



Privileges: ruimere venstertijd, maar onder voorwaarde dat...

- *Wat is de impact van privileges op stakeholders?*
- *Wat zijn dilemma's voor gemeenten?*
- *Welke privileges zet je in welke situatie in?*

Managementsamenvatting (1)

- Dit document biedt privileges handvatten voor het op een succesvolle manier inzetten van privileges.
- Privileges zijn een nuttig instrument om de inzet van uitstootvrije bezorgmethoden te versnellen. Meest voor de hand ligt het privilege waarmee venstertijden worden verruimd.
- Privileges die uitstootvrije bezorgmethoden stimuleren zijn voor 2 typen gemeenten interessant:
 - ZE Zone gemeenten: privileges als voorloper en trigger tot volledige inzet uitstootvrije bezorgmethoden (zodat je al voor 2028 maximaal effect pakt);
 - Gemeenten zonder ZE Zone die wel een incentive willen bieden aan schone en stille voertuigen.
- Privileges kunnen een manier zijn om op beleidsdoelen te behalen, koplopers te bevoordelen en om de druk binnen de venstertijden te verminderen (mits handhaving en ontheffingsverlening strikt is!).
- Beleidsdoelen waar privileges aan kunnen bijdragen zijn: minder voertuigbewegingen, meer zero emissie en minder grote logistieke voertuigen.
- Privileges om te bevoorraden buiten venstertijden hebben als belangrijkste effect:
 - Afname van het aantal voertuigbewegingen in de ochtend
 - Lichte afname van het totaal aan voertuigbewegingen over de gehele dag, omdat vervoerders efficiënter kunnen plannen
 - Maar ook: een toename van het aantal voertuigbewegingen in de middag en avond; juist de momenten waarop er meer bezoekers in de stad zijn.

Managementsamenvatting (2)

- Er is vooralsnog weinig ervaring met privileges en er bestaat koudwatervrees bij gemeenten; men is bang voor overlast van (zero emissie) voertuigen buiten venstertijden.
- Met een aantal mitigerende maatregelen kun je sturen op beleidsdoelen, negatieve effecten van het privilege beperken en maximaal effect pakken.
- Met name extra eisen aan het type voertuig (grootte en zero emissie) zijn goed werkbare privileges die positieve effecten kunnen stimuleren en overlast beperken. Privileges gekoppeld aan segmenten en locaties werken minder goed.

Inhoud

1. **Aanleiding onderzoek**
2. **Leeswijzer**
3. **Stakeholderanalyse impact privileges**
 - Introductie 'privilege bevoorraden buiten venstertijd'
 - Vijf dilemma's
 - Matrix stakeholderanalyse
4. **Aanvullende eisen voor succesvolle privileges**
5. **Conclusies**

Bijlagen

- i. Aanpak onderzoek
- ii. Stakeholderanalyse: vijf stakeholders, vijf dilemma's
- iii. Privileges in 2 gebiedstypen: drukke winkelstraat en rustige aanloopstraat

1. Aanleiding onderzoek

- Het toegangsbeleid en handhaving worden strikter en venstertijden worden krapper.
- Tegelijkertijd willen steden privileges bieden aan diverse doelgroepen en voertuigen.
- Ruimere tijden om goederen te leveren is het meest voor de hand liggende privilege en levert in theorie het meest op voor voertuiggebruikers.
- Eerder onderzoek heeft laten zien dat privileges voertuigeigenaren helpen sneller schone voertuigen in te zetten.
- Maar; mede als gevolg van weinig ervaringen met privileges is er momenteel nog onvoldoende zicht op:
 - Impact van venstertijden en privileges
 - waardering van privileges door alle stakeholders
 - hoe privileges het beste ingezet kunnen worden en welke voorwaarden eraan verbonden kunnen worden in welke situaties
- Doel van dit onderzoek is beter inzicht in waardering privileges door stakeholders en hoe privileges succesvol ingezet kunnen worden.
- Het document biedt gemeenten handvatten voor het op een succesvolle manier inzetten van privileges.

2. Leeswijzer

- We beginnen in hoofdstuk 3 met het toelichten van de impact van privileges op verschillende stakeholders aan de hand van een aantal effectthema's (dilemma's).
- In hoofdstuk 4 behandelen we de aanvullende eisen die aan privileges gesteld kunnen worden. Met deze eisen kan gestuurd worden op de effecten van privileges.
- In hoofdstuk 5 vatten we de inzichten samen in een aantal conclusies.

3. Stakeholderanalyse impact privileges

- Privileges om te bevoorraden buiten venstertijden brengen een aantal dilemma's met zich mee.
- Dit type privilege heeft als belangrijkste effect:
 - Afname van het aantal voertuigbewegingen in de ochtend
 - Lichte afname van het totaal aan voertuigbewegingen over de gehele dag, omdat vervoerders efficiënter kunnen plannen
 - Maar ook: een toename van het aantal voertuigbewegingen in de middag en avond; juist de momenten waarop er meer bezoekers in de stad zijn.
- Deze positieve en negatieve effecten hebben impact op vervoerder, binnenstadondernemer (horeca en retail), bewoner en bezoeker van de binnenstad.
- De inzet van privileges om te bevoorraden buiten venstertijden wordt door de stakeholders verschillend beoordeeld.
- Wij hebben aan de hand van vijf dilemma's (effectthema's) het standpunt van de stakeholders onderzocht (deze worden op de volgende slide toegelicht):
 1. Bedrijfsvoering
 2. Service
 3. Verblijfskwaliteit
 4. Verkeersveiligheid
 5. Duurzaamheid (uitstoot)

3. Stakeholderanalyse impact privileges

Vijf verschillende dilemma's

Dilemma		Afwegingen		
1	Bedrijfsvoering	Privileges om te bevoorraden buiten venstertijden betekent voor de vervoerder minder restricties en een efficiëntere planning. Dus: lagere kosten en minder in te zetten voertuigen en chauffeurs. Strikte venstertijden zonder privileges leidt bovendien tot congestie in de ochtend, waardoor nog minder efficiënt gereden wordt.	↔	Maar... bedrijfsbussen met logo tussen winkelend publiek in de middag en avond is onwenselijk.
2	Service	Levering gedurende hele dag is prettig voor ontvangers (ondernemers, bewoners), en soms voor verzender (bijv. <i>unique selling point</i> richting klanten).	↔	Maar.. kan voor binnenstadondernemers buiten de ochtenden verstoring van verkoopproces zijn en legt druk op vervoerders om ook daadwerkelijk 24/7 service te bieden.
3	Verblijfskwaliteit	Geen voertuigen in winkelgebied buiten de ochtenden is het beste voor verblijfskwaliteit in middag en avond.	↔	Maar... te veel concentratie in (late) ochtend kan als hinderlijker worden ervaren dan (enige) spreiding.
4	Verkeersveiligheid	Geen voertuigen in het winkelgebied is het veiligst, zeker 's middags als er veel winkelend publiek in de stad is.	↔	Maar... te veel extra voertuigen in de ochtenden -zeker wanneer het drukker is (einde ochtend) én ochtendspits (schoolgaande kinderen) - en tijdsdruk bij chauffeurs is onveilig.
5	Duurzaamheid (uitstoot)	Geen restricties is efficiënter plannen en dus minder kilometers en dus minder uitstoot	↔	Maar... blootstelling (luchtverontreiniging, geluid) is hinderlijker als het drukker is op straat.. (En met ZE-eisen aan privilege kun je uitstoot verminderen)

