



Ing. J.A. Visscher
Wethouder

Onderwerp Stadsdistributie

Steller Janet Stoker

Zorg
Ouderen
Stadsbeheer
Milieu

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Bezoekadres
Grote Markt 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen
Telefoon (050) 367 76 08
Fax (050) 367 77 57
e-mail: j.visscher@
benw.groningen.nl

Telefoon (050) 367 89 67 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk RO13.3651792

Datum 13 MEI 2013 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op 18 juli 2012 heeft u het besluit genomen om onderzoek te doen naar, en visie te formuleren op mogelijkheden om te komen tot aanscherping, dan wel aanpassing van het huidige beleid met betrekking tot stedelijke distributie.

Met deze brief informeren wij u over de mogelijkheden voor het verbeteren en actualiseren van het huidige beleid. Daarbij schenken wij aandacht aan de volgende onderwerpen, zoals door u is gevraagd:

- a. de waardering van de huidige gang van zaken m.b.t. stedelijke distributie;
- b. de rol van de overheid met betrekking tot het reguleren van stadsdistributie;
- c. de wenselijkheid van een bevoorraderscommissie;
- d. de wenselijkheid van begeleiding door Connekt;
- e. de wenselijkheid van aansluiting bij 'Binnenstadservice Nederland';
- f. de wenselijkheid van bundeling van kleinere volumes;
- g. de wenselijkheid van verruiming van venstertijden (inclusief versvenster);
- h. De effecten van verschillende scenario's op bereikbaarheid, duurzaamheid; leefbaarheid, verkeersveiligheid en efficiency;
- i. de consequenties van verschillende scenario's met betrekking tot handhaving;
- j. de consequenties van verschillende scenario's voor de gemeentelijke begroting.

Allereerst gaan we in op de wijze waarop we informatie hebben verzameld. Om te komen tot een goed antwoord op de door u gestelde vragen hebben we een bevoorradersprofiel opgesteld voor de binnenstad. Vervolgens gaan we nader in op de verschillende bovenstaande onderwerpen en vragen.

Het bevoorradersprofiel (bijgevoegd als bijlage)

Met een bevoorradersprofiel wordt systematisch informatie verzameld over de manier waarop de bevoorrading aan de binnenstad plaatsvindt, en het aantal



transportbewegingen dat daarvoor nodig is. Er ontstaat inzicht in de knelpunten en een concreet beeld wat daarbij de meest geschikte oplossingsmaatregelen zijn.

Er wordt als het ware een logistieke foto gemaakt van de binnenstad: er ontstaat inzicht in de belangrijkste economische en logistieke kenmerken, weergegeven vanuit het perspectief van de ontvangers, de ondernemers. Ook wordt inzicht verkregen in hoe de beroepsvervoerders en leveranciers in onze binnenstad opereren.

Alle binnenstadsondernemers (binnen de diepenring en de singels) zijn geënquêteerd. Van de ruim 1000 ondernemers heeft bijna 30 % deelgenomen aan de schriftelijke enquête. Daarnaast zijn gegevens verzameld bij de belangrijkste toeleveranciers (voornamelijk telefonische interviews met de planners), de vervoerders en hun chauffeurs. Ook de binnenstadsbezoekers zijn bevroegd, in december 2012 en in maart 2013 zijn vier vragen over de invloed van bevoorrading op het binnenstadsbezoek in de detailhandelsmonitor opgenomen.

In het bevoorradingprofiel wordt na de objectieve informatie ingegaan op de meer kwalitatieve aspecten van bevoorrading. Op veel punten gaat het goed en er zijn een aantal verbeterpunten te noemen. In het laatste hoofdstuk van het bevoorradingprofiel worden maatregelen genoemd die de bevoorrading van de binnenstad verbeteren.

Waardering van de huidige gang van zaken m.b.t. stedelijke distributie

Uit het onderzoek komen niet veel grote knelpunten naar voren. De **bezoekers** van de binnenstad ervaren weinig overlast van het bevoorradingverkeer. 77% van de bezoekers ervaart geen enkele overlast van het bevoorradingverkeer, slechts 4 % ervaart veel hinder. De hinder die wordt ervaren leidt nauwelijks tot verandering van winkelgedrag van de bezoekers die zijn geënquêteerd in het kader van de detailhandelsmonitor.

Ondernemers zijn over het algemeen erg positief over de kwaliteit van de bevoorrading al zijn er ook verbeterpunten te noemen. De ondernemers oordelen positief over de bereikbaarheid van de binnenstad. 23 % van de ondernemers geven retourstromen mee aan hun leveranciers. Dat is in verhouding met vergelijkbare steden een hoog aandeel. Er zijn maar weinig ondernemers die zwakke punten aangeven. Dan gaat het vooral over het op ongunstige tijdstippen ontvangen van goederen. Daarnaast wordt het aantal voertuigen dat in de binnenstad aanwezig is, zowel binnen als buiten de venstertijden, als storend ervaren.

De **chauffeurs en leveranciers** zijn over het algemeen positief over het bevoorraden van de binnenstad van Groningen. De binnenstad is goed bereikbaar, er zijn acceptabele loopafstanden vanaf laad- en losplekken en er is begrip voor het tijdelijk blokkeren van de doorgang wanneer wordt bevoorraad.

Een zwak punt is dat er veel laad- en losplekken bezet zijn door (geparkeerde) auto's die er niet horen. Het is soms lastig manoeuvreren in de krappe binnenstad met smalle straten en obstakels. Winkeliers zijn vaak laat aanwezig.

De wenselijkheid van bundeling van kleinere volumes en verruiming van venstertijden (inclusief versvenster) en de effecten op bereikbaarheid, duurzaamheid; leefbaarheid, verkeersveiligheid en efficiency

Uit het bevoorradingsprofiel komen 11 projecten naar voren die kunnen leiden tot verbetering van de bevoorrading van de binnenstad. De maatregelen zijn gericht op het met minder auto's bevoorraden door onder meer te bundelen, het verminderen van overlast van bevoorrading (bijvoorbeeld in de A-straat / Brugstraat), het verruimen van venstertijden of het inzetten van schone en stille voertuigen.

In bijlage 1 is een apart overzicht opgenomen van de verschillende projecten met aanleiding, acties, de trekkers, het effect voor de binnenstad en het effect op de kosten voor de deelnemers aan het project.

De Bevoorradingscommissie en begeleiding door Connekt

Het bevoorradingsprofiel is tot stand gekomen onder begeleiding van een werkgroep met daarin een aantal leden van de Bevoorradingscommissie: vertegenwoordigers van Groningen City Club (GCC), Kamer van Koophandel, Transport en Logistiek Nederland, de vervoerders en verladers organisatie EVO en Connekt.

Op 9 april is de Commissie van Advies inzake Bevoorradingsaangelegenheden of de Bevoorradingscommissie, na lange tijd weer bijeengekomen. Op pagina 39 van het bevoorradingsprofiel vindt u in de bijlage de leden van de Bevoorradingscommissie. Het conceptrapport van het bevoorradingsprofiel is besproken en er is getoetst in hoeverre er draagvlak bestaat voor de verschillende projecten. De aanbevelingen van de Bevoorradingscommissie zijn opgenomen in het bevoorradingsprofiel en in de projectomschrijvingen.

Bij de Bevoorradingscommissie is Connekt (tijdelijk) aangehaakt om de commissie te ondersteunen. Connekt heeft goed zicht op projecten die elders in het land op het gebied van bevoorrading tot stand zijn gekomen en zij kan de commissie daarover adviseren en helpen om tot goede projectvoorstellen voor Groningen te komen. Daarnaast helpt Connekt gemeenten om te komen tot duurzame stadsdistributie en helpt bij het verkrijgen van de 'Lean and Green Award'. De 'Lean and Green Award' wordt uitgereikt aan bedrijven, organisaties en gemeenten die zich actief inspannen om het logistieke en mobiliteitsproces duurzaam te maken door een CO2 reductie van 20 % te behalen in 5 jaar tijd.

Handhaving

Een belangrijk verbeterpunt dat naar voren komt bij alle betrokken partijen is handhaving van het huidige beleid van venstertijden en het privilegebeleid. Er wordt veelvuldig geklaagd over de aanwezigheid van voertuigen in de binnenstad buiten de venstertijden.

Conclusie en het vervolg

Op basis van het onderzoek in het kader van het bevoorradingsprofiel kan worden geconcludeerd dat het met de bevoorrading van de binnenstad goed gaat. De bereikbaarheid van de binnenstad wordt als positief ervaren, er is veel ruimte voor laden en lossen en binnenstad bezoekers ondervinden nauwelijks hinder van bevoorrading.

Op een aantal punten kunnen verbeteringen plaatsvinden, deze verbeteringen zijn in projecten verwoord. De meeste projecten kunnen kleinschalig, op straat- of gebiedsniveau worden uitgevoerd. Er is inzicht in de bereidheid om mee te werken aan deze verbeteringen en er is draagvlak bij de betrokken partijen voor het geheel aan maatregelen. Als grootste knelpunt om de verbeteringen te kunnen doorvoeren wordt het ontbreken van adequate handhaving van venstertijden gezien.

