgen, het gemotoriseerd verkeer - in het bijzonder het openbaar vervoer maar ook de leveraars - vlot doen verlopen zijn slechts enkele voorbeelden van dagelijkse uitdagingen voor de inrichters van de openbare ruimte.

Leveringen gebeuren heel vaak in dubbele file. Dat hindert het verkeer en veroorzaakt zowel voor leveraars als voor andere weggebruikers ongemakken: voetgangers en fietsers lopen gevaar, bussen en trams lopen vertraging op, het autoverkeer vertraagt, ...

Het stilstaan van de voertuigen voor leveringen moet in goede banen geleid worden, en gelukkig zijn daar mogelijkheden voor, zodat de activiteiten in de stad goed zouden verlopen.

Omdat ze de toegang van goederen tot de stadskern vergemakkelijken, houden de leveringen uitdagingen in voor het behoud van de commerciële dynamiek in het stadscentrum ten aanzien van de groei van handelszones aan de stadsrand.

Leveringen mogelijk maken is ook noodzakelijk om de woonbaarheid en de werking van de ondernemingen te waarborgen.

Toch wordt het nut en de relevantie van de leveringsplaatsen in vraag gesteld, niet wat de grondslag betreft maar wat de juridische omkadering en de inrichting betreft. De wettelijke omkadering van de leveringsplaatsen bevat vaagheden, waardoor er niet altijd een doeltreffend antwoord gevonden kan worden voor problemen met leveringen in de stad. In de meeste van onze gemeenten blijft het toezicht op de leveringsplaatsen daardoor zwak in vergelijking met bij voorbeeld het toezicht op het betalend parkeren.

2. DE LEVERING

We stellen vast dat de definitie van de levering reeds problemen oproept.

Geen enkele bepaling van het verkeersreglement omschrijft de levering van goederen. De levering van goederen wordt gelijkgesteld met het stilstaan van een voertuig.

Artikel 2.22 van het verkeersreglement definieert een stilstaand voertuig als een voertuig dat niet langer stilstaat dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken.



Een geparkeerd voertuig staat langer stil dan nodig voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken.

Het is dus niet de duur van het stilstaan die bepaalt of het voertuig stilstaat, maar de handeling die verricht wordt.

ENKELE VOORBEELDEN TER ILLUSTRATIE

Het voertuig dat een pakje levert op de 14e verdieping, staat stil, ook al duurt de levering een halve dag. Als de betrokkene terwijl geld ontvangt of iets gaat drinken, is het voertuig niet stilstaand, maar geparkeerd.

Een handelaar mag zijn bestelwagen ook niet parkeren op de zone voor zijn handel (ook al heeft hij betaald voor «zijn» zone).

Een klant mag stoppen op een leveringsplaats om zijn goederen in te laden, maar niet om zijn boodschappen te doen!

Het verkeersreglement bepaalt in artikel 23 de wijze waarop voertuigen moeten worden opgesteld. Het is volgens artikel 24 echter verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op elke plaats waar het duidelijk een gevaar zou kunnen betekenen voor de andere weggebruikers of waar het hun onnodig zou kunnen hinderen. De plaatsen waar enkel het parkeren verboden is, maar waar het stilstaan dus wel toegelaten is, worden opgesomd in artikel 25 van hetzelfde verkeersreglement. Enkele voorbeelden zijn te vinden op blz 22.

3. DE LEVERINGSPLAATS

Momenteel hebben alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leveringszones. Die liggen in handelskernen of worden ingericht op verzoek van de ondernemingen of handelszaken.

Ze hebben uiteenlopende afmetingen, worden aangeduid met het bord E1 en hebben zeer variabele uurindelingen in functie van de gemeente of zelfs binnen eenzelfde gemeente.

Het voornaamste probleem blijft dat voertuigen parkeren op leveringsplaatsen.

4. DOELSTELLINGEN VAN LEVERAARS

Alvorens in te gaan op de voorgestelde methode voor de inrichting van leveringszones, vestigen wij de aandacht op de doelstellingen van de hoofdrolspelers bij leveringen, de leveraars zelf.

Voor de leveraar is de tijd bepalend in de keuze van de stopplaats, voornamelijk omdat dit zijn productiviteit beïnvloedt en zijn mogelijkheid om de hinder op de weg te beperken. De chauffeur zal er dus voor kiezen te stoppen op een leveringszone als die bijzonder



goed toegankelijk is (enkel vooruit rijden, niet achteruit) en als hij de handel op die manier in aanvaardbare werkomstandigheden kan bereiken.

Omgekeerd zal de chauffeur een leveringszone negeren als die :

- tijdverlies teweegbrengt ;
- het laden of lossen bemoeilijkt ;
- het verloop van zijn ronde wijzigt ;
- hem of de andere weggebruikers verplicht een gevaarlijk manoeuvre uit te voeren.



Het beleid van de gemeenten of het gewest heeft ook een invloed op de keuzes van de leveraar :

- tolerantie qua toezicht op dubbel parkeren ;
- er is geen toezicht op de leveringszones of die indruk wordt toch gegeven, wat wild parkeren bevordert.

Concreet betekent dit :

- dat de leveringszone dicht bij de plaats waar geleverd wordt, moet liggen: max. 50 meter («Guide technique des Aires de livraisons pour la ville de Paris», Mairie de Paris, ed. 6/2005) ;
- dat de leveraar geen plaats moet zoeken voor zijn voertuig ;
- dat de chauffeur niet te veel manoeuvres moet uitvoeren met zijn voertuig, vooral als het lang is ;
- dat de leveringszone geen obstakels vertoont en er geen niveauverschil is tussen het voertuig en de plaats waar de goederen afgeleverd moeten worden.

Deze doelstellingen zijn makkelijk te vatten, maar in de praktijk is het allemaal niet zo evident.

5. DE 'CONSTANTEN' VAN DE LEVERINGEN

Wij vestigen de aandacht op enkele kenmerken van de leveringen van goederen in de stad. Verschillende enquêtes en studies over leveringen in de stad wijzen immers op een reeks 'constanten' die soms indruisen tegen de gangbare ideeën over leveringen. In Frankrijk werden enkele diepgaande studies verricht in het kader van het programma «Marchandises

en ville». Die hebben uitgewezen dat er een reeks constanten bestaan in verband met het vervoer van goederen in de stad.

In Brussel en België zijn er weinig diepgaande studies over goederen in de stad. Toch bevestigen enkele recente studies de Franse resultaten. Onderstaande cijfers zijn afkomstig uit een grootschalige studie (tellingen en rondvragen) die uitgevoerd werd in de winkelstraten van Luik in 2005 (Debauche W., «Le transport de marchandises dans le centre ville de Liège», CRR, Dossier annexe au bulletin du CRR n° 66, 1-2-3/2006), een enquête op het Jourdanplein te Etterbeek in 2007 en een enquête in de wijk Marie-Christine te Laken in 2008 (in het kader van een stage bij Mobiel Brussel).

Type goederen

75 % leveringen in de stad zijn pakjes (Luik).

Voertuigen

In de stad worden de meeste leveringen (79 %) uitgevoerd door kleine voertuigen: 58 % door bestelwagens en 21 % door personenauto's (Luik).

Vrachtwagens nemen de andere 21 % voor hun rekening in Luik.

Duur van de leveringen

In Luik neemt 56 % van de leveringen minder dan een kwartier en 84 % minder dan 25 minuten in beslag.

In Laken duurt 79 % van de leveringen minder dan een half uur.

Leveringen in een ronde

Drie kwart van de leveringen wordt in een ronde uitgevoerd en er zijn ongeveer 20 stopplaatsen per ronde. Dat cijfer uit de Luikse studie wordt bevestigd door de enquête van Laken en is ook hetzelfde in de Franse stadscentra. Het is een teken van een optimalisering van de logistiek, maar betekent ook dat de handelaar weinig invloed heeft op het tijdstip van de levering en mag dus niet vergeten worden wanneer de regelgeving rond de uurindeling vastgelegd worden.

Waar parkeren de voertuigen voor hun leveringen ?

Slechts 8 % van de voertuigen parkeert in een leveringszone. 41 % zal daarentegen dubbel parkeren en 17 % op het trottoir (Jourdanplein).

Deze elementen hebben bijgedragen tot de voorgestelde methodologie. Het is nuttig ze voor ogen te houden bij inrichtingsprojecten. Concreet betekent dit dat als de leveringen enkel betrekking hebben op voertuigen ter grootte van een bestelwagen en pakjes, het niet nuttig is een leveringszone in te richten voor een trekker met oplegger.



EEN DIAGNOSE WAARBIJ OVERLEG CENTRAAL STAAT

Het doel van de diagnose is de parameters vast te leggen voor de inrichting van leveringszones en het antwoord te vinden op de vragen: hoeveel plaatsen? wanneer? waar? hoe?

De situering (buiten de weg of op de weg, op het trottoir, de ruimte tussen twee plaatsen), de afmetingen, de uurregeling en de signalisatie van de leveringszones moeten bepaald worden op basis van de kenmerken van de leveringen en de omgeving, om ervoor te zorgen dat ze tijdens de leveringen gebruikt worden.

In principe is enkel de wegbeheerder bevoegd voor de inrichting van de leveringszones langs de openbare weg. Maar de gemeenten zijn vaak het best geplaatst om te beoordelen waar en hoe leveringszones het best aangelegd worden. Alvorens een beslissing te nemen moet men ook het advies van de lokale politie inwinnen.



In de praktijk zijn er twee soorten aanvragen voor leveringszones: een aanvraag van één onderneming voor de inrichting van een leveringsplaats voor een specifieke activiteit en een vraag in een handelswijk met verschillende activiteiten waarvoor leveringen noodzakelijk zijn. Wij stellen evenwel vast dat het in de stad, gezien de vele activiteiten die er plaatsvinden, noodzakelijk is een alleenstaande aanvraag in zijn context te bekijken en na te gaan welke omliggende activiteiten ook leveringen kunnen teweegbrengen. Vaak sluit de 'alleenstaande' vraag dus aan bij het tweede geval ... wij herinneren er evenwel aan dat men in het geval van een alleenstaande vraag niet mag vergeten eerst de mogelijkheid te overwegen de leveringen buiten de weg uit te voeren.

Er werden verschillende methodes ontwikkeld om de behoefte aan leveringszones te ramen. Die zijn vaak complex en vergen lange enquêtes en een rekenprogramma om een beeld te krijgen van de theoretische bezetting van de plaatsen.

De voorgestelde methodologie combineert een snelle diagnose met principes van lokalisering (zie «Aménagement des aires de livraisons, guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement», ed. Certu, 2009, Lyon). De methode is bewust eenvoudig en snel, om tijd en plaats te laten voor overleg met de gebruikers. Verschillende experimenten hebben immers aangetoond dat overleg tussen de inrichters en de gebruikers noodzakelijk is en een beeld geeft van de lokale, technische en menselijke factoren die borg staan voor het correcte gebruik van de inrichtingen.