3. Stakeholderanalyse impact privileges

- Zoals het figuur op de vorige slide duidelijk maakt, kent elk dilemma voors en tegens.
- Per stakeholder verschilt bovendien de waardering van de voors en tegens van elk dilemma. In het schema op de volgende slides hebben we deze voors en tegens per dilemma voor ieder type stakeholder weergegeven.
- Daarbij is met kleurstelling aangegeven in hoeverre de stakeholders per thema positief dan wel negatief tegenover privileges staan.

3. Stakeholderanalyse impact privileges (ruimere venstertijden)

Stakeholder	Dilemma				
	1. Bedrijfsvoering	2. Service	3. Verblifskwaliteit	4. Veerkracht	5. Duurzaamheid
Vervoerders	Sterk positief <ul style="list-style-type: none"> + Efficiëntere planning, minder kosten, minder chauffeurs, minder km's, minder voertuigen + Er kunnen meer klanten aangenomen worden + Slechts enkele vervoerders zullen iets eerder beginnen als venstertijden gelden. Minder ontvangers zijn thuis en heeft vroeger starten heeft impact op bedrijfsproces (en evt. service) 	Licht positief <ul style="list-style-type: none"> + Later leveren creëert kans om meer klanten aan te nemen + Geeft meer ruimte en tijd om service te leveren, waardoor snelle levering (voor 23 uur bestellen, morgen in huis), naleveringen en tijd voor meer extra service bij levering (bv. 'leveren tot in de koelkast') - Legt druk op vervoerder om 24/7 te leveren en veel extra service te bieden + Als venstertijden strikter worden, zullen enkele vervoerders iets eerder starten. Dat betekent: minder ontvangers thuis (meer sleutelservice), minder efficiëntie, vaker 	Geen mening	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> + Meer conflicten in de middag door meer conflicten tussen vervoerders enerzijds en voetgangers en fietsers anderzijds + Minder ochtendspits, minder opstoppingen in ochtenden, minder tijdsdruk bij chauffeurs, zorgt minder onveilige situaties in de ochtenden 	Licht positief <ul style="list-style-type: none"> + Geen venstertijden = minder km's per levering = lagere CO2-footprint
Ondernemer (retail)	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> +/- Twee perspectieven: zelf bevoorraden eigen zaak versus bevoorraden worden door leverancier + 's Middags is het het drukste in de winkel, de personeelscapaciteit is ingesteld op dit punt. Dus bulk lever in de ochtend + Deel moet eerder open als vervoerders eerder gaan rijden + Deel bevoorradt eigen zaak bij voorkeur buiten venstertijden. 	Licht positief <ul style="list-style-type: none"> +/- Onderscheid 2 typen leveringen relevant: bulk versus spoed-/naleveringen - Bulk concentreren in de ochtend wordt over het algemeen prima gevonden. + Retailondernemers wensen wel ruimte voor spoed-/naleveringen buiten de ochtend (zowel voor eigen voertuig als voor leverancier) + Geen ruimte voor spoed-/nalevering betekent minder (snelle) service door en voor retailondernemer + Privileges zijn noodzakelijk om out-of-store-shipping te doen. Dit levert retail een ondernemerskans op 	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> - Grootste deel van de bezoekers komt 's middags, deze ervaren dan meer last van logistiek verkeer + Opstoppingen in de ochtenden kunnen in enkele straten onwenselijk zijn 	Licht negatief <ul style="list-style-type: none"> - De retailondernemer heeft belang bij een veilige winkelomgeving, en is dus gebaat bij zo min mogelijk verkeer wanneer het druk is. Bezoek is relatief verspreid over de dag, met nadruk op middag 	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> +/- Duurzaamheid in de vorm van uitstoot wordt weinig benademd door de binnenstadondernemer. - De retailondernemer heeft belang bij een schone/rustige winkelomgeving, en is dus gebaat bij zo min mogelijk verkeer wanneer haar klanten aanwezig zijn.
Ondernemer (horeca)	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> - Bulk in de ochtend is prima + Wel ruimte voor flexibiliteit, m.n. spoedbevoorrading van eigen zaak met eigen voertuig + Ruimere tijden voor horecaverancier voorkomt dat ondernemer zelf naar groothandel moet - Zaken zijn vaak 's ochtends nog niet open, dus ruimere tijden scheelt personeelsinzet / aanwezig zijn - 's Middags is het personeel echter bezig met horecawerkzaamheden. Kan verstoring zijn + Hogere prijs door inefficiënte bedrijfsvoering leverancier 	Sterk positief <ul style="list-style-type: none"> + Een latere bezorging levert kans op om versere producten te gebruiken en om last minute bestellingen te doen + Meer ruimte voor thuisbezorging en catering 	Licht negatief <ul style="list-style-type: none"> - Terrasgasten ervaren extra overlast van middaglogistiek 	Licht negatief <ul style="list-style-type: none"> - De horecaondernemer heeft belang bij een veilige winkel- en terrasomgeving, en is dus gebaat bij zo min mogelijk verkeer wanneer het druk is. Bijna al haar klanten komen 's middags of 's avonds + In vaak nauwe straten met veel daghoreca, kan in de ochtenden een onwenselijke situatie ontstaan door forse drukke logistieke voertuigen. Zeker als die onder druk staan om tijdig het gebied te verlaten. 	Licht negatief <ul style="list-style-type: none"> - De horecaondernemer heeft belang bij een schone/rustige winkelomgeving, en is dus gebaat bij zo min mogelijk verkeer wanneer haar klanten aanwezig zijn +/- Duurzaamheid in de vorm van uitstoot wordt minder relevant gevonden
Bewoners	Geen mening	Sterk positief <ul style="list-style-type: none"> + De mogelijkheid om logistiek vervoer (zoals pakketdiensten en boodschappen) te ontvangen buiten venstertijden is een groot voordeel + Enkel goederen (bijv. pakketten en levensmiddelen) ontvangen in de ochtend pas niet ambitie gemeenten om wonen in binnenstad te stimuleren + Wat een ruimte voor spoedleveringen en -werkzaamheden buiten ochtenden 	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> + De bewoner forenst vaak tijdens ochtendspits, en is gebaat bij een lagere spitspiek - Concentratie logistieke voertuigbewegingen in de ochtenden kan leiden tot meer conflicten met schoolgaande kinderen - Overdag ervaart de bewoner al drukte in de straat. Logistiek verkeer naar de ochtend verzorgt betere verdeling voetganger, fiets, logistiek verkeer 	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> - auto's in drukke middag en onwenselijke situaties in in avonden (overlast pakketbezorgers en thuisbezorgers + bewoners zijn vaak in de middag afwezig, ervaren dan dus minder overlast 	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> - Overlast geluid, blootstelling in middag + Minder drukte ochtendspits en minder uitstoot door minder voertuigkm's
Bezoekers	Geen mening	Licht positief <ul style="list-style-type: none"> + Door mogelijkheden spoed- en naleveringen kunnen bezoekers van een snellere en betere service ervaren 	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> - Is er vooral middag, wenst dan geen auto's op straat en bij terrassen. - Ochtendbezoeker wil liever minder voertuigen in ochtend. En piek in de ochtend kan ten koste gaan van de verblifskwaliteit in de ochtenduren. 	Neutraal <ul style="list-style-type: none"> - Voertuigen in drukke middag, wanneer meeste bezoekers de binnenstad bezoeken, kunnen tot meer conflicten leiden in de middaguren + de piek in de ochtend kan in een aantal straten met veel fiets- en loopstromen tot onveilige situaties leiden 	Licht negatief <ul style="list-style-type: none"> - Overlast geluid, blootstelling in middag, voertuigen zijn langer in gebied + De 'groeie' bezoeker vindt toename CO2-uitstoot negatief