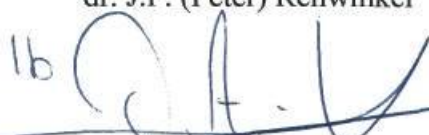
De Bevoorraderscommissie heeft weer een nieuwe start gemaakt. De commissie heeft het voornemen om een werkatelier over bevoorrading te organiseren om het draagvlak voor maatregelen nog beter in kaart te brengen. Ook de wijze van handhaving van venstertijden is onderwerp van gesprek, en een belangrijke voorwaarde voor het slagen van de verschillende voorgestelde projecten.

Voor deze bijeenkomst nodigt de Bevoorraderscommissie ondernemers uit de binnenstad, transporteurs, leveranciers, gemeenteraadsleden en gemeente en overige belanghebbenden uit om deel te nemen. Het werkatelier zal na de zomervakantie worden georganiseerd.


De Bevoorraderscommissie dringt aan op regie door de gemeente om goede uitvoering van maatregelen mogelijk te maken. Uitvoering van de maatregelen ligt voor een groot deel bij ondernemers en vervoerders / leveranciers. De gemeente treedt daarbij graag faciliterend op.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

1b 

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Bijlage 1: Overzicht van voorgestelde projecten naar aanleiding van de analyse in het Bevoorradingsprofiel van de binnenstad

Bundelen: Project 1. Anders bestellen	
Aanleiding	Gemiddeld hebben bedrijven in de binnenstad 5 – 10 leveranciers.
Acties	Aanpassen van het inkoopbeleid: <ul style="list-style-type: none"> - selecteer leveranciers die meer bedrijven in Groningen bevoorraden; - zorg voor minder leveringen per week; - zorg voor minder leveringen per vestiging; - is bundeling via een inkoopcombinatie mogelijk.
Trekker(s)	- Winkeliers; - Horeca.
Effect op de binnenstad	- Vermindering van het aantal voertuigbewegingen; - Minder verstoring van het winkelbeeld; - Verbeteren leefbaarheid; - Efficiënt.
Effect op de kosten	- Lagere transportkosten; - Lagere (gezamenlijke) inkoopkosten.

Bundelen: Project 2. Afstemmen van leverdagen	
Aanleiding	Leveranciers bezorgen in dezelfde straat op verschillende dagen bij verschillende afnemers.
Acties	Ondernemers in een straat of een gebied in dezelfde branche laten goederen op de zelfde wekdagen bezorgen zoals op de rustige maandag.
Trekker(s)	- Winkeliers; - Horeca.
Effect op de binnenstad	- Vermindering van het aantal voertuigbewegingen; - Minder verstoring van het winkelbeeld; - Verbeteren leefbaarheid in een straat of gebied; - Efficiënt.
Effect op de kosten	- Lagere transportkosten; - Lagere (gezamenlijke) inkoopkosten.

Bundelen: Project 3. Bundeling van retourgoederen, karton en plastic

Aanleiding	23 % van de bedrijven geeft retourgoederen, karton en plastic mee aan de leverancier.
Acties	Afspraken tussen de winkelier, vervoerder en leveranciers die er toe leiden dat de retourgoederen en verpakkingsmaterialen worden afgevoerd in hetzelfde voertuig die de goederen komt leveren.
Trekker(s)	- Leveranciers
Effect op de binnenstad	- Vermindering van het aantal voertuigbewegingen; - Meer ruimte in de winkel voor verkoop
Effect op de kosten	- Lagere kosten van inzameling.

Bundelen: Project 4. Distributie via een servicecentrum

Aanleiding	De helft van alle leveringen in de binnenstad wordt niet gebundeld met andere zendingen.
Acties	- Beter gebruik maken van bestaande stedelijke distributiepunten of het adres van Binnenstadservice voor het afleveren van goederen naar de binnenstad; - Gebundeld aanvoeren vanaf het distributiecentrum naar het afleveradres.
Trekker(s)	- Vervoerders
Effect op de binnenstad	- Vermindering van het aantal voertuigbewegingen; - Minder verstoring van de activiteiten in de winkel door minder leveringen.
Effect op de kosten	- Lagere kosten transportkosten; - Hogere overslagkosten, daardoor minder draagvlak bij ondernemers van de binnenstad.

Bundelen: Project 5. Bundeling van inzameling van afval

Aanleiding	Er zijn verschillende inzamelaars van afval actief in de binnenstad die elk op verschillende dagen en tijdstippen afval inzamelen.
Acties	Gezamenlijk inkopen van afvalinzameling door ondernemers, uit te werken in collectieve contracten.
Trekker(s)	- Winkeliers; - Horeca.
Effect op de binnenstad	- Vermindering van het aantal voertuigbewegingen; - Betere afspraken over het tijdstip van inzameling; - Minder verstoring van het winkelbeeld; - Leefbaarheid in de straat of het gebied wordt verhoogd.
Effect op de kosten	- Lagere afvalkosten.

Verminderen beperkingen: Project 6. Aanpassen van venstertijden / versvenster

Aanleiding	<ul style="list-style-type: none">- Een relatief kort effectief tijdvenster voor de winkelier (tussen 9.30 en 11.00 uur) hebben leveranciers met veel afleveradressen te weinig tijd om bevoorrading met één auto te doen.- Horecaondernemers hebben te maken met (Europese) HACCP-normen waardoor verse producten persoonlijk in ontvangst genomen moeten worden en gecontroleerd op kwaliteit. De werktijden in de horeca wijken af van de nu geldende venstertijden.
Acties	<ul style="list-style-type: none">- Verruimen van de venstertijden.- Instellen van een versvenster voor horeca waardoor verse producten in ontvangst genomen kunnen worden.
Trekker(s)	<ul style="list-style-type: none">- Winkeliers;- Horeca;- Gemeente.
Effect op de binnenstad	<ul style="list-style-type: none">- Vermindering van het aantal voertuigbewegingen;- Minder verstoring van het winkelbeeld;- Efficiënt.
Effect op de kosten	<ul style="list-style-type: none">- Lagere transportkosten.

Verminderen beperkingen: Project 7. Ruimte voor specialisten

Aanleiding	Vervoerders beleveren gebundeld een groot aantal adressen, maar voldoen desondanks niet aan de voorwaarden om te worden erkend als stadsdistributeur.
Acties	<ul style="list-style-type: none">- Beter benutten van het ontheffingen systeem van de venstertijden (het privilegebeleid) zodat een prikkel ontstaat om meer te bundelen via erkende stadsdistributeurs;- Meer aandacht voor milieuvriendelijk vervoer in het beleid;- Handhaving venstertijden;- Jaarlijks ontheffingen toetsen;- Stadsdistributie is een aantrekkelijk alternatief door actualisatie van de erkenningsregeling.
Trekker(s)	Vervoerders.
Effect op de binnenstad	<ul style="list-style-type: none">- Vermindering van het aantal voertuigbewegingen binnen de venstertijden;- Toename milieuvriendelijk vervoer;- Toename voertuigen buiten de venstertijden.
Effect op de kosten	<ul style="list-style-type: none">- Lagere transportkosten.

Verminderen beperkingen: Project 8. Dagrandedistributie

Aanleiding	<ul style="list-style-type: none">- Veel binnenstadsondernemers zijn beschikbaar om goederen in ontvangst te nemen vòòr 07.00 uur en na 19.00 uur (de dagranden);- Goede ervaring met PIEK-pilots.
Acties	<ul style="list-style-type: none">- Selectie maken van filialen waar buiten de winkeluren bevoorraad kan worden;- Kentenafspraken maken (winkelier / leverancier / vervoerder)
Trekker(s)	Vervoerders.
Effect op de binnenstad	<ul style="list-style-type: none">- Vermindering van het aantal voertuigbewegingen binnen de venstertijden;- Toename aantal voertuigen buiten de venstertijden, vòòr 07.00 uur en na 19.00 uur;- Minder verstoring van de winkel tijdens openingsuren;- Betere bereikbaarheid.
Effect op de kosten	<ul style="list-style-type: none">- Lagere transportkosten.

Verbeteren doorstroming: Project 9: Spelregels voor bevoorrading

Aanleiding	<ul style="list-style-type: none">- Rommelig straatbeeld tijdens bevoorrading;- Te lange verblijftijd van voertuigen in de binnenstad.
Acties	<ul style="list-style-type: none">- Uitwerken van afspraken tussen betrokken partijen;- Vaststellen en naleven van spelregels.
Trekker(s)	<ul style="list-style-type: none">- Winkeliers;- Horeca.
Effect op de binnenstad	<ul style="list-style-type: none">- Aantrekkelijker straatbeeld tijdens bevoorrading;- Minder obstakels, beter doorstroming.
Effect op de kosten	<ul style="list-style-type: none">- Lagere transportkosten door minder verliezen;- Hogere omzetmogelijkheden in de ochtenduren.

Verbeteren doorstroming: Project 10: Bevoorradersroutes

Aanleiding	<ul style="list-style-type: none">- Hinder van bevoorradend verkeer dat omrijdt;- Werkzaamheden Zuidelijk Ringweg.
Acties	<ul style="list-style-type: none">- Aanwijzen en beborden voorkeursroutes voor goederenvervoer;- Verkenning naar mogelijke ontheffing huidige sectorensysteem voor bevoorradend verkeer.
Trekker(s)	Gemeente
Effect op de binnenstad	<ul style="list-style-type: none">- Betere bereikbaarheid;- Efficiënt.
Effect op de kosten	<ul style="list-style-type: none">- Lagere transportkosten;- Korter verblijf vrachtverkeer in binnenstad.