Het is nuttig een enquête uit te voeren om een objectief beeld te krijgen van de technische en lokale kenmerken. Een enquête zal bij voorbeeld aantonen dat als er geen lange voertuigen komen, een gewoon parkeerbeleid (bv. blauwe zone of betalend parkeren) voldoende plaats zal vrijmaken voor leveringen met auto's of bestelwagens en er dus geen leveringszone vereist is.

Enquêtes verrichten is evenwel niet absoluut noodzakelijk. Te meer daar het, zoals de constanten hierboven aantonen, soms zeer moeilijk is een uurregeling uit te werken als er met rondes gewerkt wordt. Of ook al zijn er weinig trekkers met opleggers, bepaalt één langer voertuig de lengte van de zone ...

Daarom worden er een reeks principes voorgesteld om de inrichting van leveringszones te plannen. Zij leggen enkele uniforme parameters vast voor alle winkelzones en zorgen ervoor dat er geen enquêtes uitgevoerd moeten worden om rechtstreeks het overleg aan te vatten.

1. INLEIDING

De verleiding is groot om plaatselijke problemen te regelen door stelselmatig ruimte voor leveringen voor te behouden maar die tegelijk aan andere functies van de weg te ontnemen. We mogen echter niet overdrijven en de leveringen behandelen buiten de algemenere organisatie van de mobiliteit op het gemeentelijk grondgebied. In dat opzicht moeten de gemeentelijke mobiliteitsplannen (GMP) en de gemeentelijke ontwikkelingsplannen (GemOP) helpen bij het maken van keuzes. De beslissing om al dan niet een leveringszone te organiseren moet rekening houden met objectieve en kwantificeerbare criteria die niet alleen verband houden met de economische activiteit die reeds aanwezig is of gepland wordt in die bepaalde zone, maar ook met de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Daartoe moet er bij voorbeeld meer belang gehecht worden aan de inrichting van een leveringszone in een straat die doorkruist wordt door verschillende lijnen van het openbaar vervoer, waar dubbelparkeren voor leveringen de commerciële snelheid van de bus of de tram zouden vertragen en uiteindelijk duizenden weggebruikers hinderen. Bij de inrichting van een leveringszone dient er ook rekening gehouden te worden met alle factoren van toegankelijkheid van de zone (eenrichtingsstraat, verkeerslussen, mogelijke wijziging van de rijrichting, ...). Tot slot moet er ook aandacht gaan naar verkeersveiligheid bij het nemen van beslissingen. Wordt het gevaarlijker voor fietsers op een gewestelijke of gemeentelijke fietsroute als er veel leveringen plaatsvinden? Brengt dubbelparkeren voor leveringen gevaren teweeg voor auto's of voetgangers? Twee nieuwe voorbeelden die - bevestigd door enquêtes op het terrein - de beleidsvoerders moeten aanzetten om bij voorkeur in deze zones te werken.

2. HOEVEEL LEVERINGSZONES ?

Alvorens een diagnose op te maken moet er een onderscheid gemaakt worden tussen verschillende situaties. De wegbeheerder heeft te maken met 2 soorten leveringszones :

- Het eerste type zijn de leveringszones in wijken of straten waar zich veel handels bevinden ;
- Het tweede type zijn leveringszones die individueel aangevraagd worden door een onderneming: het gaat meestal over een alleenstaand handelsgebouw of een gebouw waarin industriële activiteiten plaatsvinden (bv. fabriek, loods). Het eerste wat dan nagegaan moet worden, is of het nuttig is een leveringszone buiten de weg in te richten. Dit wordt in deze gids niet in detail behandeld, maar bijlage 3 geeft de voorschriften van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende nieuwbouw.

Naar gelang van het geval worden de kantoorgebouwen behandeld volgens het ene of het andere van de twee bovenvermelde types.

A) DE INRICHTING VAN EEN LEVERINGSZONE IN HANDELSKERNEN

Eerst moet de werkperimeter gekozen worden. Er kunnen zich 2 gevallen voordoen :

- De handels bevinden zich langs een straat.

In dat geval worden de handelsactiviteiten tussen twee kruispunten en langs één kant van de straat geïnventariseerd. De activiteiten aan de andere kant van de straat worden afzonderlijk behandeld.

- De handels bevinden zich rond een kruispunt of een plein.

In dat geval reikt de perimeter die geanalyseerd moet worden, tot ongeveer 50 meter in de omringende straten.

Vervolgens dient er een inventaris gemaakt te worden van de industriële of commerciële typologie.

Bij iedere vestiging hoort een gemiddeld aantal leveringen. De optelling daarvan maakt berekening mogelijk van het aantal leveringsplaatsen dat voor die perimeter noodzakelijk is.

EERSTE STAP: NUMMERING VAN DE VERSCHILLENDE HANDELS

In de bepaalde perimeter worden de verschillende handels per nummer genoteerd op een formulier. Als er zich ook handels bevinden op de verdiepingen, worden die ook vermeld. Er wordt ook aangeduid als de oppervlakte van de handel meer dan 400 m² bedraagt.

VOORBEELD: VANDERKINDERESTRAAT TE UKKEL, TUSSEN DE ALBERTLAAN EN DE BOETENDAELSTRAAT



1^E DEEL, EVEN KANT, TUSSEN DE ALBERTLAAN EN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING
Hoek	Venizo : juwelen
194	Régence: handtassen, reistassen
192	Cd en videowinkel
190	Apotheek
188	Textiel en juwelenwinkel
186	Zeeman: textiel, kleding > 400 m ²
182	Winston Optique : brillenwinkel
180	TTout feu, tout femme : textiel en kleding
178	Filipo Beretti : kapsalon
176	/
174	Bart Smit : speelgoed
172	Casa : binnenhuisinrichting > 400 m ²
168	Il Gelato : ijssalon
166	Rita : juwelen
164	L. P. Rubin : juwelen
162	Well Sun : zonnebank, wellness
160	/
158	Pullman : reisbureau
158	Bio
156	Guido : textiel, kleding
154	La Frite d'Oré : frituur, snack
152	Citibank : bank
150	L'olivier et le tartisan : traiteur
146	Proximus : gsm, telefoons
144	Andres : voeding, traiteur
140	Beauty care : Wellness

2^E DEEL, EVEN KANT, TUSSEN ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT EN DE BOETENDAELSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING
138	Pizzeria Primo Petacilo : restaurant
136	Woning
134	Woning
132	Woning
130	Drogueri Termont : parfumerie
126	Woning
124	Lallemand : apotheek
122	Woning
120	Woning
118	Woning
116	Woning
112	/



3^E DEEL, ONEVEN KANT, TUSSEN DE ALBERTLAAN EN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING
Hoek	The phone house : gsm, telefoon
136	J. Forrest (sprl) : decoratie, binnenhuisinrichting
134	Churchill : opticien
132	Le Jump : café
130	Le maine : restaurant, taverne
126	Jus d'orange : textiel, kleding
124	Royale : textiel, kleding
122	Woning
120	Mega wash : wassalon
118	Stock shoes : schoenen
116	GSM Center : gsm, telefoon
112	Carrefour > 400 m ²
119	Planet Parfum
117	Espagne : patisserie
	Kerk
115a	Neuhaus : pralines
115b	Speed photos : fotograaf
115	Badaboum : kinderkleding
113a	Optimal vision : opticien
113b	Huit et demi : kleding
113	/

4^E DEEL, ONEVEN KANT, TUSSEN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT EN DE BOETENDAELSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING
Hoek	Zizi : ijssalon
111	Kapsalon
109	Zig-zag : klerenmaker
107	/
105	Woning
103	Easy wear : kleding
103b	MKA : garagist, mecanicien
101	/
101	Brussels snooker : biljart
99	Adoc : informatica, computers



TWEEDE STAP : HET CODIFICEREN VAN DE HANDELSACTIVITEIT

ER WORDT EEN CODE TOEGEKEND AAN ELKE HANDELSACTIVITEIT:

	TYPE HANDEL	OPMERKINGEN
1	Café, hotel, restaurant	
2	Brood en banketbakkerij	
3	Algemene voeding	
4	Algemene voeding	Naar cat. 10 indien oppervlakte > 400 m ²
5	Kleinhandel in kleding	Naar cat. 10 indien oppervlakte > 400 m ²
6	Boekhandel, papierwaren	naar cat. 10 indien oppervlakte > 400 m ²
7	Apotheek	Niet in de berekening opgenomen
8	Andere kleinhandel	Naar cat. 10 indien oppervlakte > 400 m ²
9	Meubelhandel	
10	Grote winkel (> 400 m ²)	
11	Groothandel	
12	Bankkantoor	Niet in de berekening opgenomen
13	Tertiair, administraties en gedelokaliseerde ambacht	
14	Ambacht en kleine nijverheid	

*Aménagement des aires de livraisons, guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement, Editions du Certu, Lyon 2009

Voor ons voorbeeld (Vanderkindere) wordt het formulier dus als volgt ingevuld :

1^E DEEL, EVEN KANT, TUSSEN DE ALBERTLAAN EN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING	CATEGORIE
Hoek	Venizo : juwelen	8
194	Régence: handtassen, reistassen	5
192	Cd en videowinkel	8
190	Apotheek	7
188	Textiel en juwelenwinkel	5
186	Zeeman: textiel, kleding > 400 m ²	10
182	Winston Optique : brillenwinkel	8
180	Tout feu, tout femme : textiel en kleding	5
178	Filipo Beretti : kapsalon	13
176	/	0
174	Bart Smit : speelgoed	8
172	Casa : binnenhuisinrichting > 400 m ²	10
168	Il Gelato : ijssalon	1
166	Rita : juwelen	8
164	L. P. Rubin : juwelen	8
162	Well Sun : zonnebank, wellness	8
160	/	0
158	Pullman : reisbureau	13
158	Bio	4
156	Guido : textiel, kleding	5
154	La Frite d'Oré : frituur, snack	1
152	Citibank : bank	12
150	L'olivier et le tartisan : traiteur	1
146	Proximus : gsm, telefoonss	8
144	Andres : voeding, traiteur	4
140	Beauty care : Wellness	8



2^E DEEL, EVEN KANT, TUSSEN ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT EN DE BOETENDAELSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING	CATEGORIE
138	Pizzeria Primo Petacilo : restaurant	1
136	Woning	0
134	Woning	0
132	Woning	0
130	Drogueri Termont : parfumerie	8
126	Woning	0
124	Lallemand : apotheek	7
122	Woning	0
120	Woning	0
118	Woning	0
116	Woning	8
112	/	0

Een aantal specifieke gevallen kunnen zich voordoen :

- bankkantoren worden niet meegerekend. Zetels van banken daarentegen worden gelijkgesteld met administraties en opgenomen in categorie 13 ;
- apotheken worden niet meegerekend. Die brengen een aantal bewegingen teweeg, maar uitsluitend met kleine voertuigen die niet lang blijven. Een parkeerbeheer (betalend – blauwe zone) biedt vaak een oplossing ;
- als een activiteit duidelijk een private ruimte heeft om leveringen te verrichten, moet die niet geïntegreerd worden ;
- als de aard van een activiteit moeilijk te bepalen is, moet men contact opnemen met de zaakvoerder om de frequentie van de leveringen te vragen ;
- als een handelsactiviteit een verkoopsoppervlakte boven de 400 m² heeft, moet ze in categorie 10 «grote winkels». Alle activiteiten van categorie 10 moeten specifiek behandeld worden: ontmoeting met de zaakvoerder, raming van de bewegingen (ontvangen en verzonden hoeveelheid, aard en grootte van de voertuigen) en gesprek over de voorwaarden om de voertuigen te ontvangen.