LEGENDA

Geen mening

Sterk negatief

Licht negatief

neutraal

Licht positief

Sterk positief

3. Conclusies stakeholderanalyse impact privileges (1)

Samengevat kunnen per stakeholder de volgende conclusies worden getrokken:

- **Vervoerders** zijn positief over privileges. Het zorgt voor efficiëntere bedrijfsvoering, minder congestie in de ochtend en meer ruimte om service te leveren.
- **Binnenstadondernemers (retail)** kunnen door privileges ook buiten ochtenden beleverd worden. En *ship from store* is makkelijker doordat goederen einde middag afgehaald kunnen worden. Wel kijken ze kritisch naar overlast voor klanten, die vooral in de middag komen.
- **Horecaondernemers** kunnen door privileges makkelijker naleveringen ontvangen. Zonder privileges voor hun leveranciers moeten zij zelf naleveringen ophalen bij de groothandel. Steeds meer horecaondernemers doen bovendien catering en thuisbezorging. Privileges maken dit makkelijker mogelijk. Met name horecaondernemers met terras zijn kritisch op negatieve effecten op verblijfskwaliteit en conflicten tussen vervoerders en hun klanten in de middaguren. Dit geldt met name in de drukke, nauwe winkelstraten en op de drukke momenten.
- **Bewoners** kunnen door privileges boodschappen en pakketten ook buiten de ochtenden ontvangen. Zonder privileges worden deze tijdsblokken vaker gesloten in binnensteden. Overlast en congestie in de ochtend wordt door (forensende) bewoners als vervelend ervaren. Aan de andere kant erkennen zij ook de overlast van conflicten tussen bewoners, bezoekers en voertuigen in de drukke middaguren en weekenden.
- **Bezoekers** zijn negatiever over privileges. Zij zijn met name in de middaguren en avonden in de stad en hebben dan baat bij zo weinig mogelijk verkeer. Aanvullende eisen aan privileges kunnen deze negatieve houding omdraaien.

3. Conclusies stakeholderanalyse impact privileges (2)

Overall geldt:

- Alle stakeholders erkennen dat er bij de waardering van privileges een verschil is in type straten en gebieden. Rustigere binnensteden en straten, die meer op autoverkeer zijn ingericht, bieden meer ruimte voor privileges dan nauwe, drukke straten.
- Naast type straat is tijdstip en dag in de week ook een belangrijke factor bij de impact van privileges. De meeste stakeholders vinden privileges wenselijker op rustigere momenten dan op drukke momenten op een dag of in een week.
- Het stellen van aanvullende eisen aan privileges kan een positieve invloed hebben op de houding van stakeholders op privileges (zie hoofdstuk 4)

4. Aanvullende eisen voor succesvolle privileges

- Aanvullende criteria aan ontheffingen of ontheffingsaanvragers kunnen helpen om de “scherpe randjes” of negatieve aspecten van privileges te mitigeren en positieve effecten te stimuleren.
- In lijn met een (juridisch) robuust en werkend ontheffingensysteem, zijn er eisen te stellen aan de ingezette voertuigen, doelgroepen en type levering. Daarnaast kunnen specifieke kenmerken aan een ontheffing worden toegevoegd;
 - Gespecificeerd op **voertuig**:
 - Grootte (bijv. enkel kleine voertuigen, LEVV's)
 - Aandrijving (bijv. enkele Zero Emissie)
 - Verkeersveiligheidseisen (bijv. Direct Vision)
 - Gespecificeerd op **doelgroep en type levering**:
 - Enkel leveringen aan (bijv. particulieren, (dag)horeca)
 - Enkel leveringen van (bijv. post-pakketbedrijven, thuisbezorging levensmiddelen)
 - Enkel binnenstadondernemers
 - Enkel incidentele leveringen of naleveringen
 - **Kenmerken** toegevoegd aan ontheffing:
 - Tijd (bijv. alleen tussen 12u en 14u, of alleen avond)
 - Plaats (bijv. voorgeschreven route, uitzondering voor drukke straten, of i.c.m. verplicht laden en lossen op aangewezen plekken)
 - Maximum (max aantal kentekens, max x per maand)