Verbeteren samenwerking: Project 11: Bevoorradsingscommissie Groningen

Aanleiding	- Goede ervaringen met de huidige samenwerking; - Noodzaak sturing en bewaking projecten.
Acties	- Actieve deelnemers uit alle belangengroepen bijeenbrengen; - Voorbereiden, ondersteunen, en bewaken van de uitvoering van projecten.
Trekker(s)	Alle partijen.

Projecten	Beoogd trekker
1. Anders bestellen	Winkeliers / Horeca
2. Afstemmen leverdagen	Winkeliers / Horeca
3. Bundeling retourgoederen, karton, plastic	Leveranciers
4. Distributie via servicecentrum	Vervoerders
5. Bundeling van inzameling van afval	Winkeliers / Horeca
6. Aanpassen venstertijden / versvenster	Winkeliers / Horeca / Gemeente
7. Ruimte voor specialisten	Vervoerders
8. Dagrandedistributie	Vervoerders
9. Spelregels voor bevoorrading	Winkeliers / Horeca
10. Bevoorradingroutes	Gemeente
11. Bevoorradsingscommissie Groningen	Allen



**Buck
Consultants
International**

**Bevoorradingprofiel
Binnenstad
Groningen**

Uitgevoerd in opdracht van:
Gemeente Groningen

Nijmegen, 15 april 2013

Inhoudsopgave

	Blz.
Hoofdstuk 1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doel en reikwijdte	2
1.3 Leeswijzer	2
Hoofdstuk 2 Kenmerken binnenstad Groningen	3
2.1 Detailhandel en horeca	3
2.2 Voetgangersgebieden en venstertijden	5
2.3 Milieu	6
Hoofdstuk 3 Kerncijfers bevoorrading Groningen	8
3.1 Organisatie van het goederenvervoer	8
3.2 Onderzoeksopzet	11
3.3 Kerncijfers	11
3.4 Logistieke kenmerken goederenontvangst	16
Hoofdstuk 4 Kwaliteit van de bevoorrading	23
4.1 Visie van de doelgroepen	23
4.2 Analyse uitkomsten profiel	26
Hoofdstuk 5 Verbetermaatregelen en vervolg	29
5.1 Beschrijving verbeteringsopties op basis van uitkomsten onderzoek	29
5.2 Toets draagvlak	33
Bijlage 1 Leden bevoorradingscommissie	39

Hoofdstuk 1 **Inleiding**

Groningen heeft een historische binnenstad die met zijn winkels, uitgaansgelegenheden en monumenten bezoekers uit de stad en regio aantrekt. Om het leef- en verblijfsklimaat in de binnenstad te kunnen garanderen is het centrumgebied grotendeels autoluw. Het autoluwe karakter van de binnenstad is een essentiële voorwaarde voor een economisch vitaal centrum. Vervoerders en leveranciers dienen wel de ondernemers in de binnenstad te kunnen bevoorraden. Het is een uitdaging om de distributie van goederen naar binnenstedelijke ondernemers zo te organiseren dat het leef- en verblijfsklimaat in de binnenstad gegarandeerd kan blijven. Momenteel zijn er venstertijden ingesteld, tijdsblokken waarbinnen vervoerders en leveranciers in de binnenstad mogen rijden.

1.1 **Aanleiding**

De gemeente Groningen had in de jaren tachtig een voortrekkersrol op het gebied van stedelijke distributie. Onder de noemer 'Duurzame Distributie' konden ondernemers ook buiten de venstertijden bevoorraden indien zij aan bepaalde voorwaarden voldeden. Doordat er sindsdien veel ontwikkelingen hebben plaatsgevonden op het gebied van stedelijke distributie, heeft Groningen de koppositie overgedragen aan andere steden.

In 2012 heeft de gemeente Groningen initiatief genomen om te komen tot een nieuw Gronings model voor stedelijke distributie. Gestreefd wordt naar een model dat draagvlak heeft bij alle partijen die zich bezig houden met en afhankelijk zijn van stedelijke distributie. Het ontwikkelen van nieuw beleid op het gebied van stedelijke distributie wordt onder andere ingegeven door:

- Grote projecten zoals Forum en de zuidelijke ringweg, waardoor de bereikbaarheid van de stad onder druk komt te staan.
- Overlast van overtredingen van de venstertijden in de binnenstad.
- Behoeftte aan een efficiënte en duurzame bevoorrading op maat bij zowel vervoerders en leveranciers als winkeliers.
- Steeds meer initiatieven die worden ontplooid die niet passen in het huidige bevoorradingssysteem.
- De luchtkwaliteit.

Een voorwaarde voor het slagen van duurzame stedelijke distributie is inzicht in de grootte en omvang van de bevoorradingstromen. Door middel van dit bevoorradingprofiel wordt aan deze voorwaarde voldaan.

1.2 Doel en reikwijdte

Doel

Dit bevoorradingsonderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de behoefte van de gemeente Groningen om inzicht te krijgen in de kansen voor de gemeente op het gebied van stedelijke distributie. Met het opstellen van een bevoorradingprofiel wordt als het ware een foto gemaakt van de huidige bevoorradingssituatie van de binnenstad van Groningen. De sterke en zwakke punten van de bevoorrading worden geanalyseerd. Het verkregen inzicht in de bevoorradingstromen kan worden gebruikt om te komen tot een efficiëntere bevoorrading en een daadwerkelijke verbetering van de bereikbaarheid van de Groningse binnenstad. Daarnaast leidt een efficiëntere bevoorrading van de binnenstad tot een verbetering van de luchtkwaliteit, vermindering van de bevoorradingskosten voor het bedrijfsleven, een verhoging van de verkeersveiligheid en een vitale en aantrekkelijke binnenstad.

Reikwijdte

In het bevoorradingsonderzoek is gekeken naar de gehele Groningse binnenstad. Het onderzoek brengt de kenmerken van de goederenstromen van en naar winkel- en horecaondernemingen in beeld. Hierbij wordt ingegaan op zowel de aanvoer van winkelproducten en verbruiksmateriaal, als de afvoer van restproducten en verpakkingsmateriaal en afval. Om een beeld te krijgen van de wijze waarop de Groningse binnenstad beleverd wordt en hoeveel vervoersbewegingen hiervoor noodzakelijk zijn is het onderzoek niet uitsluitend gericht op bevoorrading door vrachtauto's; ook bestel- en personenauto's en fietsen zijn meegenomen in dit onderzoek. De goederenstromen van- en naar bouwprojecten, gelegen in het onderzoeksgebied vallen buiten dit onderzoek.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk zijn de kenmerken van de binnenstad beschreven, waarbij wordt ingegaan op de samenstelling van detailhandel en horeca, de fysieke kenmerken van het gebied en de aandacht voor luchtkwaliteit. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van het onderzoek onder binnenstadsondernemers van de binnenstad opgenomen, waarbij in eerste instantie de feitelijke kenmerken van de bevoorrading zijn beschreven. In aanvulling hierop bevat hoofdstuk 4 de beoordeling van de kwaliteit van de bevoorrading door de binnenstadsondernemers, chauffeurs, vervoerders, leveranciers en bezoekers, waarna in hoofdstuk 5 de mogelijke verbeteracties zijn beschreven.

Hoofdstuk 2 Kenmerken binnenstad Groningen

2.1 Detailhandel en horeca

In de Groningse binnenstad is ruim 120.000 m² winkeloppervlak aanwezig. Dit is een relatief groot aanbod aan winkels voor de omvang van de stad Groningen. Dit komt onder andere door de regionale functie van de stad. Groningen staat dan ook in de top 5 van winkelsteden in Nederland (uitgedrukt in vierkante meters winkelvloeroppervlak, zie onderstaande tabel).

Tabel 2.1 Winkelvloeroppervlak (WVO) in de top 10 grote winkelsteden

Winkelgebied	WVO (m2)
Centrum Amsterdam	247.621
Centrum Rotterdam	181.658
Centrum s Gravenhage	156.016
Centrum Utrecht	132.713
Centrum Groningen	127.032
Centrum Eindhoven	116.290
Centrum Arnhem	105.233
Centrum Maastricht	102.109
Centrum Nijmegen	95.590
Centrum Breda	94.792
Centrum 's Hertogenbosch	94.778

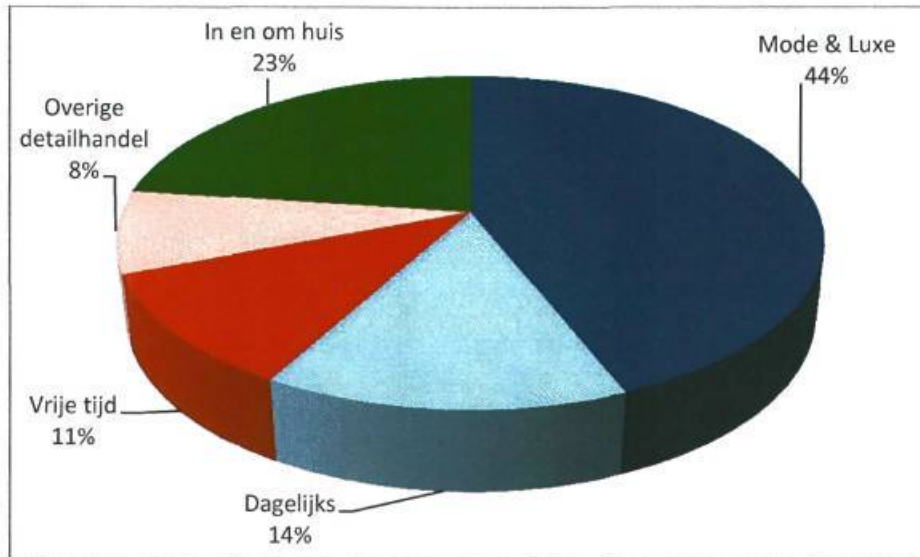
Bron: Locatus (2012)

In vergelijking met een jaar eerder is het winkelvloeroppervlak praktisch gelijk gebleven in 2012. Het winkelaanbod kan onderverdeeld worden in detailhandel en horeca.