DERDE STAP : BEPALING VAN EEN COËFFICIËNT

Vervolgens wordt er een leveringscoëfficiënt toegekend aan iedere categorie van commerciële activiteit.

Voor iedere activiteit wordt het aantal bewegingen bepaald dat ze wekelijks voortbrengt, nl. het gemiddeld aantal beweging dat een inrichting van deze activiteit in de loop van een week teweegbrengt.

Deze coëfficiënt werd vastgelegd in het kader van een wetenschappelijke studie, o.a. door Franse wetenschappers.

3^E DEEL, ONEVEN KANT, TUSSEN DE ALBERTLAAN EN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING	CATEGORIE
Hoek	The phone house : gsm, telefoon	8
147	J. Forrest (sprl) : decoratie, binnenhuisinrichting	5
145	Churchill : opticien	8
143	Le Jump : café	1
141	Le maine : restaurant, taverne	1
139	Jus d'orange : textiel, kleding	5
137	Royale : textiel, kleding	5
135	Woning	0
133	Mega wash : wassalon	13
131	Stock shoes : schoenen	5
129	GSM Center : gsm, telefoon	8
121	Carrefour > 400 m ²	10
119	Planet Parfum	8
117	Espagne : patisserie	2
	Kerk	0
115a	Neuhaus : pralines	2
115b	Speed photos : fotograaf	8
115	Badaboum : kinderkleding	5
113a	Optimal vision : opticien	8
113b	Huit et demi : kleding	5
113	/	0

4^E DEEL, ONEVEN KANT, TUSSEN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT EN DE BOETENDAELSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING	CATEGORIE
Hoek	Zizi : ijssalon	1
111	Kapsalon	13
109	Zig-zag : klerenmaker	13
107	/	0
105	Woning	0
103	Easy wear : kleding	5
103b	MKA : garagist, mecanicien	13
101	/	0
101	Brussels snooker : biljart	1
99	Adoc : informatica, computers	8

Deze coëfficiënt werd vastgelegd in het kader van een wetenschappelijke studie, o.a. door Franse wetenschappers*.

	TYPE HANDEL	LEVERINGS-COËFFICIËNT
1	Café, hotel, restaurant	6,25
2	Brood en banketbakkerij	8,07
3	Beenhouwerij, slagerij	10,50
4	Algemene voeding	9,35
5	Kleinhandel in kleding	3,23
6	Boekhandel, papierwaren	13,80
7	Apotheek	0
8	Andere kleinhandel	7,53
9	Meubelhandel	7,50
10	Grote winkel (> 400 m2)	83,94
11	Groothandel	21,67
12	Bankkantoor	0
13	Tertiair, administraties en gedelokaliseerde ambacht	2,43
14	Ambacht en kleine nijverheid	7,81

* Programma «Marchandises en ville» van het Franse ministerie van vervoer uit 1990.



Voor ons voorbeeld (Vanderkindere) krijgen we dus de volgende tabellen.

1^E DEEL, EVEN KANT, TUSSEN DE ALBERTLAAN EN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT

N°	NAAM OF TYPE INRICHTING	CATEGORIE	COËFF.
Coin	Venizo: juwelen	8	7,35
194	Régence: handtassen, reistassen	5	3,23
192	Cd- en videowinkel	8	7,35
190	Apotheek	7	***
188	Textiel- en juwelenwinkel	5	3,23
186	Zeeman: textiel, kleding > 400 m ²	10	***
182	Winston Optique: brillenwinkel	8	7,35
180	Tout feu, tout femme: textiel en kleding	5	3,23
178	Filipo Beretti: kapsalon	13	2,43
176	/	0	0
174	Bart Smit: speelgoed	8	7,35
172	Casa: binnenhuisinrichting > 400 m ²	10	***
168	Il Gelato: ijssalon	1	6,25
166	Rita: juwelen	8	7,35
164	L. P. Rubin: juwelen	8	7,35
162	Well Sun: zonnebank, wellness	13	2,43
160	/	0	0
158	Pullman: reisbureau	13	2,43
158	Bio	4	9,35
156	Guido: textiel, kleding	5	3,23
154	La Frite d'Oré: frituur, snack	1	6,25
152	Citibank: bank	12	***
150	L'olivier et le tartisan: traiteur	1	6,25
146	Proximus: gsm, telefoons	8	7,35
144	Andres: voeding, traiteur	4	9,35
140	Beauty care: wellness	8	7,35

2^E DEEL, EVEN KANT, TUSSEN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT EN DE BOETENDAELSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING	CATEGORIE	COEFF.
138	Pizzeria Primo Petacilo: restaurant	1	6,25
136	Woning	0	0
134	Woning	0	0
132	Woning	0	0
130	Drogueri Termont: parfumerie	8	7,53
126	Woning	0	0
124	Lallemand: apotheek	7	***
122	Woning	0	0
120	Woning	0	0
118	Woning	0	0
116	Woning	0	0
112	/	0	0



3^E DEEL, ONEVEN KANT, TUSSEN DE ALBERTSTRAAT EN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING	CATEGORIE	COEFF.
Hoek	The phone house: GSM, telefoon	8	7,53
147	J. Forrest (sprl): decoratie, binnenhuisinrichting	5	3,23
145	Churchill: opticien	8	7,35
143	Le Jump: café	1	6,25
141	Le maine: restaurant, taverne	1	6,25
139	Jus d'orange: textiel, kleding	5	3,23
137	Royale: textiel, kleding	5	3,23
135	Woning	0	0
133	Mega wash: wassalon	13	2,43
131	Stock shoes: schoenen	5	3,23
129	GSM Center: gsm, telefoon	8	7,53
121	Carrefour > 400 m ²	10	***
119	Planet Parfum	8	7,53
117	Espagne: patisserie	2	8,07
	Kerk	0	0
115a	Neuhaus: pralines	2	8,07
115b	Speed photos: fotograaf	8	7,53
115	Badaboum: kinderkleding	5	3,23
113a	Optimal vision: opticien	8	7,53
113b	Huit et demi: kleding	5	3,23
113	/	0	0



4^e DEEL, ONEVEN KANT, TUSSEN DE ONDERLINGE BIJSTANDSTRAAT EN DE BOETENDAELSTRAAT

Nr.	NAAM OF TYPE INRICHTING	CATEGORIE	COEFF.
Hoek	Zizi: ijssalon	1	6,25
111	Kapsalon	13	2,43
109	Zig-zag: klerenmaker	13	2,43
107	/	0	0
105	Woning	0	0
103	Easy wear: kleding	5	3,23
103b	MKA: garagist, mecanicien	13	2,43
101	/	0	0
101	Brussels snooker: biljart	1	6,25
99	Adoc: informatica, computers	8	7,53



Opmerkingen :

- De inrichtingen van categorie 10 moeten specifiek behandeld worden.
- Banken en apotheken worden niet in de berekening opgenomen, maar brengen specifieke bewegingen voort, waarvoor soms parking van zeer korte duur noodzakelijk is (max. 15 min.). Een parkeerbeheer (betalend – blauwe zone) biedt vaak een oplossing.

VIERDE STAP : IDENTIFICERING VAN HET THEORETISCH AANTAL LEVERINGSZONES

Tot slot moeten we voor ieder weggedeelte de bewegingen optellen die door elke inrichting voortgebracht worden (rechterkolom van bovenstaande tabellen). Dat totaal aantal bewegingen moet gedeeld worden door 90 om het theoretisch aantal leveringsplaatsen te verkrijgen.

Het cijfer 90 werd ook in het kader van een wetenschappelijke studie vastgelegd (zie Frans nationaal programma «Marchandises en ville» in handboek «Aménagement des aires de livraisons» van Certu).

In ons voorbeeld is het totaal aantal bewegingen dus :

- Voor het 1e deel (even kant, van Albert tot Onderlinge Bijstand): 116,56
- Voor het 2e deel (even kant, van Onderlinge Bijstand tot Boetendael) : 13,78
- Voor het 3e deel (oneven kant, van Albert tot Onderlinge Bijstand): 95,45
- Voor het 4e deel (oneven kant, van Onderlinge Bijstand tot Boetendael): 30,55

Om het aantal leveringsplaatsen in dit weggedeelte te kennen moet het totaal aantal bewegingen gedeeld worden door 90.

Het resultaat is dus :

- Voor het 1e deel (even kant, van Albert tot Onderlinge Bijstand) : 1,3
- Voor het 2e deel (even kant, van Onderlinge Bijstand tot Boetendael) : 0,2
- Voor het 3e deel (oneven kant, van Albert tot Onderlinge Bijstand) : 1,1
- Voor het 4e deel (oneven kant, van Onderlinge Bijstand tot Boetendael): 0,3

Zodra het theoretisch aantal leveringsplaatsen bepaald is, moet het afgerond worden naar boven of beneden toe. Om die keuze te maken moet rekening gehouden worden met :

- de omgeving (in bepaalde buurten kan het aangewezen zijn het aantal plaatsen te verhogen) ;
- het al dan niet aanwezig zijn van een activiteit waarbij de leveringen zeer strikt moeten verlopen ;
- het gemak om een leveringszone aan te leggen in het weggedeelte ;
- omliggende straten met leveringszones die het totaalaanbod in evenwicht brengen.

Het theoretisch aantal leveringsplaatsen voor de Vanderkindestraat wordt afgerond naar de lagere eenheid).