4. Aanpak privileges: zijn mitigerende eisen werkbaar?

	Algemeen: is het werkbaar?	Voor stimulering ZE werkbaar?
Grootte	Is een reële eis en goed handhaafbaar. Bestelauto is werkbaar voor post-pakket en naleveringen horeca (vaak kleinere naleveringen). Bovendien eenduidig als omvang wordt gedefinieerd naar voertuigtype (n1, etc). Voor bulkleveringen horeca, groot deel leveringen retail (o.a. supermarkten en palletleveringen is leveren in een kleiner voertuig geen reële eis.	Uitstootvrij is reële aanvullende eis voor kleine voertuigen. Zero emissie voertuigen zijn vaak ook de kleinere voertuigen.
Aandrijving	Uitstootvrij is een zeer reële eis, die in een aantal steden al wordt toegepast. Het is goed werkbaar en handhaafbaar. Met name als tussenstap of alternatief voor de ZE Zone interessant. Stimuleert koplopers die investeren in (nu nog duurdere ZE). Voertuigen kunnen efficiënter ingezet worden. Minder reëel is deze eis voor leveringen met voertuigen waar geen kleiner of ZE alternatief voor is (bijv. supermarkten, bulkleveringen horeca, palletleveringen).	-
Verkeersveiligheid	Is meestal relevant voor vrachtoetuigen (dode hoek apparatuur, direct visioning). Zeker als grote voertuigen privileges krijgen in drukke gebieden en op drukke momenten. Zou bijvoorbeeld passende eis zijn voor supermarktleveringen of horecaleveringen met grote voertuigen in drukke gebieden. Aandachtspunt: wel duidelijke definiëring hanteren.	Aangezien verkeersveiligheidseis vaak geldt voor grote voertuigen, ligt een extra ZE-eis niet voor de hand. Deze voertuigen zijn vaak onvoldoende beschikbaar in zero emissie.
Leveringen aan...	Denk aan privileges voor leveringen aan particulieren (bijv. boodschappen of pakketten), supermarkten of aan ondernemingen die pas na venstertijden openen. Daarnaast kun je denken aan hotels (incheckers bagage), cultuurinstellingen of galerieën. De eis is moeilijk eenduidig te definiëren en moeilijk te handhaven. Bovendien is het onduidelijk wie de ontheffing aanvraagt: de leverancier of de ontvanger?	Bij privileges voor leveringen aan particulieren gaat het vaak om thuisbezorging boodschappen en post/pakket. ZE is dan een reële aanvullende voorwaarde, gezien type voertuigen. Andere voorbeelden zijn vaak te divers om ZE als standaard aanvullende eis te hanteren.
Leveringen van...	Ligt meer voor de hand dan bovenstaande categorie. Maar ook deze categorie is moeilijk eenduidig te definiëren. Denk aan een kvk-indeling, maar ook dan is er al snel sprake van een grijs gebied. Daarnaast ook moeilijk te handhaven. Denkbare categorieën zijn leveranciers versproducten, supermarktleveringen. Deze segmenten hebben vaak geen alternatief. Bieden service is ander argument voor dit privileges. Denk aan afhaalronde einde middag binnenstadondernemers (voor <i>ship from store</i>) en leveringen aan bewoners van de binnenstad, waardoor een privilege voor post-pakket of thuisbezorging boodschappen verdedigbaar kan zijn.	Voor leveringen met voertuigen waar veel ZE-varianten van beschikbaar zijn is dit een reële eis. Denk aan post-pakketleveringen of thuisbezorging boodschappen.
Tijd / plaats	Een specifiek tijdsblok koppelen aan een privilege is vooralsnog lastig te handhaven (in toekomst eventueel wel). Zelfde geldt voor specifieke plaats of route als eis. Maakt beleid ook minder duidelijk voor vervoerder.	Het ligt vooralsnog niet voor de hand ZE eis te koppelen aan specifiek tijdstip of locatie in binnenstad.
Maximum	Is werkbaar mits er niet te veel aanvullende eisen worden gesteld. Kan bijvoorbeeld optie zijn voor aanvullende eis in pilotperiode. Daarmee tackle je eventuele angst dat aantallen niet meer in controle zijn of enkele bedrijven voor een flinke batch kentekens privilege aanvragen. Juiste plafond inschatten is wel lastig.	Is werkbaar mits maximum niet te laag wordt gelegd – dan bestaat er immers geen trigger voor aanschaf uitstootvrij.

4. Aanpak privileges: zijn mitigerende eisen werkbaar?

- Mitigerende eisen zijn werkbaar als de eis realistisch is voor het type voertuig waar goederen mee geleverd worden.
- Heldere definiëring en goede handhaafbaarheid is belangrijke voorwaarde voor goed werkende mitigerende maatregelen.
- Eisen met betrekking tot aandrijving, grootte en type voertuigen zijn goed werkbaar, zeker als wordt aangesloten op eenduidige karakteristieken (bv. voertuigkenmerken die op kentekenbewijs staan).
- Eisen met betrekking tot segmenten zijn lastiger. Segmenten zijn vaak onvoldoende eenduidig en (daarmee) lastig handhaafbaar.
- Aanvullende eisen aan plaats en locatie is vaak lastig handhaafbaar en draagt het risico bij zich dat beleid onduidelijk wordt voor vervoerder.
- Het is mogelijk onderscheid te maken tussen verschillende typen gebieden binnen een venstertijdengebied. Denk aan rustige aanloopstraten en drukke, nauwe winkelstraten (zie bijlage 3). Wel is het verstandig daar terughoudend in te zijn. Onderscheid tussen gebieden gaat namelijk ten koste van uniformiteit beleid.
- Het hanteren van plafonds bij privileges kan gevoelsmatig comfort bieden om in control te blijven. Passende maxima zijn echter lastig vooraf in te schatten. Eisen moeten niet te laag zijn, anders biedt een privileges te weinig reden om te investeren in een bepaald type voertuig.

5. Conclusie (1)

- Privileges zijn een nuttig instrument om de inzet van uitstootvrije bezorgmethoden te versnellen. Meest voor de hand ligt het privilege waarmee venstertijden worden verruimd.
- Privileges die uitstootvrije bezorgmethoden stimuleren zijn voor 2 typen gemeenten interessant:
 - ZE Zone gemeenten: privileges als voorloper en trigger tot volledige inzet uitstootvrije bezorgmethoden (zodat je al voor 2028 maximaal effect pakt);
 - Gemeenten zonder ZE Zone die wel een incentive willen bieden aan schone en stille voertuigen.
- Privileges kunnen een manier zijn om op beleidsdoelen te behalen, koplopers te bevoordelen en om de druk binnen de venstertijden te verminderen (mits handhaving en ontheffingsverlening strikt is!).
- Beleidsdoelen waar privileges aan kunnen bijdragen zijn: minder voertuigbewegingen, meer zero emissie en minder grote logistieke voertuigen.
- Privileges om te bevoorraden buiten venstertijden hebben als belangrijkste effect:
 - Afname van het aantal voertuigbewegingen in de ochtend
 - Lichte afname van het totaal aan voertuigbewegingen over de gehele dag, omdat vervoerders efficiënter kunnen plannen
 - Maar ook: een toename van het aantal voertuigbewegingen in de middag en avond; juist de momenten waarop er meer bezoekers in de stad zijn.