Detailhandel

In de Groningse binnenstad bevinden zich 726 winkels. Het aanbod van deze winkels is primair gericht op niet-dagelijkse aankopen. Slechts 14% van de winkels behoort tot het segment van de dagelijkse boodschappen. Het grootste deel van de winkels wordt met 44% gevormd door de groep Mode & Luxe, voornamelijk kleding- en schoenenwinkels.

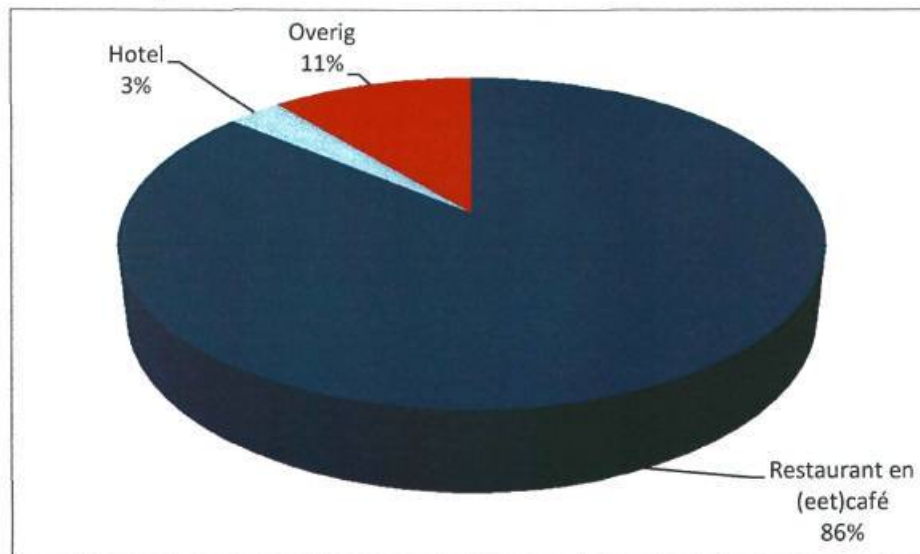
Figuur 2.1 Verdeling winkelapparaat over de hoofdbranches



Horeca

In de binnenstad van Groningen is een grote concentratie van horeca gevestigd. In totaal bestaat deze groep 389 ondernemingen, waarvan 86% eet en/of drinkgelegenheden.

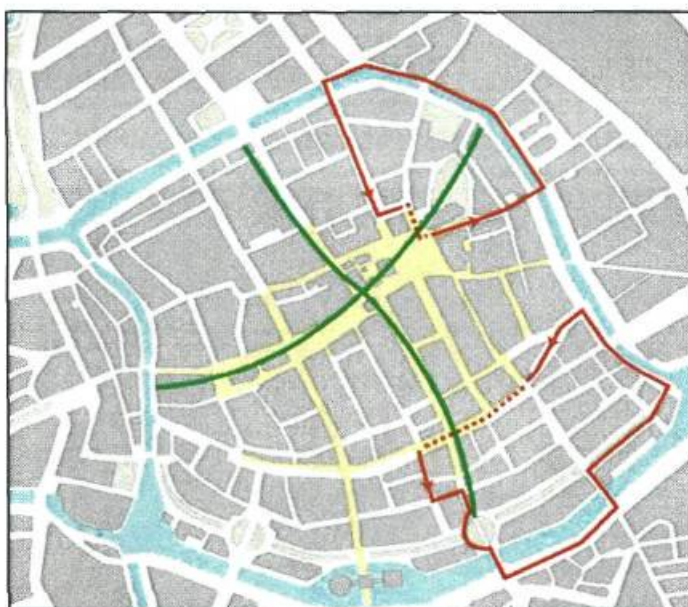
Figuur 2.2 Onderverdeling horeca



2.2 Voetgangersgebieden en venstertijden

Een belangrijk deel van het winkel- en horeca bestand in Groningen is in een voetgangersgebied gelegen. Daarnaast kent het gebied venstertijden voor het bevoorradend verkeer. Afbeelding 2.3 (volgende pagina) geeft inzicht in het onderzoeksgebied, de binnenstad van Groningen. Het gebied binnen de Diepenring (singels) is het gebied waar dit onderzoek zich op richt. De gele straten maken onderdeel uit van het voetgangers gebied. Dit is het gebied waarop de venstertijden van toepassing zijn. Maandag tot en met zaterdag, tussen 05:00 uur en 11:00 en tussen 18:00 en 20:00, mogen winkels en horeca bevoorraad worden. Indien men buiten de venstertijden wilt beleveren dient een ontheffing aangevraagd te worden. De rode lijnen zijn gebieden waarin mede gebruik van busbanen is toegestaan. De groene lijnen zijn sectorgrenzen, deze kunnen niet worden overschreden door gemotoriseerd verkeer. Dit heeft te maken met het verkeerscirculatieplan. Voor bevoorradend verkeer wordt een uitzondering gemaakt op twee plaatsen. Daardoor wordt minder omgereden door vrachtverkeer en dat is gunstig voor alle partijen. Bovendien wordt de parallelstructuur op het Zuiderdiep ontlast waar vooral veel wordt gefietst.

Figuur 2.3 Overzicht van het onderzoeksgebied, het centrum van Groningen



Handhaving van de beperkingen voor verkeer in het voetgangersgebied vindt plaats als onderdeel van de algemene toezichtstaken door de gemeente Groningen. Er is geen fysieke afsluiting van de binnenstad door middel van pollers (beweegbare afsluiting), waardoor voertuigen ook buiten de venstertijd het gebied kunnen in- en uitrijden.

2.3 Milieu

Luchtkwaliteit

Uit het verslag Luchtkwaliteit van de gemeente Groningen blijkt dat de luchtkwaliteit in de Groningse binnenstad voldoet aan de Europese luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Stikstofdioxide wordt gebruikt als indicator voor het mengsel van schadelijke componenten uitgestoten door wegverkeer.

De wettelijke normen worden gehaald, maar bieden geen houvast om de luchtkwaliteit te beoordelen uit oogpunt van gezondheid. Deze normen zijn niet de grens tussen gezond en ongezond. Bij concentraties onder de norm kunnen nog steeds negatieve gezondheidseffecten optreden. In het algemeen geldt voor luchtverontreiniging: hoe lager de concentratie, hoe beter voor de gezondheid. Volgens de World Health Organization (WHO) moet de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} lager zijn dan $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, terwijl de jaargemiddelde norm hiervoor nu $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is. Zoals te zien op afbeelding 2.4, wordt in de binnenstad van Groningen de norm van de WHO nergens gehaald.

Figuur 2.4 Overzicht van de luchtkwaliteit van het centrum van Groningen



Bron: Gemeente Groningen, 2010, Verslag Luchtkwaliteit

Voor de gemeente Groningen is dit aanleiding om blijvend aandacht te besteden aan de mogelijkheden om de luchtkwaliteit in de stad verder te verbeteren. Het stedelijk goederenvervoer is daarbij een van de doelgroepen.

Figuur 2.5 Bevoorrading met extra schone voertuigen



Hoofdstuk 3 **Kerncijfers bevoorrading Groningen**

In dit hoofdstuk wordt eerst aandacht besteed aan de organisatie van het goederenvervoer in het algemeen. Daarna worden de specifieke kenmerken van de bevoorrading van de binnenstad van Groningen in kaart gebracht.

3.1 Organisatie van het goederenvervoer

De huidige structuur van de bevoorrading van binnensteden is grofweg in 3 segmenten te onderscheiden:

1 **Netwerkorganisaties**

In dit segment zijn de bedrijven terug te vinden die diverse regio's vanuit één of meer vestigingen of hubs bedienen. Kenmerkend is het grote aantal afleveradressen in een beperkt gebied, die vanuit een hub dichtbij de afnemers worden bediend. De groep valt uiteen in vier typen bedrijven:

- a **Netwerkvervoerders** (pakketdiensten) met een landelijk of Europees netwerk die in alle marktsegmenten actief zijn. Voorbeelden zijn DHL, PostNL, UPS, DPD etc.
- b **Samenwerkende regiospecialisten**. Deze bedrijven bedienen dezelfde markt als de netwerkvervoerders en hebben een eigen netwerk gebouwd door samenwerking te zoeken met regiospecialisten in andere delen van het land. Een voorbeeld van deze groep is Transmission.
- c **Gespecialiseerde vervoerders** die één of meerdere marktsegmenten bedienen. Voorbeelden zijn Centraal Boekhuis (boeken, kantoorartikelen), De Klok Logistics (woninginrichting), TNT Fashion (kleding), Opzeeland (schoenen).
- d **Landelijk werkende groothandels** met regionale vestigingen. Deze bedrijven zijn vooral actief in de bevoorrading van de horeca. Voorbeelden zijn Sligro, Hanos, Deli XL, Inbev. Ook zijn bedrijven terug te vinden in de bouwsector (bijv. Technische Unie).