- Voor het 1e deel (even kant, van Albert tot Onderlinge Bijstand): 1
- Voor het 2e deel (even kant, van Onderlinge Bijstand tot Boetendael): 0
- Voor het 3e deel (oneven kant, van Albert tot Onderlinge Bijstand) : 1
- Voor het 4e deel (oneven kant, van Onderlinge Bijstand tot Boetendael): 0

Dit theoretisch aantal leveringsplaatsen komt dus perfect overeen met de werkelijke situatie in de Vanderkinderestraat. De wegbeheerder (gemeente Ukkel) heeft immers een leveringsplaats voorzien in het eerste gedeelte, ter hoogte van huisnummer 178, over een afstand van 12 meter, van maandag tot vrijdag, van 7 tot 18 uur, en in het 3e gedeelte, ter hoogte van huisnummer 145, over een afstand van 12 meter, van maandag tot vrijdag, van 8 tot 16 uur.



De diagnose werd opgemaakt op een halve dag tijd (2 uur registratie op het terrein en 1 uur berekening). Een voorbeeld van enquêteformulier is opgenomen als bijlage.

Om na te gaan of er een leveringsplaats ingericht moet worden voor de handels van categorie 10, wordt dezelfde methode toegepast als voor alleenstaande ondernemingen.



B) DE INRICHTING VAN EEN LEVERINGSPLAATS VOOR ALLEENSTAANDE ONDERNEMINGEN OF BEDRIJVEN WAAR VEEL LEVERINGEN PLAATSVINDEN

Bijlage 2 geeft een vragenlijst. Die is bewust kort gehouden om snel te werk te kunnen gaan en alle handels te kunnen bestuderen waar leveringen dienen te gebeuren.

Enkele voorbeelden van de invloed die leveringen hebben op de inrichting van een leveringsplaats :

- Het type voertuig beïnvloedt de afmeting van de leveringsplaats en de ligging ervan (manoeuvres om de plaats te bereiken).
- Type goederen: om paletten te verplaatsen is voldoende plaats nodig en dienen borduren verlaagd te worden ;
- Als de leveringen op vaste dagen en uren plaatsvinden, kan de ruimte de rest van de tijd voor het parkeren gebruikt worden.
- De gemiddelde duur van een levering: als de levering niet veel tijd vergt, kan het in een ruimte waar parkeren verboden is maar stilstaan toegelaten is zonder het andere verkeer te hinderen.
- De frequentie van de leveringen moet bekeken worden samen met het tijdstip van de leveringen en de gemiddelde duur, om de bezetting van de weg in te schatten.

Het doel van de enquête is tevens contact op te nemen met de inrichtingen waarvoor leveringen vereist zijn, en hun vragen te objectiveren. Er wordt dus duidelijk naar overleg met de betrokkenen gestreefd.

De analyse van de resultaten van de enquête moet aangevuld worden met een analyse van de bestaande situatie op de weg: kenmerken en bezetting van de leveringsplaatsen, aanpak van het parkeren en parkeerdruk, maar ook aanwezigheid van zebrapaden, fietspaden, tram of bus, ... De beperkingen van het terrein (inritten voor garages, zebrapaden, lichten, ...) zullen de mogelijkheden op het vlak van leveringsplaatsen de facto beperken.

3. WANNEER LEVERINGEN TOELATEN ?

In het Brussels Gewest worden de leveringsmomenten zo goed mogelijk geharmoniseerd om de communicatie met de transporteurs en de leveranciers te vergemakkelijken. Onderstaande tabel geeft een overzicht:

Een ruime tijdspanne van 7 tot 18 uur wordt aanbevolen, omdat 3/4 van de leveringen in de stad in rondes gebeuren en dus op uiteenlopende tijdstippen van de dag gebeuren.

DAGGEDEELTE VOORBEHOUDEN VOOR LEVERINGEN	AANBEVOLEN TIJDSPANNE
Volledige dag	7 u – 18 u
Voormiddag	7 u – 11 u
Op vraag van een bepaalde handelszaak	Beperkt in functie van de vraag

Als men een te korte duur voorziet, moet het bevoorradingsverkeer dezelfde infrastructuur gebruiken in te korte tijdspannes en zouden er opstoppingen kunnen ontstaan.

Nederlandse studies (ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) hebben ook aangetoond dat in geval van te beperkte duur meer vrachtwagens gebruikt moeten worden, met een lager rendement en een verhoging van de transportkosten met 40 %.

Leveringen toelaten vóór 7 uur 's ochtends stelt overigens problemen qua lawaaihinder en maakt het moeilijker voor omwonenden om de parkeerplaatsen 's nachts te benutten.

Er zijn wel een aantal projecten die in nachtleveringen voorzien, op voorwaarde dat er aandacht besteed wordt aan geluidshinder en dergelijke.

In zeer drukke handelskernen, waar de vele leveringen en het klantenverkeer elkaar kunnen hinderen, kan het noodzakelijk zijn de leverperiode tot de ochtend te beperken, van 7 tot 11 uur. Een zone kan als zeer druk beschouwd worden zodra er meer dan 4 leveringszones nodig zijn over een lengte van 250 meter.

Als de leveringszone daarentegen ingericht wordt op vraag van een alleenstaande handelszaak, is het parkeren enkel verboden op de momenten dat de voertuigen komen leveren, bv. maandag tot vrijdag, op maandag en vrijdag, van 8 tot 10 uur. In 1994 heeft de Conferentie van Burgemeesters immers gevraagd de leveringsuren in de leveringszones zo sterk mogelijk te beperken, zodat de omwonenden die parkeerplaatsen buiten die tijdspannen zo veel mogelijk kunnen gebruiken.

4. WAAR LEVERINGEN TOELATEN ?

De leveringszones moeten in het algemeen parkeer- en mobiliteitsbeleid kaderen. Er moet rekening gehouden worden met de behoeften van de andere weggebruikers: omwonenden, bezoekers, werknemers, ... en streven naar een gedeeld gebruik van de openbare ruimte.

De wegbeheerder beschikt over verschillende mogelijkheden om leveringszones in te richten, gaande van een zone voor kortparkeren tot de inrichting van leveringsplaatsen.

Om op een pragmatische manier vast te leggen waar de leveringen in de openbare ruimte georganiseerd moeten worden, gaan we te werk in fasen en onderscheiden we verschillende plaatsen :

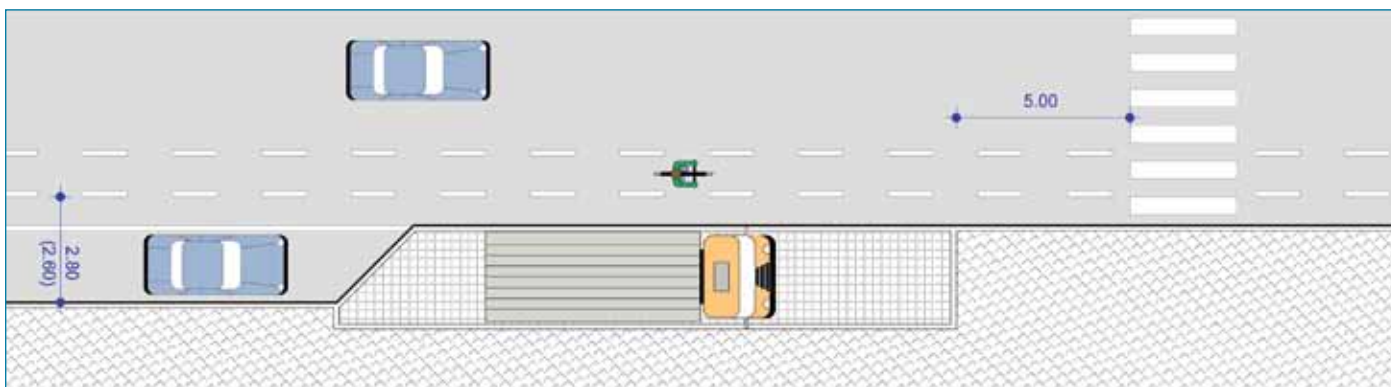
- waar men niet mag stoppen en dus ook niet leveren ;
- waar men als de leveringen niet te vaak plaatsvinden en te lang duren, mag stoppen om te leveren ;
- waar parkeerbeheer volstaat om ruimte vrij te maken voor leveringen door auto's of bestelwagens ;
- de inrichting van leveringsplaatsen als dusdanig.

A) STILSTAAN EN PARKEREN VERBODEN – GEEN LEVERINGEN

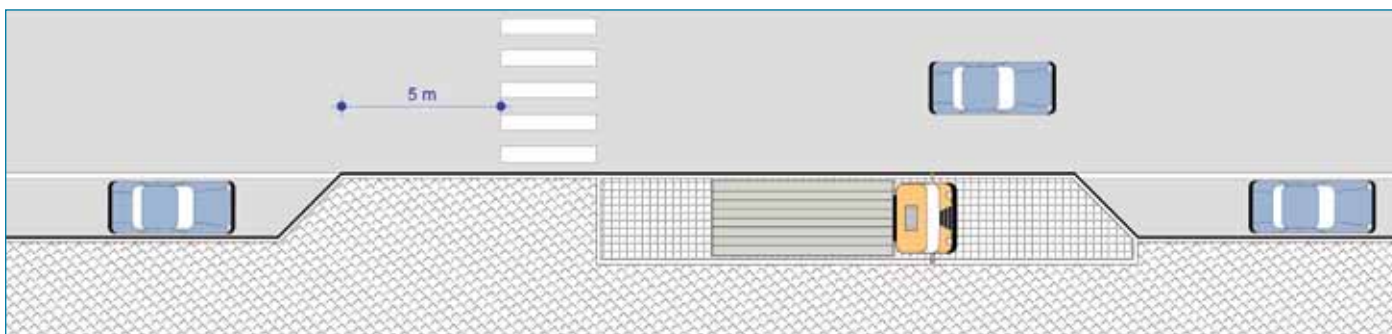
Om te vermijden dat andere weggebruikers in gevaar gebracht worden, is het af te raden – en soms zelfs verboden – leveringszones aan te leggen op bepaalde plaatsen. Er moet ook rekening gehouden worden met de zwakke weggebruikers bij de inrichting van infrastructuur.

Wij stellen u voor deze zones op een plan aan te duiden.