5. Conclusie (2)

- Er is vooralsnog weinig ervaring met privileges en er bestaat koudwatervrees bij gemeenten; men is bang voor overlast van (zero emissie) voertuigen buiten venstertijden.
- Met een aantal mitigerende maatregelen kun je sturen op beleidsdoelen, negatieve effecten van het privilege beperken en maximaal effect pakken.
- Met name extra eisen aan het type voertuig (grootte en zero emissie) zijn goed werkbare privileges die positieve effecten kunnen stimuleren en overlast beperken. Privileges gekoppeld aan segmenten en locaties werken minder goed.
- Om rekening mee te houden:
 - Te veel maatwerk is een risico voor de handhaafbaarheid en duidelijkheid van het beleid;
 - Enkel voor grote venstertijdengebieden met daarbinnen duidelijke verschillen in type gebied (bijv. bewonersgebied en kernwinkelgebied) is het te overwegen te differentiëren tussen gebieden. Deze differentiatie gaat wel ten koste van de uniformiteit en duidelijkheid van beleid;
 - Strikte handhaving en strikt ontheffingenbeleid is een belangrijke voorwaarde voor goede werking van dit privilege.

Bijlagen

1. Aanpak onderzoek
2. Vijf stakeholders, vijf dilemma's
3. Privileges in 2 gebiedstypen

Bijlage 1: Aanpak onderzoek

Aanpak onderzoek

Om antwoord te krijgen op de onderzoeksvragen is de volgende aanpak gehanteerd:

- Gesprekken met stakeholders hebben inzicht gegeven in hoe zij tegenover inzet van privileges staan
- We hebben binnen een aantal groepen diverse gesprekken gevoerd, o.a. met:

Vervoerders	Gemeente	Ondernemers	Bewoners	Bezoekers
<ul style="list-style-type: none">• HANOS• Koopman TransMission• DHL	<ul style="list-style-type: none">• Handhaving• Verkeer• Economische zaken• Logistiek• Programmamanager binnenstad Groningen	<ul style="list-style-type: none">• Ondernemersverenigingen• KHN	<ul style="list-style-type: none">• Bewoners binnensteden Noord-NL	<ul style="list-style-type: none">• Centrummanagers Groningen, Assen en Leeuwarden

- De gesprekken geven inzicht hoe privileges het beste ingezet kunnen worden. En welke voorwaarden eraan verbonden kunnen worden (zie hoofdstuk 4 voor de diverse kenmerken van privileges)
- De beste manier om privileges in te zetten is afhankelijk van de doelen die een stad ambieert. Dit kan verschillen per type gebied, straat, doelgroep en tijdstip.

Bijlage 2: Vijf stakeholders, vijf dilemma's

Stakeholderbelangen: vijf dilemma's

Uitgewerkte visie: Vervoerders



1. Bedrijfsvoering

- Geen venstertijden maakt efficiënter plannen en daarmee kostenverlaging mogelijk doordat de planning minder restricties kent. Venstertijden leiden bovendien tot congestie waardoor nog minder efficiënt gereden wordt.
- Geen venstertijden betekent meer capaciteit met hetzelfde wagenpark en dus de mogelijkheid tot een groter klantenbestand.
- Door efficiëntere ritten zijn minder chauffeurs en bijrijders nodig. In de huidige tijden is chauffeurstekort een van de grootste uitdagingen voor vervoerders.
- Beperkt aantal vervoerders zal iets eerder starten met rijden. Dit effect zal groter zijn als venstertijden (incl. handhaving en ontheffingenbeleid) in veel steden strikt zijn.
- Vroeger uitrijden betekent wijziging bedrijfsproces, evt wijziging serviceafspraken en minder particulieren en ontvangers zijn thuis.
- Aan de andere kant zijn tegenwoordig bedrijfsbussen met logo tussen winkelend publiek geen reclame meer.

2. Service

- Later leveren creëert mogelijkheid meer klanten aan te nemen.
- Leveren buiten venstertijden biedt ruimte om meer service te bieden. Denk aan 'voor 23 uur bestellen, is morgen in huis'. Dergelijke service is voor ontvangers in de binnenstad amper mogelijk als leveringen enkel in de ochtenden kunnen plaatsvinden.
- Naleveringen en spoedleveringen zijn buiten de ochtenden mogelijk
- Aan de andere kant legt de mogelijkheid om service te kunnen bieden ook direct de druk bij vervoerders neer om alle service te moeten bieden. Venstertijden geven vervoerders een argument om niet op alle vragen van ontvangers 'ja' te hoeven antwoorden

3. Verblijfskwaliteit

- De vervoerder heeft geen mening betreffende de verblijfskwaliteit in het venstertijdengebied.

4. Verkeersveiligheid

- Geen voertuigen in het winkelgebied is het veiligst. In de middagen zijn er meer voetgangers en fietsers van bezoekers in de stad. Minder voertuigen op dat moment van de dag zorgt daarom voor minder conflicten.
- Tegelijkertijd zorgen extra voertuigen in de ochtendspits (schoolgaande kinderen) en aan het einde van de ochtend voor verslechtering van de verkeersveiligheid.
- Bovendien kan de tijdsdruk die venstertijden op chauffeurs meebrengt, leiden tot onveiligere situaties

5. Duurzaamheid (uitstoot)

- Vervoerders die zich niet aan venstertijden hoeven te houden, kunnen efficiënte (met minder km's) leveren waardoor de totale CO2 footprint zo laag mogelijk is. Privileges kunnen echter gekoppeld zijn aan voorwaarde zero emissie, wat een positieve impact op vermindering uitstoot heeft

Stakeholderbelangen: vijf dilemma's

Uitgewerkte visie: Ondernemers (retail)



1. Bedrijfsvoering

- De binnenstadondernemer richt zijn personeelscapaciteit in op het drukste moment van de dag. Dit is tussen de middag.
- Een aantal binnenstadondernemers prefereert om buiten de venstertijden bevoorraad te worden. Binnenstadondernemers moeten eerder open wanneer vervoerders zich aan gehandhaafde venstertijden gaan houden.

2. Service

- Twee perspectieven: zelf bevoorraden eigen zaak versus bevoorraad worden door leverancier
- Onderscheid 2 typen leveringen relevant: bulk versus spoed-/naleveringen
- Binnenstadondernemers kunnen met venstertijden minder flexibel en minder goed met spoed beleverd worden. Voor naleveringen zullen ondernemers bijvoorbeeld zelf naar de groothandel moeten
- Mogelijk zullen binnenstadondernemers eerder open moeten. Een aantal leveranciers zal mogelijk een (half) uur eerder starten.
- Als pakketten ná 12 uur niet meer afgehaald kunnen worden, is “*ship from store*” minder interessant.
- Geen ruimte voor spoed-/nalevering betekent minder (snelle) service door en voor retailondernemer

3. Verblijfskwaliteit

- Harde venstertijden tot 12 uur kan leiden tot opstoppingen en onwenselijke situaties in aantal met veel voetgangers en fietser.
- Bij privileges ervaart de bezoeker overlast op het drukste moment van de dag.
- Ruimte voor voetganger en fiets ipv logistieke voertuigen (maar bijv. ook geparkeerde fietsen) wordt steeds belangrijker gevonden. Daarin is wel een omslag zichtbaar in denken bij ondernemers. Voorheen: geef voertuigen en fietsen alle ruimte, nu: prima als fietsen een max tijd op een specifieke plek mogen staan.