De bedrijven in dit segment geven in de praktijk al invulling aan een regionale benadering van de bevoorrading. Toelevering vindt plaats via inter-DC verkeer, dat met efficiënte en grote voertuigen wordt uitgevoerd. De fijndistributie wordt vanuit deze hubs verzorgd met voertuigen die op de inzet in de binnenstad zijn ingericht. Elke distributieauto

doet per rit een groot aantal afleveradressen aan; per afleveradres worden hierdoor weinig voertuigkilometers in de binnenstad geproduceerd.

2 Centrale distributie

In dit segment zijn de bedrijven opgenomen die landelijk werken. De distributietrucks verzorgen milkruns, waarbij de route langs een aantal filialen in de regio en tussen de regio en het DC loopt. Vaak wordt per stad maar één of een beperkt aantal adressen bezocht. Voorbeelden van deze bedrijven zijn Jumbo supermarkten, Sting, McDonalds, Hema, etc.

Voor een deel van de centrale distributie zijn geen goede regionale alternatieven. De bevoorrading van de detailhandelsbedrijven die vanuit het centrale DC grote zendingen ontvangen, zoals de warenhuizen en supermarkten, is ook vanuit de optiek van de stad zeer efficiënt, doordat aanvoer met volle auto's plaatsvindt en vaak ook afvoer van emballage in dezelfde auto. De bedrijven die kleinere zendingen in de binnenstad afleveren zijn vanuit het perspectief van de stad veel minder efficiënt. Deze voertuigen veroorzaken immers per afleveradres een fors aantal voertuigkilometers in de binnenstad.

3 Incidentele distributie

In deze restgroep zijn alle bedrijven terug te vinden die zich niet gespecialiseerd hebben in de bevoorrading van binnensteden, maar daar toch regelmatig goederen afleveren. Deze bedrijven kunnen geen synergie creëren zoals de hiervoor genoemde categorieën distributiebedrijven. Zij rijden vaak voor één klant met een relatief kleine zending met een groter voertuig de binnenstad in. Het gaat dan bijvoorbeeld om een toeleverancier van een dierenwinkel die een pallet met kattengrind komt afleveren.

Binnen dit segment valt ook een belangrijk deel van de goederenstroom naar de bouwprojecten in binnensteden. Soms betreft het volle wagenladingen (grond, puin, beton-elementen), vaak zijn het ook kleinere deelzendingen.

Volume

Een leverancier heeft diverse mogelijkheden om zijn goederen te transporteren. Voor zendingen tot 15 kg worden pakketjes of dozen gebruikt, daarboven gebruikt men pallets of rolcontainers. In de food en horeca branche wordt veel gewerkt met fusten, kratten en steeds vaker bulklading in de vorm van kelderbier. In de branche kleding en mode worden veel producten op kledingrekken vervoerd. Sommige winkelketens hebben een eigen ladingdrager ontwikkeld waarop zij hun logistieke operatie hebben aangepast. Deze zijn over het algemeen lastig te bundelen met overige stromen. De branches supermarkten, warenhuizen en drogisterijen die veel volume verwerken, hanteren vooral de pallet en rolcontainer als ladingdrager. Branches met kleinere volumes per zending werken met pakketten, dozen en kratten.

Bundelingsopties

De organisatie van het goederenvervoer wordt vooral bepaald door de vraag in hoeverre transportondernemingen en eigen vervoerders¹ in staat zijn om ladingen te bundelen om zodoende een effectieve bevoorrading van de binnenstad mogelijk te maken. Een winkelier heeft hier gezien zijn positie (het tijdig ontvangen van goederen in de gevraagde hoeveelheden) een ander belang dan de vervoerder (met zo min mogelijk materieel zo snel mogelijk in een kort tijdsbestek de zendingen afleveren).

De mate van bundeling en de beladingsgraad van een voertuig bepaalt vanuit vervoersoptiek de efficiency van de bevoorrading. De effectiviteit van de bevoorrading kan worden gerelateerd aan de transportkosten van de bevoorrading. Vanuit vervoerdersoptiek zal altijd getracht worden zoveel mogelijk per afleveradres te bevoorraden.

De netwerkorganisaties/pakketvervoerders realiseren niet alleen het hoogste aantal afleveradressen per rit, maar ook de hoogste gemiddelde beladingsgraad. De grote pakketvervoerders blijken min of meer vaste routes voor binnensteden te hebben ontwikkeld.

De centrale organisaties van leveranciers hebben een minder dicht distributienetwerk in vergelijking met de pakketvervoerders en zij realiseren dan ook een lagere gemiddelde beladingsgraad. Het eigen vervoer (leverancier en winkel) is slechts beperkt in staat om te bundelen. Dit is op zich logisch gegeven het feit dat zij alleen hun eigen winkel(s) bevoorraden. Veel winkeliers combineren belevring met woon-werk verkeer.

De overige typen vervoer werken veel meer vanuit een regionale basis (vanuit depots of rechtstreeks vanaf de leverancier). Hierbij is het aantal afleveradressen dat kan worden gecombineerd lastiger te bereiken.

Bundeling in Groningen

De gemeente Groningen kent sinds 1995 een erkenningsregeling voor vervoerders en versleveranciers. Met deze regeling kunnen deze bedrijven ook buiten de venstertijden de binnenstad bevoorraden. Distributeurs die minimaal honderd zendingen op minstens twintig adressen per dag afleveren in de binnenstad komen in aanmerking voor de regeling, mits zij ook beschikken over kleine milieuvriendelijke voertuigen. De lijst van erkende vervoerders wordt slecht beperkt getoetst, waardoor er op dit moment geen zicht is op de mate waarin deze bedrijven aan de toelatingseisen voldoen.



¹ Eigen vervoer: landelijk of regionaal werkende leveranciers van de binnenstad die met eigen voertuigen bevoorrading verzorgen, bijvoorbeeld groothandels of grootwinkelbedrijven zoals Blokker. Daarnaast is er ook eigen vervoer door de binnenstadsondernemer zelf, die bijvoorbeeld goederen bij de veiling ophaalt.

3.2 Onderzoeksopzet

Voor het vaststellen van de bevoorradingsspecifieke kenmerken van Groningen is gebruik gemaakt van enquêtes onder ondernemers en chauffeurs. Daarnaast zijn telefonische vraaggesprekken gehouden met de belangrijkste leveranciers en vervoerders van Groningen. In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van deze enquêtes beschreven, waarbij de volgende aspecten aan bod zullen komen:

- Aantal leveringen.
- Volume.
- Type vervoer voor belevering.
- Goederenontvangsttijden.
- Laden en lossen.
- Retour- en afvalstromen.
- Opslagruimte.

Voor de uitwerking van dit bevoorradingprofiel is gebruik gemaakt van de onderzoeksgegevens afkomstig uit 295 enquêtes, die zijn uitgevoerd onder binnenstadsondernemers (winkeliers, horecabedrijven). Daarnaast zijn 13 extra enquêtes specifiek over de situatie in de Steentilstraat afgenomen. Tot slot is gebruik gemaakt van de enquête voor de detailhandelsmonitor van Broekhuis Rijs Advisering. Hier zijn enkele vragen in verwerkt voor dit bevoorradingsonderzoek. 245 bezoekers van de Groningse binnenstad hebben deze beantwoord.

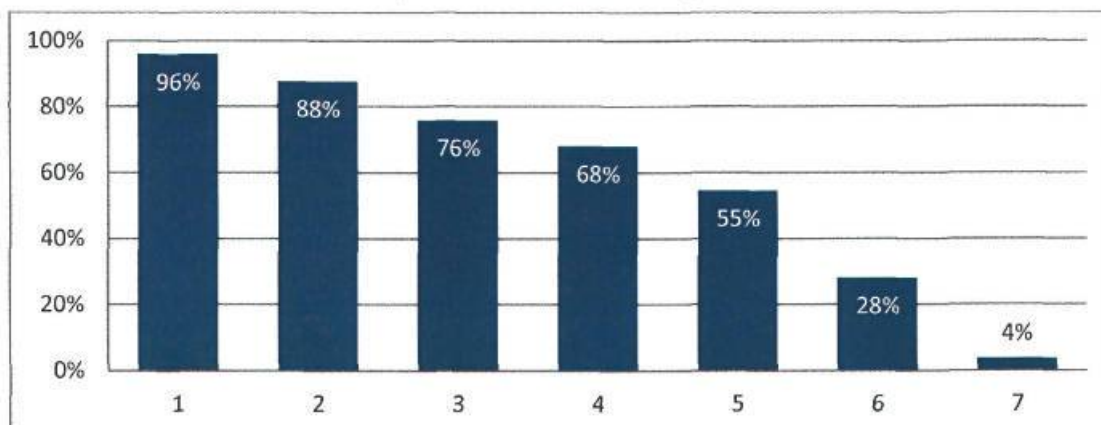
Met een totaal ondernemersbestand van 1065 bedrijven betekent dit een respons van bijna 28%. Er is een goede spreiding over het winkel- en horecabestand. Ook de grote bedrijven, zoals H&M, Hema, Mediamarkt en C&A hebben meegewerkt aan de enquête.