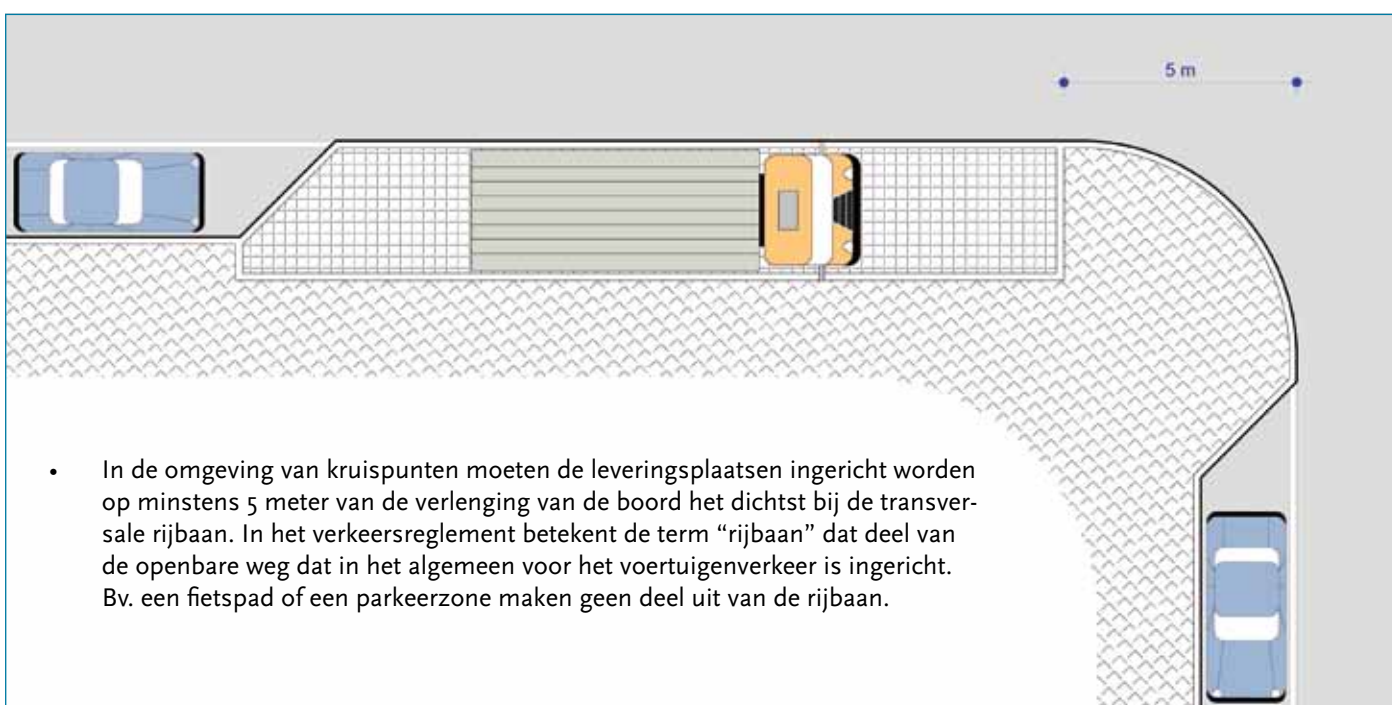
Onderstaande schema's tonen hoe een leveringszone aangelegd kan worden rekening houdend met de aanbevelingen inzake veiligheid en het verbod op stilstaan en leveren.



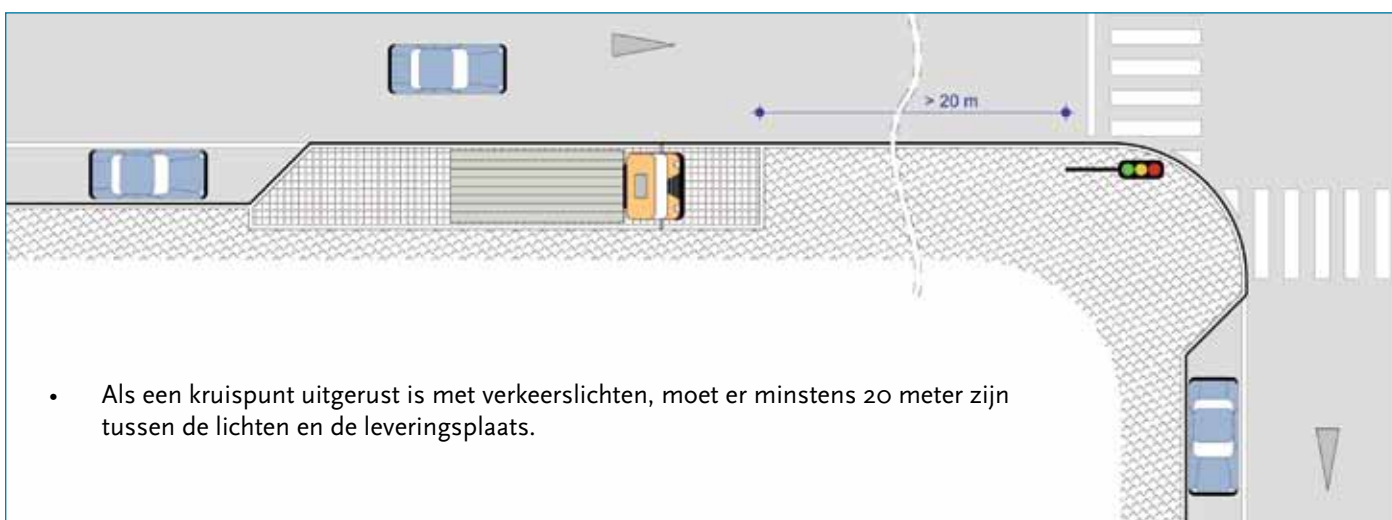
- De leveringsplaats moet op minstens 5 meter van een oversteekplaats voor voetgangers of fietsers aangelegd worden.



- Bij voorkeur bevindt de leveringsplaats zich NA de oversteekplaats. Als de zone kort is, geniet het de voorkeur ze op te schuiven om conflicten met voetgangers te voorkomen.



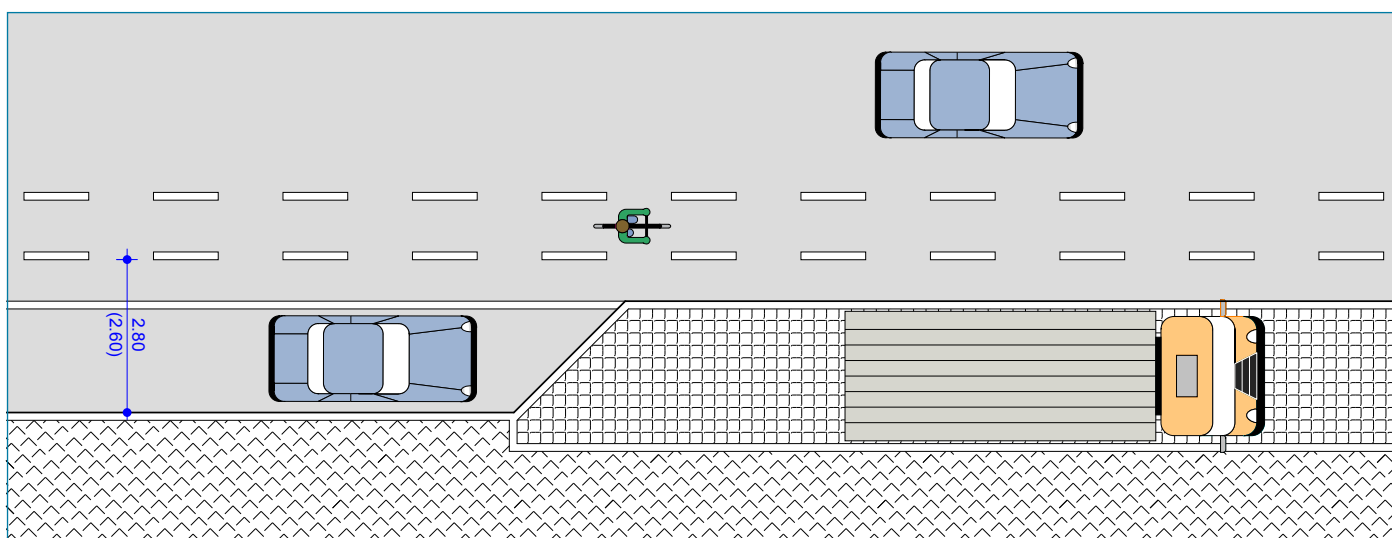
- In de omgeving van kruispunten moeten de leveringsplaatsen ingericht worden op minstens 5 meter van de verlenging van de boord het dichtst bij de transversale rijbaan. In het verkeersreglement betekent de term "rijbaan" dat deel van de openbare weg dat in het algemeen voor het voertuigenverkeer is ingericht. Bv. een fietspad of een parkeerzone maken geen deel uit van de rijbaan.



- Als een kruispunt uitgerust is met verkeerslichten, moet er minstens 20 meter zijn tussen de lichten en de leveringsplaats.



- Op verhoogde inrichtingen is stilstaan en parkeren verboden. Als de verhoogde inrichting evenwel langer is dan 10 meter, kan er een leveringszone op ingericht worden.



- Leveringszones moeten zich op een veiligheidsafstand van minstens 80 cm van het fietspad bevinden, overeenkomstig het fietsvademecum.

- Bij voorkeur worden er geen leveringsplaatsen ingericht op de rijbaan in lage doorgangen, in tunnels en onder bruggen.
- Op de rijbaan, bij het naderen van de top van een helling en in een bocht, bij onvoldoende zichtbaarheid, is het om veiligheidsredenen afgeraden leveringszones in te richten

B) STILSTAAN TOEGELATEN MAAR PARKEREN VERBODEN – WEINIG LEVERINGEN

Als er weinig leveringen uitgevoerd worden en ze ook niet te lang duren (bv. max. 2 bestelwagens per dag en levering max. 10 minuten), kunnen die uitgevoerd worden op plaatsen waar stilstaan toegelaten is maar parkeren verboden. De beschikbare openbare ruimte is vaak beperkt. Alvorens een laad- en loszone in te richten, moet er dus nagegaan worden of het mogelijk is gebruik te maken van een plaats waar reeds een parkeerverbod geldt. Op dergelijke plaatsen mag een voertuig immers stilstaan om goederen te laden of te lossen.

Enkele voorbeelden :

- Inrit van eigendom.

In geval van leveringen met brede voertuigen, zoals vrachtwagens, kan er een leveringszone aangelegd worden ter hoogte van een garagepoort, op voorwaarde dat die handel de enige gebruiker van de inrit is.

- Wanneer de rijbaan in rijstroken verdeeld is.

In geval van te druk verkeer kan enkel het stilstaan toegelaten worden, buiten de spitsuren 's morgens en 's avonds (bv. Wetstraat)..

- Langs een onderbroken gele streep.



Een gele streep verbiedt het parkeren. Soms kan er evenwel een levering van korte duur uitgevoerd worden.

Opgelet: een onderbroken gele streep kan ook aangebracht worden ter hoogte van een rusthuis om in noodgevallen snel patiënten te kunnen evacueren. In dat geval is het aanbevolen een leveringszone elders aan te leggen en deze ruimte niet te gebruiken.

- Op plaatsen met bord E1 (parkeerverbod).