4. Verkeersveiligheid

- Zien met name na 12-en, op drukke dagen en in specifieke straten mogelijk conflicten.
- Herkennen ook risico als veel vervoerders snel moeten zijn om voor 12 de stad uit te zijn.
- De retailondernemer is gebaat bij een veilige winkelomgeving, maar het bezoek is meer verspreid over de dag dan de horecaondernemer. Daarmee is het moment van de venstertijden minder relevant.

5. Duurzaamheid (uitstoot)

- De retailondernemer heeft belang bij zo min mogelijk uitstoot op locatie wanneer er klanten aanwezig zijn. Belang vermindering uitstoot heeft geen hoge prioriteit in het kader van logistiek

Stakeholderbelangen: vijf dilemma's

Uitgewerkte visie: Ondernemers (horeca)



1. Bedrijfsvoering

- Zaken zijn in de ochtend vaak nog niet open. Privileges voor horecaleveranciers om buiten ochtenden te leveren, voorkomt in sommige gevallen dat horeca eerder open moeten om leveringen in ontvangst te nemen. Daardoor minder personeel nodig
- Hier staat tegenover dat in de middag personeel vaak bezig is met horecawerkzaamheden. Leveringen in de middag kunnen daardoor als verstoring van de bedrijfsvoering worden ervaren.
- Wanneer geen privileges gelden, zal de horecaondernemer naleveringen zelf bij de groothandel moeten ophalen buiten venstertijden. Dit is voor de ondernemer zeer ongewenst.
- Bevoorradings eigen zaak is lastiger of niet meer mogelijk als strikte venstertijden zonder privileges gelden.. O.a. voor spoedleveringen is dat onwenselijk
- Voor bewustwording dat bulk leveringen in de ochtenden moet zijn venstertijden prima voor de horeca, maar er moet flexibiliteit zijn, met name voor spoedleveringen eigen vervoer
- Hogere prijs door inefficiënte bedrijfsvoering leverancier

2. Service

- Horecaondernemers kunnen met venstertijden minder flexibel en minder goed met spoed beleverd worden
- Daardoor zal met name de daghoreca vaker 'nee' moeten verkopen. Denk aan grote groepen die willen dineren en andere specifieke wensen waarvoor nalevering wenselijk is. Mogelijk zullen binnenstadondernemers eerder open moeten. Een aantal leveranciers zal mogelijk een (half) uur eerder starten.
- Nieuwe (kleinere) horeca-ondernemers zullen mogelijk een 'nee' te horen krijgen van leveranciers, omdat er onvoldoende chauffeurs zijn om leveringen in de ochtenden te doen. Privileges maken thuisbezorging en catering interessanter, leveringen kunnen dan immers later en verser de deur uit.

3. Verblijfskwaliteit

- Wanneer leveranciers de mogelijkheid krijgen om buiten venstertijden te leveren zullen terrasgasten op het drukste moment van de dag overlast ervaren van de logistiek.

4. Verkeersveiligheid

- Horecaondernemer heeft belang bij een veilige winkel- en terrasomgeving, en is dus gebaat bij zo min mogelijk verkeer tijdens drukte. Bijna alle klanten komen 's middags of 's avonds
- Zien met name na 12-en, op drukke dagen en in specifieke straten mogelijk conflicten. Strikte venstertijden voorkomen deze conflicten in de middagen en avonden
- Maar er ontstaat ook een risico dat het erg druk is in de ochtenduren en chauffeurs bovendien met druk op de ketel werken. Dat kan leiden tot onveilige situaties

5. Duurzaamheid (uitstoot)

- De horecaondernemer heeft belang bij een schone/rustige winkelomgeving, en is dus gebaat bij zo min mogelijk verkeer wanneer haar klanten aanwezig zijn
- Duurzaamheid in de vorm van uitstoot wordt minder relevant gevonden

Stakeholderbelangen: vijf dilemma's

Uitgewerkte visie: Bewoners



1. Bedrijfsvoering

- Bewoners hebben geen mening betreffende de bedrijfsvoering.

2. Service

- De mogelijkheid om logistiek vervoer (zoals pakketdiensten en boodschappen) te ontvangen buiten venstertijden is een groot voordeel
- Enkel goederen (bijv. pakketten en levensmiddelen) ontvangen in de ochtend pas niet ambitie gemeenten om wonen in binnenstad te stimuleren
- Wenst ruimte voor spoedleveringen en –werkzaamheden buiten ochtenden

3. Verblijfskwaliteit

- De bewoner forenst vooral tijdens de ochtendspits. Zonder privileges zal deze ochtendspits drukker zijn door een verhoogde aanwezigheid van de logistiek. Tegelijkertijd ervaart de bewoner die thuis blijft overdag minder drukte in het venstertijdengebied.
- Negatief: overdag ervaart de bewoner al drukte in de straat. Logistiek verkeer naar de ochtend verzorgt betere verdeling voetganger, fiets, logistiek verkeer
- Binnenstad wordt ook steeds meer plek om te wonen. Daar passen geen grote, zware (diesel)voertuigen bij, zeker niet in de avonden en middagen

4. Verkeersveiligheid

- Auto's in drukke middag en onwenselijke situaties in in avonden (overlast pakketbezorgers en thuisbezorgers)
- Bewoners zijn vaak in de middag afwezig, ervaren dan dus minder overlast

5. Duurzaamheid (uitstoot)

- Privileges betekent dat de bewoner gedurende de dag overlast blijft ervaren van geluid en uitstoot. Tegelijkertijd is de uitstoot verdeeld over de dag en kan de leverancier efficiënter rijden waardoor de totale uitstoot minder is.

Stakeholderbelangen: vijf dilemma's

Uitgewerkte visie: Bezoekers



1. Bedrijfsvoering

- Bezoekers hebben geen mening betreffende bedrijfsvoering.

2. Service

- Door mogelijkheden spoed- en naleveringen kunnen bezoekers van een snellere en betere service ervaren. Denk aan een groep bezoekers die in de middag een (klein) restaurant vraagt of ze in de avond kunnen dineren. Zonder mogelijkheden tot nalevering, zal dat minder makkelijk mogelijk zijn.