Van de 50 enquêtes, die zijn uitgezet onder chauffeurs, zijn er 19 beantwoord, wat een respons van bijna 40% oplevert. Tenslotte zijn 11 telefonische vraaggesprekken gehouden met de belangrijkste leveranciers en vervoerders van de binnenstad.

3.3 Kerncijfers

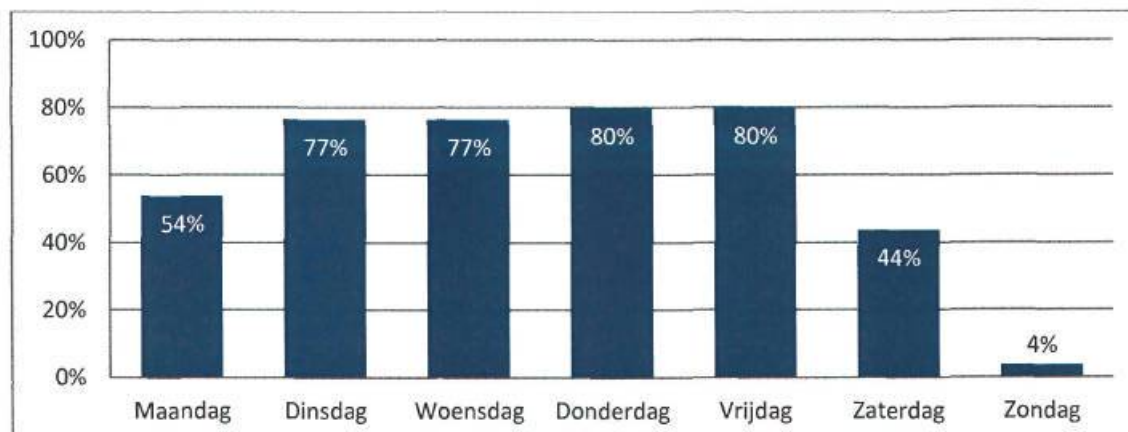
Per winkel- en/of horecavestiging vinden gemiddeld 8 leveringen per week plaats. 55% van alle bedrijven wordt op minimaal 5 verschillende dagen beleverd, terwijl 4% van de ondernemers alle dagen van de week goederen ontvangen. In figuur 3.1 is een overzicht gegeven van het aandeel bedrijven dat op een minimaal aantal dagen leveringen ontvangt.

Figuur 3.1 Percentage van alle bedrijven met minimaal aantal dagen per week dat ze beleverd worden



In onderstaand figuur is weergegeven hoeveel procent van de winkels op de betreffende dag wordt beleverd. Op dinsdag tot en met vrijdag vindt veruit de meeste bevoorrading plaats.

Figuur 3.2 Percentage van alle bedrijven dat op een dag beleverd wordt



Opvallend is dat alle bedrijven die op zondag beleverd worden, zeven dagen per week leveringen ontvangen. De zondag wordt niet door deze ondernemers gebruikt uit het oogpunt van efficiëntie, maar uit routine.

Aan de hand van het door de binnenstadsondernemers opgegeven aantal leveringen per week (zie tabel 3.1), is het totaal aantal leveringen aan de binnenstad van Groningen berekend. Het totaal aantal leveringen per week voor de respondenten ligt op bijna 2.350. Indien rekening wordt gehouden met de aanvoer die plaatsvindt naar de ondernemers die geen enquête hebben ingevuld, ontvangt de binnenstad van Groningen wekelijks 8.450 leveringen. Het merendeel van de aanvoer vindt plaats door het vervoer van derden (transportbedrijven of vervoer door leverancier of hoofdkantoor).

Tabel 3.1 Aantal leveringen per week volgens enquête en totaal opgehoogd

	# Leveringen geteld		# Leveringen
	Eigen vervoer*	Vervoer derden**	totaal(opgehoogd)
Binnenstad Groningen	322	2023	8466

* Eigen vervoer door winkelier

** Eigen vervoer landelijke toeleveranciers/hoofdkantoor en beroepsgoederenvervoer

Volume

Aan de hand van de aantallen laadeenheden die de bedrijven wekelijks ontvangen kan een schatting worden gemaakt van het totale volume van de aanvoer van goederen naar de Groningse binnenstad. Hierbij is uitgegaan van een gemiddeld volume voor pallets, dozen rolcontainers etc. zoals in eerdere praktijkonderzoeken in andere steden is vastgesteld:

- 1 Rolcontainers, per eenheid 1 m³.
- 2 Pallets, per eenheid 1,6 m³.
- 3 Losse dozen/kratten/vaten, per eenheid 0,1 m³.
- 4 Kledingrekken, per eenheid 0,5 m³.
- 5 Onverpakt, per eenheid 0,1 m³.

In onderstaande tabel zijn de aantallen laadeenheden opgenomen die in de enquête door de ondernemers zijn gerapporteerd.

Tabel 3.2 Totaal volume in m³ dat wekelijks geleverd wordt in de binnenstad Groningen

	Eigen vervoer	Vervoer derden	Totaal geteld	Totaal opgehoogd
Rolcontainers	13	2.011	2.024	7.307
Pallets	11	430	442	1.594
Losse dozen, kratten of vaten	89	294	383	1.383
Kledingrekken	3	122	124	448
Onverpakt	26	23	48	174
Totaal	141	2.880	3.021	10.906

Om het totale volume voor de gehele binnenstad te kunnen bepalen is ook hier het gerapporteerde volume uit de enquête opgehoogd voor de non-respons. Dit resulteert in een **totaal wekelijks volume van 10.900 m³** voor de aanvoer van goederen naar de binnenstad van Groningen. Ter illustratie; indien deze aanvoer uitsluitend met volle lichte vrachtauto's van 30 m³ zou plaatsvinden, zijn er wekelijks ruim 360 vrachtauto's nodig voor de belevering van de Groningse binnenstad. Nog geen 5% van het volume wordt door binnenstads-ondernemers zelf verzorgd.

Mate van bundeling

In het onderzoek is aan de ondernemers in de binnenstad gevraagd welke vaste vervoerders en leveranciers goederen bij de bedrijven afleveren. Aan de hand van de respons op deze vraag is er inzicht in de bedrijven die veel adressen in de binnenstad beleveren (specialisten) en bedrijven die slechts incidenteel een afleveradres in de binnenstad van Groningen bevoorraden. Het blijkt dat een kleine groep van 15 tot 25 bedrijven uit transport en groothandel als specialist aan te wijzen is. Deze bedrijven bedienen dagelijks tussen 10 en meer dan 100 adressen in de binnenstad, en realiseren hiermee een forse mate van bundeling in de aanvoerritten naar het gebied.

Aan de hand van de gegevens over de feitelijke aanvoer naar de afnemers in de binnenstad, is vervolgens een analyse gemaakt van de gevolgen hiervan voor het aantal ritten door beide groepen voor de bevoorrading van de binnenstad. Tabel 3.3 toont dat in de huidige situatie meer dan **4.100 ritten per week** plaats vinden.

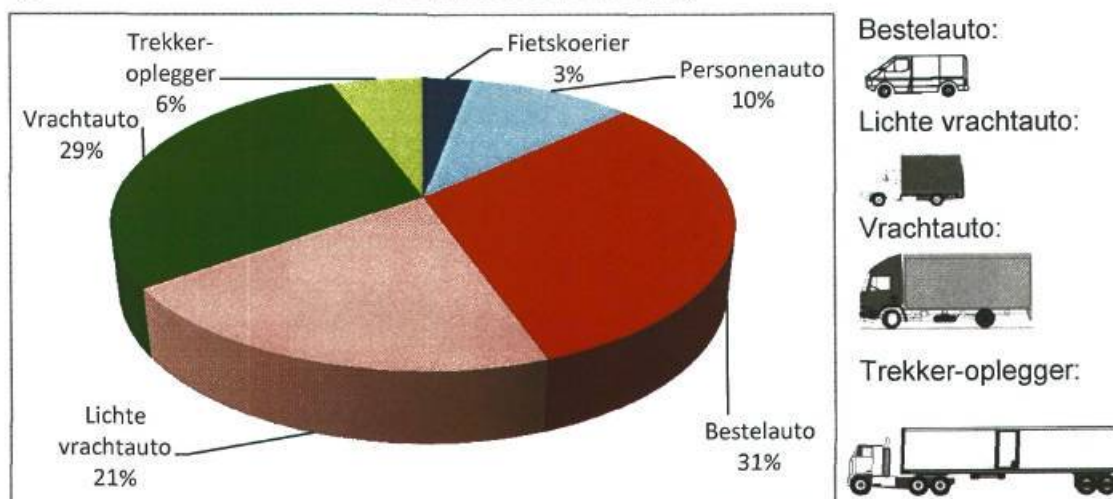
Tabel 3.3 Mate van bundeling bevoorrading binnenstad Groningen

Verdeling leveringen		# leveringen per week	stops per rit binnenstad	ritten per week	ritten per dag
Incidenteel	53%	4.487	1,2	3.739	748
Specialist	47%	3.979	10	398	80
Totaal	100%	8.466		4.137	827

Type voertuig

Per geënquêteerde ondernemer is gevraagd hoeveel leveringen per week per type voertuig worden ontvangen. Dit geeft een indicatie van de verdeling van de leveringen over de typen voertuigen. Deze verdeling is in onderstaande figuur opgenomen.