In dat geval is het ook niet nodig een afzonderlijke leveringszone te voorzien, op voorwaarde dat de maatregel niet genomen werd om veiligheidsredenen. Als een bord E1 parkeren verbiedt ter hoogte van een school, moet er een afzonderlijke leveringszone aangelegd worden.

- Voetgangerszones.

Voertuigen die moeten laden of lossen, mogen dat doen als de borden het voorschrijven en volgens de vermelde beperkingen (bv. enkel tussen 6 en 10 uur 's ochtends)..

- Op plaatsen waar verkeersborden een andere regelgeving opleggen.

In straten waar parkeren verplicht op de berm gebeurt, kan laden en lossen op de rijbaan (bv. Molièrestraat). In geval van te druk verkeer, wat opstoppingen veroorzaakt, zou het beter zijn leveringsplaatsen te voorzien op de bermen.

C) PARKEREN VOOR BEPERKTE DUUR

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen blauwe zone en betaald parkeren. In een blauwe zone is het parkeren in principe gratis, terwijl in een betaalzone moet worden betaald om zijn wagen te parkeren. Ondanks dit verschil is het doel hetzelfde: na de toegelaten parkeerduur (al dan niet betaald) moet men de parkeerplaats verlaten.

In een blauwe zone of een straat met blauwe zone regelgeving moet iedere bestuurder de parkeerschijf gebruiken van maandag tot zaterdag, van 9 tot 18 uur. De parkeerduur is er beperkt tot maximum 2 uur. De wegbeheerder kan van deze regels afwijken met een vermelding op de borden, bv. «van maandag tot vrijdag» en/of «maximum 1 uur».

Op de plaatsen met parkeerautomaten verloopt het parkeren volgens de modaliteiten en de voorwaarden die op de toestellen vermeld zijn. Het parkeren kan ook volgens andere modaliteiten en voorwaarden, die ter plaatse aan de betrokkenen ter kennis gebracht worden.

Voor handels die enkel door bestelwagens bevoorrad worden, volstaan deze maatregelen vaak om het laden en lossen te vergemakkelijken. Als de controle vrij strikt is, zal er altijd een plaats vrij zijn. Volgens het verkeersreglement moeten deze voertuigen zelfs geen parkeerschijf gebruiken in een blauwe

zone en moeten ze ook niet betalen in een betaalzone. Deze voertuigen zijn niet geparkeerd, maar ze staan stil en dus vallen ze niet onder de bepalingen betreffende de beperkte parkeerduur. Indien ze andere activiteiten verrichten dan laden en lossen, zoals het ophalen van geld of het lezen van bestelbonnen, staan de voertuigen niet stil maar zijn ze geparkeerd. Om discussies te vermijden kan de gemeente een gemeentelijke parkeerkaart afleveren aan de leveraars of in geval van betaalparkeren een ticket voor 15 minuten gratis parkeren aanbieden voor de administratieve afhandeling van de levering (nakijken van de levering, ondertekening van de leveringsbon, ...). In dat laatste geval kan de gemeente een specifieke plaats voorbehouden voor zeer snelle leveringen voor zover de juiste regelgeving toegepast wordt.

D) VERSCHILLENDE LOKALISATIES VOOR LEVERINGSPLAATSEN LANGS DE WEG

Leveringsplaatsen op een verhoogde berm of een trottoiruitstulping.

In bepaalde straten is het nuttig trottoiruitstulpingen aan te leggen om het laden en lossen te vergemakkelijken. Dat biedt bijkomende voordelen. Als er geen voertuigen zijn die laden of lossen, is de vrije ruimte opnieuw beschikbaar voor de voetgangers. Wij wijzen er evenwel op dat als de politiezones geen doorgedreven controles uitvoeren, de automobilisten deze ruimte snel onterecht als een parkeerzone kunnen gaan beschouwen. Om dat te voorkomen kan er over dit soort leveringszones op trottoiruitstulpingen overleg gepleegd worden met omwonenden, handelaars, gemeente en politiezone om praktische oplossingen te zoeken voor de fysieke bezetting van deze ruimten buiten de leveringsmomenten.

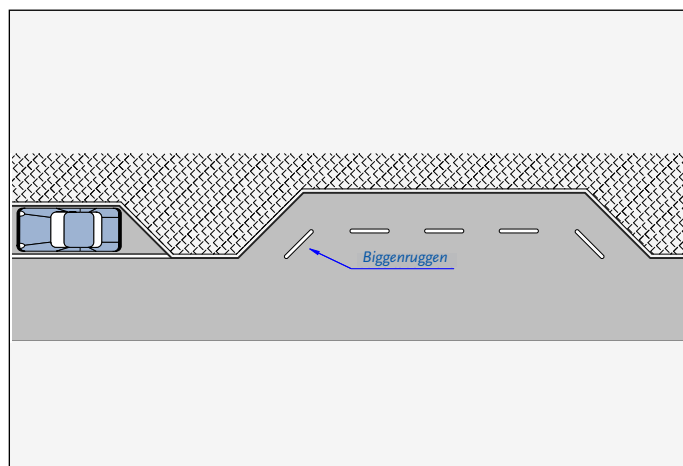
Ter herinnering, de gewestelijke stedenbouwkundige verordening bepaalt in titel VII «de wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan» in artikel 4 voorschriften betreffende de inrichting van trottoirs. Zo moeten we altijd een vrije doorgang zonder hindernissen laten met een doorlopende breedte van minstens 1,5 m. en een vrije hoogte van minstens 2,20 meter.

Gelijkgrondse leveringsplaatsen naast de rijbaan.

Soms is het mogelijk leveringsplaatsen in te richten op hetzelfde niveau als de rijbaan. Om het parkeren van voertuigen te voorkomen kunnen boordstenen de inrichting aanvullen. De boordstenen moeten goed zichtbaar zijn (bij voorkeur in het wit en met voldoende openbare verlichting). Een negatief aspect van deze inrichting is dat het problemen kan veroorzaken bij laden en lossen. Boordstenen kunnen ook hinderend zijn voor hydraulische laadkleppen.

Vorbehouden plaatsen op de rijbaan of in een parkeerstrook.

Voor deze vorm van los- en laadzone zijn zeer weinig infrastructuur vereist. Verticale en horizontale signalisatie volstaat. Er wordt gewoon één of meerdere plaatsen voorbehouden om de levering van goederen te vergemakkelijken. Dit soort leveringszone is het minst doeltreffend, maar het voordeel is de snelle inrichting.



Voorbeeld van inrichting van een gelijkgrondse leveringsplaats naast de rijbaan



5. HOE ?

A) AFMETINGEN

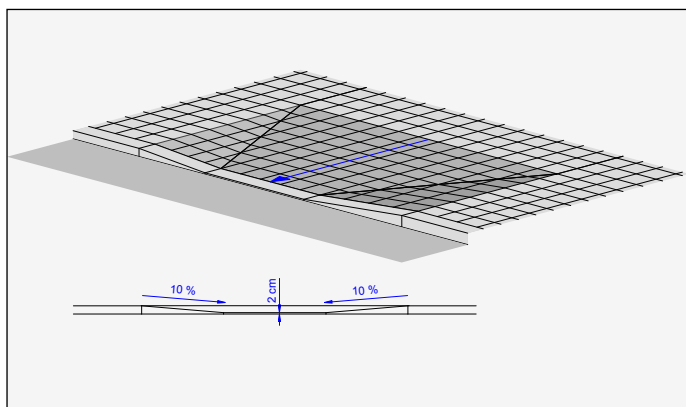
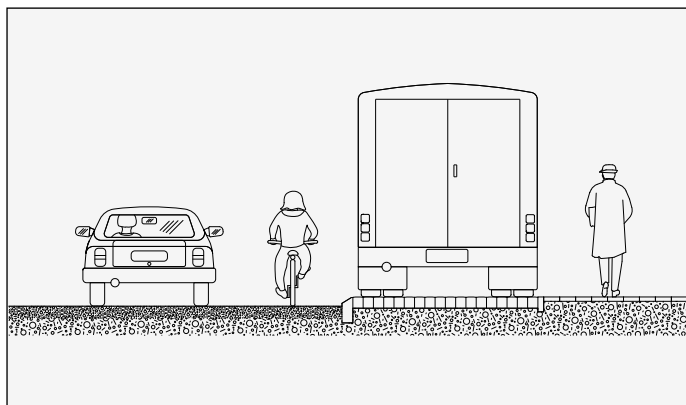
Als een leveringszone ingericht wordt op de rijweg of in een parkeerzone, wordt er aanbevolen de volgende afmetingen te respecteren voor de lengte: 12 meter – 15 meter – 20 meter¹. Aangezien de grootste vrachtwagens momenteel 16,5 meter lang zijn, raden wij aan indien mogelijk een leveringszone met een lengte van 20 meter aan te leggen zodat eender welk soort vrachtwagen er kan manoeuvreren.

Als de leveringszone op een trottoiruitstulping aangelegd wordt, bedraagt de aanbevolen lengte 25 meter.

Als de leveringszone op vraag van een bedrijf of een handelaar ingericht wordt, kan men uitzonderingen maken en rekening houden met de afmetingen van de voertuigen die er komen leveren.

Om te voorkomen dat bepaalde vrachtwagens gedeeltelijk op de rijweg staan, bedraagt de aanbevolen lengte 2,50 meter, ongeacht het soort leveringszone.

¹/De methode CERTU geeft afstanden van 12 en 15 meter op.



B) MATERIALEN EN ERGONOMIE

Bij de inrichting van los- en laadzones moet er rekening gehouden worden met de ondergrond, vooral op trottoirs of bermen. De trottoiruitstulping moet zware lasten kunnen dragen: de keuze van de materialen is dus belangrijk. Trottoirtegels moeten vermeden worden en er moet geopteerd worden voor dikkere klinkers of kasseien. De fundering moet aangepast worden en in bepaalde gevallen zal een bijkomende afvoer noodzakelijk zijn.

Er moeten afgeschuinde boordstenen gebruikt worden voor een comfortabele beweging van de vrachtwagens. Bovendien mag een schuine boord de automobilisten niet stimuleren om in de leveringszone te parkeren.

Als de los- en laadzone op de rijbaan of op een parkeerstrook ingericht wordt, moeten de goederen gemakkelijk tot aan het trottoir getransporteerd kunnen worden. Een hellend oppervlak vergemakkelijkt het gebruik van een vorkheftruck of een handkar.

Om niet te veel wegenwerken te moeten uitvoeren, wordt er aanbevolen deze leveringsplaatsen in de nabijheid van bestaande trottoirverlagingen aan te leggen. Dergelijke verlagingen bevinden zich bijvoorbeeld bij een zebepad of een inrit.