3. Verblijfskwaliteit

- Is er vooral middag, wenst dan geen auto's op straat en bij terrassen.
- Deel ochtendbezoeker: wil liever minder voertuigen in ochtend. En piek in de ochtend kan ten koste gaan van de verblijfskwaliteit in de ochtenduren.

4. Verkeersveiligheid

- Voertuigen in drukke middag, wanneer meeste bezoekers de binnenstad bezoeken, kunnen tot meer conflicten leiden in de middaguren
- de piek in de ochtend kan in een aantal straten met veel fiets- en loopstromen tot onveilige situaties leiden

5. Duurzaamheid (uitstoot)

- Overlast geluid, blootstelling in middag, voertuigen zijn langer in gebied
- De 'groene' bezoeker vindt toename CO2-uitstoot negatief

Bijlage 3: Privileges in 2 gebiedstypen

Aanpak privileges: onderscheid tussen gebieden?

- Bij een uniform en eenduidig gebied ligt het voor de hand om ook privileges eenduidig te behandelen.
- Het inzetten van privileges voor het gehele gebied heeft (ten opzichte van een gedifferentieerd model) een aantal voordelen:
 - **Uniform:** Voor iedereen is duidelijk dat een privilege voor het gehele gebied geldt. Dat maakt het privilege klantvriendelijker en duidelijker voor zowel de aanvrager als de gemeente (handhaving, ontheffingsverlening). Ook met oog op de venstertijden en eventueel een toekomstige ZE zone, die eveneens voor het gehele gebied geldt.
 - **Goed handhaafbaar:** Alle privileges kunnen gehandhaafd worden met camera's. Met een gedifferentieerd model is meer inzet van camera's of boa's op straat nodig voor een goede handhaving.
 - **Technisch beter werkbaar:** Een privilege dat geldig is voor het volledige venstertijdengebied, is aan de achterkant makkelijker te organiseren. Het aanvragen, toewijzing en beheer van het privilege is eenvoudiger. Er hoeven in het ontheffingsysteem minder producten te worden aangemaakt.
- In veel middelgrote en kleinere steden, of in wijkwinkelgebieden, ligt een uniforme aanpak voor de hand. De venstertijdengebieden zijn eenduidig (vaak voetgangersgebied met venstertijden) en zijn qua omvang beperkt.

Aanpak privileges: onderscheid tussen gebieden?

- Mocht het gebied dusdanig groot zijn met veel verschillen tussen straten en gebieden, is onderscheid tussen gebieden een optie. Voordeel daarvan is dat je meer maatwerk kunt toepassen.
- In veel grote steden zijn vaak 2 type gebieden met beperkingen gangbaar: een kernwinkelgebied als voetgangersgebied, vaak omringd met een schil met beperkte toegang (de rustigere aanloopstraten). In dergelijke gebieden is het een realistische overweging om onderscheid te maken.
- Dit onderscheid heeft wel consequenties voor handhaving en uniformiteit van ontheffingenbeleid. Het vraagt een intensievere camerahandhaving en heldere communicatie van onderscheid in gebied is van belang.
- De stad Groningen kan als voorbeeld genomen worden. In die stad kunnen we de twee gebiedstypen typeren aan de hand van twee archetypen straten, beide gevestigd binnen het venstertijdengebied. Een venstertijdengebied van een stad kan op deze archetypen geprojecteerd worden:
 - a) **Drukke winkelstraat** (“Folkingestraat Groningen”): drukke loop-/fietsroute, ingericht voor voetgangers en fietsers, verblijfsgebied, veel horeca (o.a. terrassen) en retail, weinig ruimte laden en lossen, snel opstoppingen.
 - b) **Rustigere aanloopstraat** (“Gedempte Zuiderdiep Groningen”): minder voetgangers, ingericht voor voertuigen (rijbaan), minder horeca en retail, meer ruimte voor laden en lossen, minder snel opstoppingen.
- De drukke winkelstraat biedt minder ruimte voor privileges. Striktere voorwaarden aan privileges (bijv. grootte voertuig) is aan te bevelen.
- In rustigere aanloopstraten is vaak meer ruimte voor privileges. Dit kan de druk tijdens de venstertijden ook wat van de drukke winkelstraten halen. Aanvullende eisen aan privileges zijn in deze gebieden minder noodzakelijk.



Type straat	Drukke winkelstraat	Rustige aanloopstraat
Referentielocatie	Folkingestraat, Groningen	Zuiderdiep, Groningen
Geschiktheid privileges	Minder geschikt (drukker in de middag)	Geschikt voor inzetten privileges, kan druk van venstertijden halen in drukke gebieden
Aanbeveling privileges	Striktere voorwaarden aan voertuigen, doelgroepen en ontheffing zelf (tijd, locatie, aantal)	Buiten venstertijden leveren kan piekdruk verlichten, met minder voertuigen dus meer veiligheid en minder overlast, betere service richting ontvangers. Combinatie van voorwaarden stellen aan de ontheffingen is aanbeveling
Passende voorwaarde per voertuig	<ul style="list-style-type: none"> Enkel kleine voertuigen, bijv. LEVV's, max afmeting Enkel ZE voertuigen Veiligheidseis aan voertuigen 	<ul style="list-style-type: none"> Enkel kleine voertuigen, bijv. LEVV's, max afmeting Alle voertuigen: bij piekdruk, overlast en onveilige situaties Enkel ZE-voertuigen Veiligheidseis aan voertuigen, bijv. Direct Vision
Per doelgroep	<ul style="list-style-type: none"> Enkel naleveringen (als het echt niet anders kan..) Enkel specifieke stromen Enkel leveringen particulieren: indien steden bewoners deze service niet willen ontzeggen buiten de ochtenden Enkel ondernemers die zelf in straat/gebied gevestigd zijn 	<ul style="list-style-type: none"> Enkel spoed-/naleveringen Geen eisen aan doelgroepen, enkel aan type voertuigen Enkel specifieke stromen: kan hier coulanter Enkel leveringen particulieren Enkel ondernemers die zelf in straat/gebied gevestigd zijn
Aanvullende voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> Tijd: in 'daluren' extra uur, enkel avonden, niet in weekenden, niet tijdens ochtendspits (op doorfietsroutes) Locatie: enkel straat x (lastig handhaafbaar), enkel icm verplicht gebruik laad-en losplek, niet voor doorfietsroutes Maximum: plafond aan ontheffingen voor gebied/straat x, max ontheffingen per bedrijf 	<ul style="list-style-type: none"> Tijd: nadere tijdsblokken ligt niet voor de hand in deze straten. Locatie: binnen deze straten ligt het niet voor de hand nog nader te specificeren naar straat. Maximum: plafond aan ontheffingen voor gebied/straat x ligt minder voor de hand, max ontheffingen per bedrijf evenmin.