Figuur 3.3 Aandeel verschillende voertuigtypen in de bevoorrading



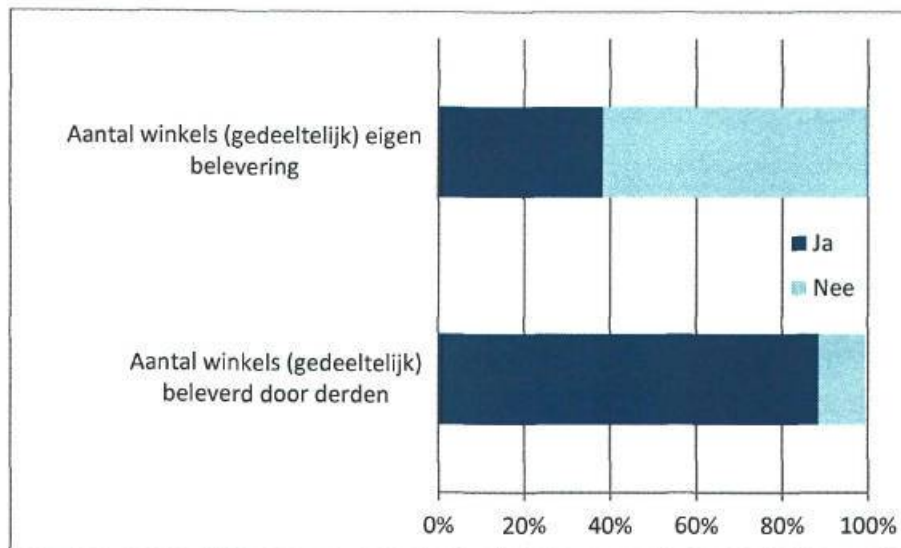
Relatief veel zendingen worden door (lichte) vrachtauto's verzorgd in Groningen. Het aandeel personenauto's (<2,5 ton) en bestelauto (<3,5 ton) wordt veroorzaakt door het gedeelte 'eigen vervoer winkel' en pakketvervoerders zoals TNT Post die door leveranciers worden ingezet. De lichte vrachtauto (3,5 - 7,5 ton) wordt vooral ingezet door de pakketvervoerders met iets grotere pakketten (hierbij moet gedacht worden aan DHL, UPS en DPD) en door de horecagroothandel. De vrachtauto (7,5 -18 ton) wordt ingezet door distributievervoerders en door eigen vervoerorganisaties van leveranciers. De trekker-oplegger of vrachtwagen met aanhanger (>18 ton) en de fiets worden relatief weinig gebruikt.

Eigen aanvoer en aanvoer leveranciers

In figuur 3.4 wordt het aandeel bedrijven met eigen vervoer (door de binnenstadsondernemer) en aanvoer door derden (leverancier of vervoerder) weergegeven. Iets minder dan de helft van de binnenstadsondernemers (38%) maakt gebruik van eigen vervoermiddelen om (een deel) van de bevoorrading van het eigen bedrijf te verzorgen. Overigens gaat het hier om relatief beperkte volumes. In totaal wordt nog geen 5% van het volume met eigen vervoer van de binnenstadsondernemer verzorgd.

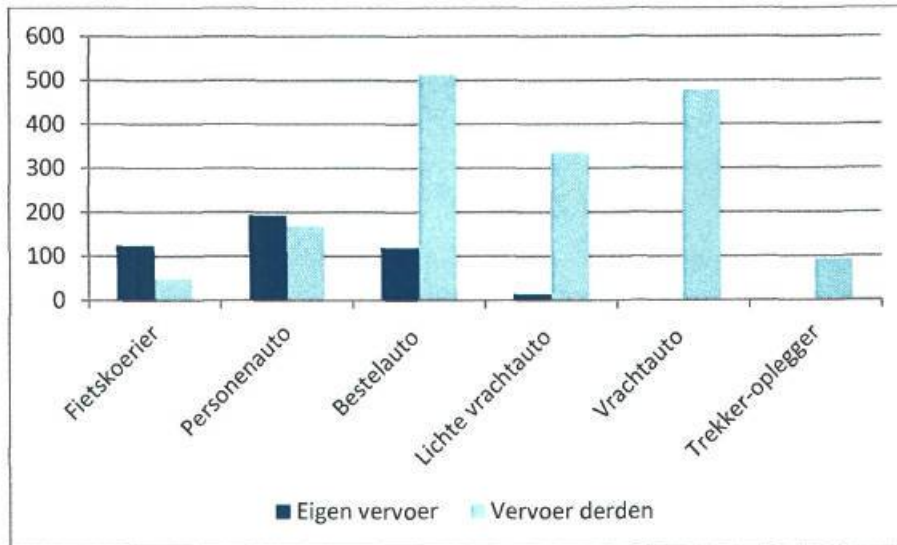
Van de bedrijven in het centrum maakt 88% gebruik van aanvoer door derden. Dit zijn leveranciers die met eigen voertuigen de afnemers in de binnenstad bevoorraden (zoals Sligro) of vervoerders die in opdracht van leveranciers de aanvoer verzorgen.

Figuur 3.4 Verdeling aanvoerwijze (eigen vervoer en aanvoer derden)



Uit het onderzoek blijkt bovendien dat het eigen vervoer van de winkelier/horeca ondernemer vooral met personen- en bestelauto's plaatsvindt (circa 70%). Duidelijk is dat vooral de personenauto veel (43%) voor dit eigen vervoer wordt benut en deze bedrijven in de stad beperkt zeer gebruik maken van vrachtauto's (minder dan 4%).

Figuur 3.5 Aanvoerwijze eigen vervoer vs. vervoer uitgevoerd door derden (ritten per week uit enquête)



Leveranciers en vervoerders gebruiken zoals gebruikelijk beduidend vaker de lichte vrachtauto, de vrachtauto en trekker-opleggers voor de aanvoer van goederen naar afnemers in Groningen. De trekker-oplegger wordt voornamelijk ingezet in de periodes 7:00-11:00 en 11:00-18:00.

3.4 Logistieke kenmerken goederenontvangst

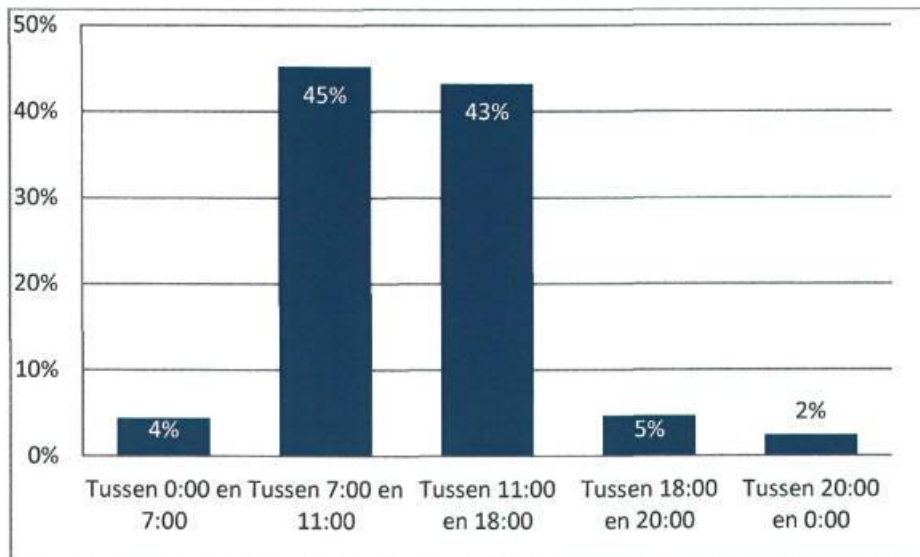
Gebruikelijke ontvangsttijden

De ondernemers is gevraagd aan te geven op welk tijdstip op een normale dag doorgaans de goederen worden ontvangen. Natuurlijk zit hier een forse spreiding in (zie figuur 3.6). Duidelijk is dat de periodes tussen 07.00 uur en 11.00 uur en 11:00 uur en 18:00 uur dominant zijn. Het kleine verschil tussen deze twee tijdsblokken is opvallend gezien de venstertijden tot 11:00.

De leveringen tussen 11:00 en 18:00 zijn worden niet allemaal uitgevoerd door vervoerders die de venstertijd overtreden. Ten eerste is het venstertijdgebied kleiner dan de Groningse binnenstad. Ten tweede kunnen leveranciers en vervoerders de auto aan de rand van het venstertijdgebied parkeren en de laatste meters naar de klant lopen. Ten derde zijn er enkele vervoerders en leveranciers met een ontheffing voor het venstertijdgebied.

Echter komt uit zowel de enquête van de binnenstadsondernemers als die van de chauffeurs naar voren dat er regelmatig overtredingen plaats vinden. Hoe groot het aandeel van deze overtreders is, is niet te zeggen.