Stadsmeubilair en signalisatie mogen zich niet te dicht bij de leveringszone bevinden. Vrachtwagens hebben een grotere manoeu-



vreerruimte nodig dan personenwagens. Men dient ook rekening te houden met de zonnebescherminingen op de gevel van sommige handelszaken. Die kan het laden en lossen hinderen.

C) SIGNALISATIE

Klassieke signalisatie

Het verkeersreglement voorziet in verschillende mogelijkheden om het laden en lossen te regelen. In het midden van de jaren '90 heeft de Conferentie van Burgemeesters beslist één verkeersbord te gebruiken voor laden en lossen op de rijbaan en in parkeerstroken, meer bepaald het bord E1. Met de toelating van de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt het aangevuld met een onderbord met een neergelaten zijschot. Voor een betere zichtbaarheid hebben wij aan de wegbeheerders een witte zigzag markering gevraagd (zie modelmarkering in bijlage 4).

Als de leveringsplaats zich in een handelskern bevindt, is parkeren verboden van maandag tot vrijdag (zaterdag) van 7 tot 18 uur.

Als de leveringszone ingevoerd wordt op vraag van één handelaar, is parkeren er enkel verboden op de momenten dat er geleverd wordt (bv. van maandag tot vrijdag, van 7 tot 12 u). In 1994 heeft de Conferentie van Burgemeesters immers gevraagd de leveringsperiodes zo sterk mogelijk te beperken, zodat omwonenden de parkeerplaatsen buiten die tijdspannen zo goed mogelijk zouden kunnen benutten.

In een leveringszone hebben de lijnen die de parkeerplaatsen afbakenen, een breedte van ongeveer 0,10 meter overeenkomstig artikel 19.4 van de code van de wegbeheerder. Deze markeringen kunnen beperkt worden tot de hoeken van de plaatsen.

Signalisatie waarvan de overtreding bestraft wordt

Als de wegbeheerder een bord E1 gebruikt om een leveringszone af te bakenen, kunnen alleen de politiediensten het toezicht op de zone uitoefenen.

Om de gemeenschapswachten de mogelijkheid te bieden de leveringszones te controleren, moet er een signalisatie geplaatst worden waarvan de overtreding niet strafrechtelijk bestraft wordt. Sinds 2004 wordt het parkeren met beperkte parkeertijd niet meer strafrechtelijk vervolgd. Artikel 29, § 2 van de wet op het wegverkeer, gecoördineerd bij het KB van 16 maart 1968, stipuleert immers dat het parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart niet strafrechtelijk bestraft worden, behalve het halfmaandelijks beurtelings parkeren, de beperking van het langdurig parkeren en in geval van bedrog met de parkeerschijf.

Daartoe moeten de gemeenten hun aanvullend reglement wijzigen, hun retributie- en belastingreglement, alsook de signalisatie ter plaatse.

Van de lijst van de gedepenaliseerde overtredingen komen er twee overtredingen in aanmerking: ofwel een bord E_g (bord P) dat





geplaatst wordt en de parkeerduur beperkt door middel van een onderbord «maximum 5 minuten», ofwel de mogelijkheden van signalisatie inzake betaald parkeren.

Na een debat in een werkgroep (gemeenten en gewest) en een test in 4 gemeenten werd er overeengekomen de leveringszones via het betalend parkeren te signaleren. Het achterliggende idee is dat er een vrij hoog bedrag betaald moet worden voor parkeren in een los- en laadzone, wat in strijd is met het gebruik. De bestuurder wiens voertuig stilstaat om te laden of te lossen, mag er voor onbepaalde duur staan. Hij moet niet betalen, omdat het betalend parkeren niet van toepassing is op stilstaande voertuigen (laden en lossen).

Verticale signalisatie

Betalend parkeren wordt aangegeven met een bord E9, aangevuld met een blauw onderbord (type V) met de tekst « PAYANT – BETALEND » in het wit en ook de toepassingsduur van het reglement, bv. « du lundi au vendredi de 7 à 13 h - van maandag tot vrijdag van 7 tot 13 u ».

Om het begin van de regelgeving aan te duiden moet er een onderbord met een opwaartse pijl toegevoegd worden (naar gelang van de plaats Xa of Xc).

Er wordt ook een informatiebord geplaatst op de drager. Dat witte bord vermeldt de betalingsmodaliteiten in zwarte letters, overeenkomstig artikel 27.3.3. dat stipuleert dat op de plaatsen met een bord E5, E7 of E9a tot E9h, aangevuld met een onderbord met de vermelding «betalend», alsook op de plaatsen met parkeermeters of parkeerautomaten, het parkeren ook kan op een andere manier en onder andere voorwaarden die ter plaatse aan de betrokkenen vermeld worden.

Er werd gesuggereerd het tarief en de prijs te preciseren. Voorbeeld :

TARIEF 3
FORFAIT € 100,00
UITGEZONDERD
LEVERINGEN

Horizontale signalisatie

Net zoals voor de klassieke los- en laadzones, wordt de signalisatie aangevuld met een markering in de vorm van een zigzaglijn (zie modelmarkering in bijlage 4).

Verplaatsen en wegslepen van voertuigen

Parkeren op een plaats met betalend parkeren valt onder de toepassing van artikel 27.3 van het verkeersreglement. De bepalingen staan dus in het verkeersreglement, maar de niet-naleving is niet gekoppeld aan een sanctie.

De politie kan met andere woorden de overtreding vaststellen, een proces-verbaal opstellen en het voertuig doen wegslepen op basis van artikel 4.4 van het verkeersreglement, ondanks het feit dat er een retributie of een belasting geheven wordt: iedere bestuurder van een stilstaand of geparkeerd voertuig wordt verplicht het te verplaatsen zodra een bevoegde persoon daar het bevel toe geeft. Als de bestuurder weigert of als hij afwezig is, kan de bevoegde persoon overgaan tot de ambtshalve wegsleping van het voertuig. Die verplaatsing zal dan uitgevoerd worden op kosten en risico van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke persoon. Een uitzondering op dit principe is als de bestuurder



afwezig is en het voertuig reglementair geparkeerd is, dan zijn de kosten en risico's ten laste van de overheid. Deze mogelijkheid om een voertuig te doen wegslepen, mag niet uitgeoefend worden door een gebruiker zonder de tussenkomst van een bevoegde persoon.

Het voertuig dat op de beschouwde plaats staat, is een bron van hinder voor de voertuigen die er moeten laden en lossen.

En die hinder is het criterium voor de toepassing van de maatregel, die evenwel omzichtig toegepast moet worden. De maatregel moet immers in verhouding staan tot de hinder die de situatie voor de andere weggebruikers veroorzaakt. En dus, als een andere minder ingrijpende oplossing gevonden kan worden, moet die de voorkeur genieten bo-

ven het wegslepen. Een wegsleepbeleid dat geen objectieve criteria volgt en willekeurig uitgevoerd wordt, moet in ieder geval voorkomen worden. (Zie Circulaire van het Parket van Brussel van 21 december 2000 i.v.m. het takelen van voertuigen).

D) ONDERHOUD VAN DE SIGNALISATIE EN DE INFRASTRUCTUUR

Een goed onderhouden laad- en loszone is uiteraard zeer belangrijk. De code van de wegbeheerder verplicht de wegbeheerders om de verkeerstekens zuiver te houden zodat zij voor de weggebruikers identificeerbaar blijven. Het verkeersreglement stelt trouwens dat de weggebruikers alleen de verkeerstekens moeten naleven als die voldoende zichtbaar aangebracht zijn. Dit principe geldt niet alleen voor de verkeersborden, maar ook voor de markeringen. Ook de infrastructuur zelf moet goed onderhouden worden. Losliggende klinkers kunnen heel wat hinder veroorzaken voor leveranciers en voetgangers.

6. SCHEMA VAN DE LEVERINGEN LANGS DE WEG

Het is nuttig op een wegenplan de verschillende zones aan te duiden :

- beginnen met de zones waar parkeren en stilstaan verboden zijn duidelijk in het rood aan te duiden ;
- als er weinig leveringen plaatsvinden, de zones waar stilstaan toegelaten is in het geel aanduiden ;
- in de overblijvende ruimtes de leveringszones met een tussenafstand van 100 meter plaatsen.

Het plan moet schematisch zijn en als een werkinstrument opgevat zijn. Zodat iedereen er goed inzicht in zou hebben, staan er daarom de nummers van de politie op of, nog beter, de activiteiten die leveringen teweegbrengen.

7. OVERLEG

Overleg met de handelaars en de bedrijven die erom vragen, is essentieel. Zo krijgt met een beter zicht op de menselijke factoren, zoals het feit dat bepaalde handelaars een leveringszone voor hun zaak op prijs stellen en andere niet ... Dat hangt af van het soort handel.

Het doel van het overleg is de plaats van de leveringszones te bepalen, het aantal plaatsen en de afmetingen, tijdsbeperkingen, ...

Het overleg moet gebeuren op basis van een ontwerp van plan.



Om constructief overleg te organiseren is het nuttig een schema op te stellen met de mogelijke zones waar al dan niet leveringen mogen plaatsvinden. Zo kan men reageren en ook voorstellen aanbrengen. Daarom is het nuttig de politienummers op het plan te noteren (of de activiteiten zelf)*.

Het overleg moet ook de plaats zijn waar eraan herinnerd wordt dat de leveringszone niet als parkeerplaats gebruikt mag worden door de uitbater of zijn klanten.

De eerste gebruikers van de leveringsplaatsen zijn immers de leveranciers zelf. Die zijn vaak gehaast en het is niet gemakkelijk hun advies in te winnen.

Er moet rekening gehouden worden met de evolutie en een dynamisch beheer van de leveringszones moet mogelijk zijn in functie van de ontwikkeling van de handelszaken.

Overleg en vooral informatie zijn heel belangrijk bij de organisatie van "gedepenaliseerde" leveringszones. De invoering van dit nieuwe concept was immers een mislukking in de gemeenten die geen grote sensibiliseringscampagne op het getouw gezet hebben.



8. FOLLOW-UP, TOEZICHT EN BESTRAFFING

Na de inrichting van een leveringszone is het werk niet af. Zoals bij iedere andere maatregel moet men permanent evalueren.

- Hoe wordt de leveringsplaats gebruikt ?
- Is de inrichting aangepast aan het soort voertuigen

*Zie *Katern van de Mobiliteitsgids nr 2004/02: «Tips voor een geslaagde testoperatie: overleg ten dienste van de mobiliteit»*.

dat er komt leveren ?

- Is de lokalisering correct ?
- Zijn de economische en handelsfuncties gewijzigd ?
- Worden de plaatsen niet ingenomen door geparkeerde auto's?
- Schikken de dagen en tijdstippen met toelating voor levering nog steeds ?
- Beantwoordt de leveringszone aan de verwachtingen van de handelaars en ondernemers ?