Illustratie: Drukke winkelstraat “Folkingestraat Groningen”

- Minder geschikt voor groot aantal privileges, want juist in de middagen drukker.
- Aan te bevelen is om privileges in deze straat aan striktere voorwaarden te laten voldoen. Deze voorwaarden kunnen gesteld worden aan voertuigen en doelgroepen en aan de ontheffing zelf (tijd, locatie, aantal). Het ligt voor de hand dat een ontheffing slechts verkregen wordt indien aan een combinatie van deze voorwaarden wordt voldaan.
 - Per voertuig (enkel indien veilig en weinig overlast gevend):
 - Enkel kleine voertuigen, bijv. LEVV's, max afmeting: indien veel opstoppingen en onveilige situaties
 - Enkel ZE voertuigen: indien veel overlast ervaren wordt van 'ronkende motoren', bijv. voor terrassen,.
 - Veiligheidseis aan voertuigen, bijv. Direct Vision (indien veel risicovolle conflicten voetganger/fiets met voertuig, indien onoverzichtelijke situaties)
 - Per doelgroep (enkel in uitzonderingssituaties):
 - Enkel spoed-/naleveringen (als het echt niet anders kan...)
 - Enkel specifieke stromen (bijv. leveringen aan supermarkten, want weinig opslagcapaciteit in binnenstad)
 - Enkel leveringen particulieren (thuisbezorgen boodschappen, post/pakket): indien steden bewoners deze service niet willen ontzeggen buiten de ochtenden
 - Enkel ondernemers die zelf in straat/gebied gevestigd zijn
 - Aanvullende voorwaarden (enkel op rustige momenten, specifieke locaties en met maximum):
 - Tijd: enkel op minder drukke tijdstippen voetgangers/fietsers, bijv. 1 extra uur 12-13, enkel avonden, niet in weekenden, niet tijdens ochtendspits (op doorfietsroutes)
 - Locatie: enkel bestemd voor straat x (= lastig handhaafbaar), enkel icm verplicht gebruik laad- en losplek, niet voor doorfietsroutes
 - Maximum: plafond aan ontheffingen voor gebied/straat x, max ontheffingen per bedrijf

Illustratie: Rustige aanloopstraat “Zuiderdiep Groningen”

- Geschikter voor privileges, want minder risico op conflicten met voetgangers en fietsers, minder overlast, minder opstoppingen.
- Privileges om buiten venstertijden te leveren kan voor sommige doelgroepen de druk van de ketel halen. Daarmee kan de piekdruk en aantal in te zetten voertuigen tijdens venstertijden verminderd worden. Dit kan een positief effect hebben op veiligheid en overlast in de ochtenduren en de service richting ontvangers vergroten.
- Het is in dit type straten dus niet enkel een manier om de uitzonderlijke situaties een uitweg te bieden, maar ook om druk op de ochtenden te verlichten en te sturen op enkele beleidsdoelen (bijv. ZE stimuleren, aantrekkelijke woonfunctie binnenstad).
- Aan te bevelen is om ook in dit type straten een combinatie van voorwaarden te stellen aan de ontheffingen. Hiermee kan met maatwerk gestuurd worden op de beleidsdoelen van de gemeente in relatie tot het karakter van het gebied
- Passende voorwaarden voor dit type straat zijn:
 - Per voertuig:
 - Enkel kleinere voertuigen: Bijv. enkel kleinere voertuigen (LEVV's), indien een gemeente ook in deze straten enkel extra ruimte wil bieden voor de kleinere voertuigen.
 - Alle voertuigen. Als de piekdruk in de drukke straten voor overlast en onveilige situaties leiden in de ochtend, kan ook juist gekozen worden om ook de grotere voertuigen (bijv. horecaleveringen) meer ruimte te bieden om buiten venstertijden (bijv. begin middag te leveren) in deze straten
 - Enkel ZE voertuigen: indien ZE een belangrijk beleidsdoel is voor steden en zij privileges bijvoorbeeld zien als tussenstap of alternatief voor invoering ZE Zone
 - Veiligheidseis aan voertuigen, bijv. Direct Vision. Indien veel risico op conflicten. Bijvoorbeeld op doorfietsroutes, in de buurt van scholen of als extra eis bij leveringen van supermarkten of horeca door grote vrachtwagens
 - Per doelgroep (enkel in uitzonderingssituaties):
 - Enkel spoed-/naleveringen (als het echt niet anders kan..), als steden ook in deze gebieden zeer strikt willen zijn.
 - Geen eisen aan doelgroepen, enkel aan type voertuigen: bijv. indien steden een uniform en goed handhaafbaar ontheffingenbeleid van groot belang vinden. En indien steden het type voertuig belangrijker vinden dan de doelgroep
 - Enkel specifieke stromen (bijv. leveringen aan supermarkten, want weinig opslagcapaciteit in binnenstad). In dit type straten kun je hier coulanter mee omgaan.
 - Enkel leveringen particulieren (thuisbezorgen boodschappen, post/pakket): indien steden bewoners deze service niet willen ontzeggen buiten de ochtenden. Deze straten hebben vaak een mix van functies (wonen, verblijven, retail, horeca). Een goed voorzieningenniveau kan daarom wenselijk zijn.
 - Enkel ondernemers die zelf in straat/gebied gevestigd zijn: indien gemeente een goede tegemoetkoming voor ingezetene ondernemers wenst.
 - Aanvullende voorwaarden (enkel op rustige momenten, specifieke locaties en met maximum):
 - Tijd: enkel op minder drukke tijdstippen voetgangers/fietsers (bijv. 1 extra uur 12-13, enkel avonduren, niet in weekenden). Maar voor deze straten kan ook gekozen worden voor 24/7 ontheffingen. Een dergelijk ruim en duidelijk privilege kan ervoor zorgen dat privileges die een eis stellen aan voertuig (bijv. ZE) meer effect hebben.
 - Locatie: ruimere mogelijkheden voor deze gebieden. Ontheffing om gehele venstertijdgebied in te rijden kan gekoppeld worden aan verplichting om enkel op specifieke locaties te laden en te lossen (evt. in de toekomst met reserveringssysteem). Je kunt binnen deze rustige (aanloop)straten nog uitzondering maken voor straten waar onveilige situaties zich kunnen voordoen, bijv. doorfietsroutes of in de buurt van oversteekplaatsen. Privilege kan ook verleend worden icm verplicht voorgeschreven route.
 - Maximum: plafonds liggend minder voor de hand.