Het spreekt voor zich dat het toezicht zeer belangrijk is. Het is zinloos een maatregel in te voeren waarover geen toezicht uitgeoefend wordt.

Enkel de in artikel 3 van het verkeersreglement opgesomde bevoegde personen kunnen strafrechtelijke overtredingen vaststellen, waaronder het parkeren in een leveringszone.



Gedepenaliseerde overtredingen kunnen evenwel bestraft worden door parkeerwachters/stewards.

Gedepenaliseerde overtredingen zijn overtredingen waarbij het voertuig geparkeerd is zonder dat het een gevaar of hindernis vormt. Concreet gaat het dus om :

- langer parkeren dan toegelaten of zonder gebruik te maken van de parkeerschijf in een blauwe zone of op een plaats waarop de blauwe zone regeling van toepassing is ;
- parkeren op een voorbehouden plaats voor buurtbewoners, gedeelde voertuigen of houders van een gemeentelijke parkeerkaart, zonder te beschikken over een adequate toelating ;
- langer parkeren dan toegelaten of zonder te betalen op een plaats waarop het betalend parkeren van toepassing is ;
- langer parkeren op een plaats aangegeven door bord Eg met onderbord dat de parkeerduur beperkt, bv. "5 min."

De gemeenten moeten derhalve een belasting- of retributiereglement goedkeuren.

Ter herinnering: een belastingreglement vereenvoudigt de procedure voor de invordering van parkeerretributies aanzienlijk, terwijl met een retributieregeling de controle ook toevertrouwd kan worden aan een privéfirma.

AXE ROUGE
RODE AS



DU LUNDI
AU VENDREDI
VAN MAANDAG
TOT VRIJDAG
DE VAN 7 A TOT 9.30
DE VAN 13 A TOT 18



A02

BIBLIOGRAFIE

ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW, Ede (NL) 2004.

Ballois E., Thebaud J.-B., e.a. Aménagement des aires de livraisons, guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement, éd. du Certu, Lyon 2009 (Frankrijk).

Courivault N., Les livraisons en centre-ville: quels problèmes? quelles solutions? Mémoire DESS transports urbains et régionaux de personnes, Université Lumière Lyon 2/ Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, 9/2004.

Caelen E. De parkeerreglementering, Opleidingsinstituut Verkeer en Mobiliteit, Hasselt, 2012

Debauche W., Le transport de marchandises dans le centre ville de Liège, Centre de recherches routières, Dossier annexe au bulletin du CRR n° 66, 1-2-3/2006.

Debauche W., Mise en œuvre d'outils d'analyse permettant une politique intégrée du transport de marchandises à l'échelon local, CRR pour le MET, rapport final 2005.

Nouvelles implantations commerciales et mobilité. Quels enjeux? Quelle stratégie? Cahier de la Cemathèque n° 18, 7/2006.

Reniers J.-M., Tips voor een geslaagde testoperatie: overleg ten dienste van de mobiliteit, Katern van de Mobiliteitsgids nr. 2004/2.

Ripert C., Levifve H., Guide technique des aires de livraisons pour la Ville de Paris, Mairie de Paris, Edition 1, 6/2005.

BIJLAGE 2 : VRAGENLIJST – ALLEENSTAANDE FIRMA'S OF MET OPPERVLAKTE > 400 M²

DE ACTIVITEIT

Naam :

Activiteit :

Oppervlakte (raming volstaat) :

Naam + tel. van de ondervraagde persoon :

DE LEVERINGEN

- VOERTUIGEN
- auto's (type Kangoo e.a.)
 - bestelwagens
 - kleine vrachtwagens (2 assen)
 - grote vrachtwagens (> 2 assen, trekker met oplegger)

FREQUENTIE

Hoeveel leveringen per week ?

- Wanneer ? Dagen
- regelmatig
 - alle dagen van de week
 - bepaalde dagen: welke?
 - weekend
 - onregelmatig

- Uren
- regelmatig
 - vóór 7 uur
 - 's morgens
 - 's namiddags
 - variabel

Gemiddelde duur van een levering

- < ¼ u.
- ¼ - ½ u
- ½ - 1 u
- > 1 u

Wat wordt er geleverd ?

- Pakjes
- Paletten

Waar houdt het voertuig halt ? in dubbele file
 parkeerzone
 leveringszone : preciseer adres (straat + nr.)
 leveringszone : preciseer adres (straat + nr.)
 andere (preciseer) :

Algemene organisatie Rondes
 Eigen vervoer (georganiseerd door verantwoordelijke van de activiteit)
 Extern vervoer (hoofdzetel, transportbedrijf, ...)

OPMERKINGEN IVM DE LEVERINGSWIJZE

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

BIJLAGE 3 : LEVERINGSPLAATSEN BUITEN DE WEG – VOORSCHRIFTEN VAN DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING

Artikel 18 van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GewSV) tracht het laden en lossen voor grootschalige economische activiteiten buiten de weg te doen plaatsvinden, teneinde de openbare weg vrij te maken en vlot verkeer te waarborgen. De bepalingen zijn opgedeeld naar gelang van de oppervlakte en het type functies.

§ 1. Bij bouw of heropbouw omvatten de volgende gebouwen ten minste één leveringsplaats buiten de weg, die toegankelijk is voor bestelwagens en een vrije hoogte heeft van minimaal 2,60 m.:

- 1° de gebouwen die oppervlakten bevatten die bestemd zijn voor kantoren, hoogtechnologische activiteiten of activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen en waarvan de vloeroppervlakte tussen 1.000 en 10.000 m² bedraagt;
- 2° de gebouwen die oppervlakten bevatten die bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids-, logistieke activiteiten, opslagactiviteiten of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, handelszaken, groothandelszaken, grote speciaalzaken, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten of hotelinrichtingen en waarvan de vloeroppervlakte tussen 500 en 1.000 m² bedraagt.

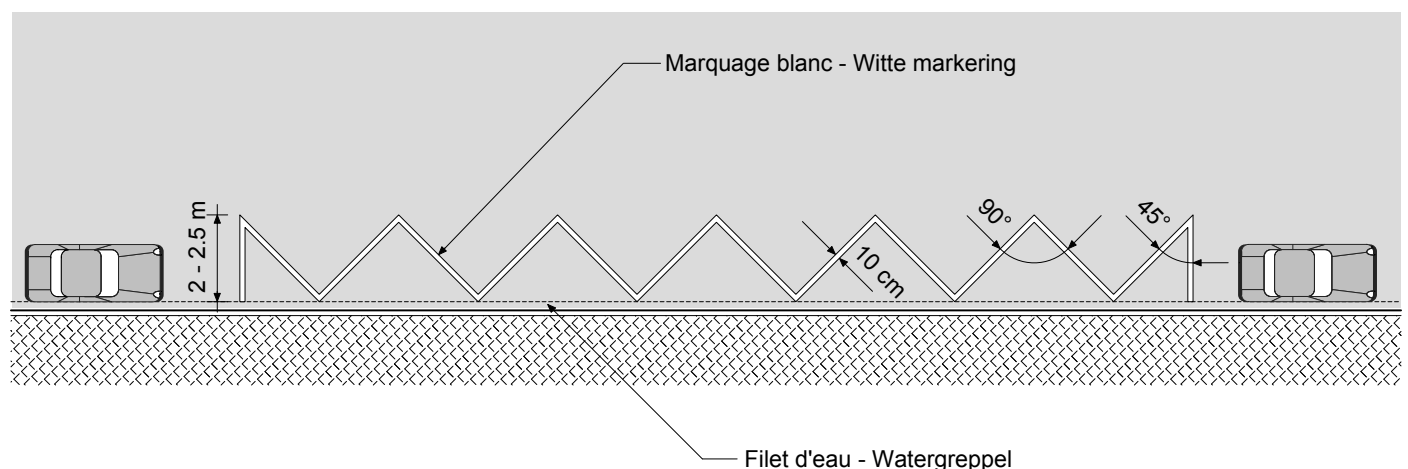
§ 2. Bij bouw of heropbouw omvatten de volgende gebouwen ten minste één leveringsplaats buiten de weg die toegankelijk is voor vrachtwagens en een vrije hoogte heeft van minimaal 4,30 m.:

- 1° de gebouwen die oppervlakten bevatten die bestemd zijn voor kantoren, hoogtechnologische activiteiten of activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen en waarvan de vloeroppervlakte groter is dan 10.000 m²;
- 2° de gebouwen die oppervlakten bevatten die bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids-, logistieke activiteiten, opslagactiviteiten of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, handelszaken, groothandelszaken, grote speciaalzaken, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten of hotelinrichtingen en waarvan de vloeroppervlakte groter is dan 1.000 m².

Deze bepalingen hebben enkel betrekking op nieuwbouw of heropbouw. Een leveringsplaats buiten de weg is dus niet verplicht voor bestaande constructies.

Ook al verplicht de GewSV niet om een leveringsplaats in te richten, soms is het toch mogelijk om leveringen in de privéruimte te organiseren. Men dient zich er dan van te vergewissen dat de leveringsplaats in goede omstandigheden gebruikt kan worden voor de leveraars en zonder gevaar voor voetgangers en fietsers.

BIJLAGE 4 : MODELMARKERING VOOR ZIGZAG





LAAT DIT NIET LIGGEN !

GRATIS

Hebt u de Katern van de gids van Mobiliteit en Verkeersveiligheid niet persoonlijk ontvangen ? Of zou een collega ook graag een exemplaar ontvangen ? Geen probleem! Vul dan deze bon in en vergeet niet uw e-mailadres te vermelden waarop u ons tijdschrift wenst te ontvangen. Of stuur gewoon een mailtje naar erik.caelen@avcb-vsgeb.be

ECOLOGISCH

Om papierverspilling tegen te gaan trachten wij de Katern van de gids van Mobiliteit en Veiligheid prioritair per e-mail te verzenden. Als u dit nummer op papier ontvangen hebt terwijl u over een mailadres beschikt, vul dan deze bon in of stuur een mailtje naar erik.caelen@avcb-vsgeb.be

NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT

Ja, een collega wenst de Katern van de gids van Mobiliteit en Verkeersveiligheid te ontvangen. Zijn/haar gegevens:

Naam

Voornaam

Organisatie

Functie

Adres

Telefoon

E-mail

Fax

Ja, ik heb een e-mailadres en wens de Katern van de gids van Mobiliteit en Verkeersveiligheid daarop te ontvangen:

Naam

Voornaam

E-mail

**BON INGEVULD TERUG TE ZENDEN
NAAR DE MOBILITEITSCHEDE VAN DE
VERENIGING VAN DE STAD EN DE GE-
MEENTEN VAN HET BRUSSELS GEWEST
(VSGB)**