Figuur 3.6 Gemiddeld ontvangsttijdstip goederen

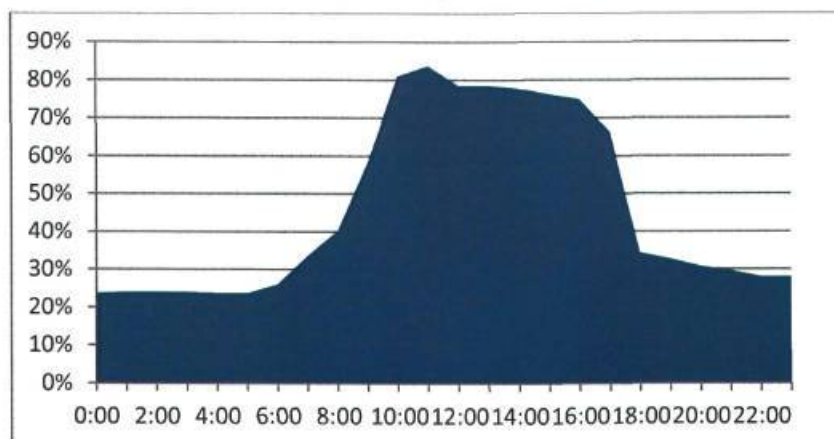


Mogelijkheden voor goederenontvangst

Naast de gebruikelijke tijden voor goederenontvangst is het ook interessant om vast te stellen op welke andere tijdstippen goederenontvangst bij de bedrijven mogelijk is. Dit bepaalt, in combinatie met de gemeentelijke venstertijd, het tijdvenster waarbinnen leveranciers en vervoerders de bevoorrading moeten laten plaatsvinden (het zogenaamde 'effectieve venster').

In onderstaande figuur is cumulatief weergegeven welk deel van de detailhandel en horeca op bepaalde tijdstippen in staat is om goederen te ontvangen. Hoe hoger dit percentage, hoe makkelijker binnenstadspecialisten bij veel adressen goederen kunnen afleveren. Als er te weinig bedrijven benaderd kunnen worden voor het afleveren van goederen, zal de vervoerder ervoor kiezen pas later in de binnenstad te komen.

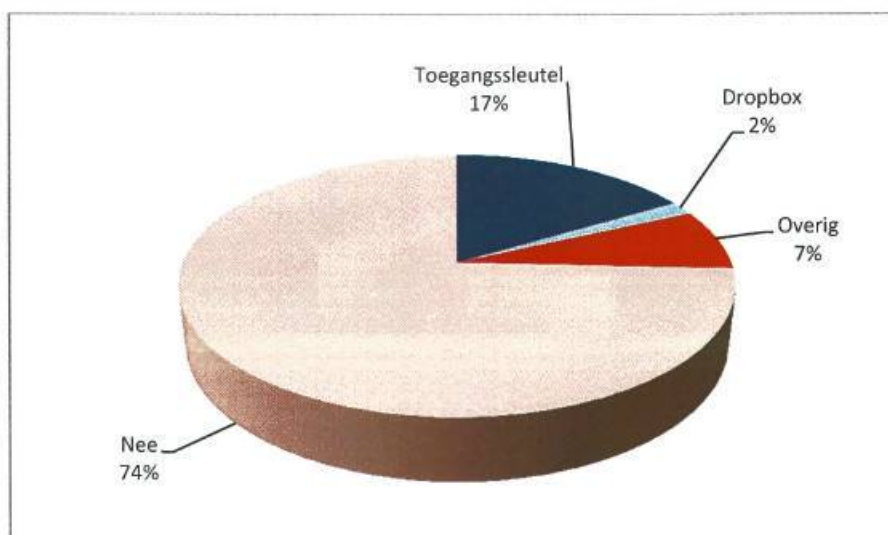
Figuur 3.7 Percentage winkels en horeca open voor goederenontvangst



58% van de bedrijven geeft aan vanaf 9.00 uur goederen te kunnen ontvangen. Vanaf 10.00 uur is dit percentage opgelopen naar 81%. Slechts 40% van de ondernemers geeft een mogelijkheid voor goederenontvangst aan voor 9.00 uur.

Het afleveren van goederen op tijdstippen dat geen personeel aanwezig is, kan ook plaatsvinden door middel van het afgeven van sleutels aan de chauffeur, het gebruik van een dropbox (bijvoorbeeld een kluisje voor ontvangst aan de gevel) of bijzondere afspraken met de ontvanger. Sleutelafgifte gebeurt bij circa 17% van de Groningse bedrijven in de binnenstad. Afgifte door middel van een dropbox kan alleen wanneer het kleinere producten betreft. Dit vindt in centrum Groningen bijna niet (2%) plaats. 7% van de bedrijven heeft in overleg met de leverancier een andere oplossing gevonden. Vaak is het personeel of de eigenaar al in het bedrijf aanwezig voor andere handelingen, waardoor ook goederenontvangst mogelijk is.

Figuur 3.8 Systeem beschikbaar om zonder aanwezigheid personeel goederen te ontvangen



Overigens is het sleutelgebruik in de horeca lastiger dan in de detailhandel, doordat bij de levering van levensmiddelen voldaan moet worden aan de voorschriften op het gebied van voedselzekerheid. Bij de levering van verswaren moeten deze in ontvangst genomen worden door personeel dat in het bedrijf aanwezig is.

Retour- en afvalstromen

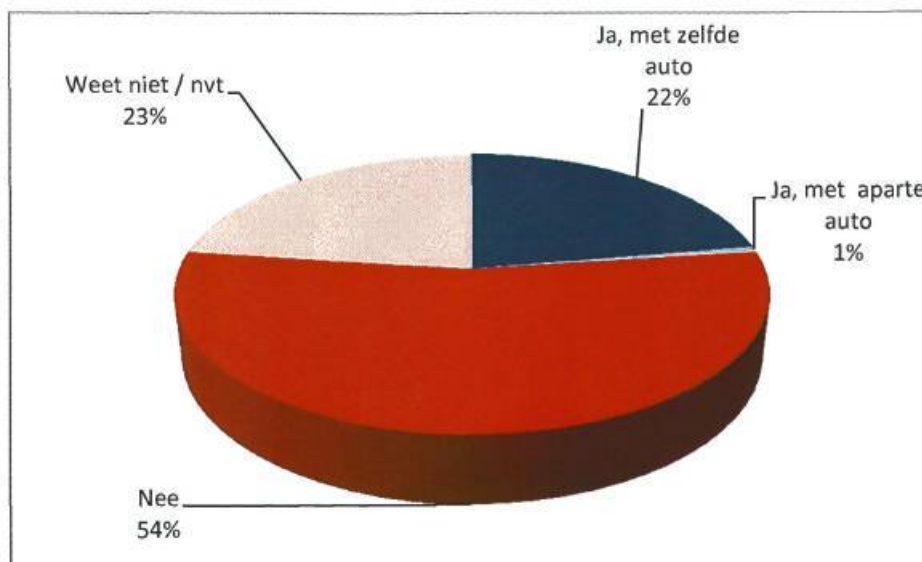
De retourstromen van de bedrijven in de binnenstad bestaan uit:

- Incourante en kapotte goederen.
- Verpakkingsmaterialen (karton en plastics).
- Emballage.

- Bedrijfsafval.
- Oud Papier.
- Glas.

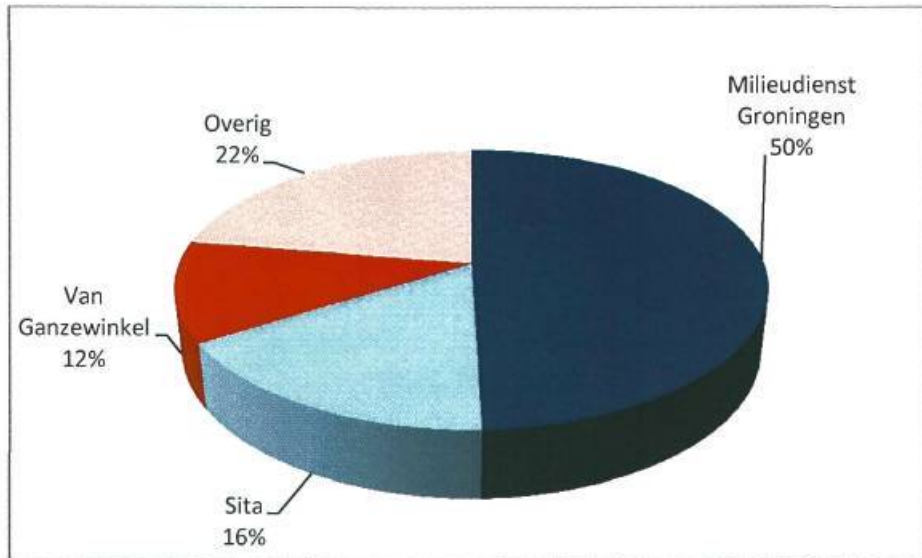
In Groningen nemen leveranciers in een kwart van alle gevallen retourstromen mee. Dit gebeurt vrijwel altijd met dezelfde auto als waarmee geleverd wordt. In een enkel geval komt hier een aparte auto voor.

Figuur 3.9 Aandeel bedrijven dat karton en plastic retour geeft aan leverancier



Voor de inzameling van afvalstoffen zijn de ondernemers verplicht om een contract te sluiten om afval te laten inzamelen, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de diensten van de vele bedrijven die op deze markt actief zijn. Uit de enquête blijkt dat de Milieudienst Groningen de belangrijkste partij is voor de inzameling van bedrijfsafvalstoffen in de binnenstad, met een marktaandeel van 50%. Daarnaast zijn er nog twee relatief grote spelers, SITA en Van Gansewinkel, die bij elkaar meer dan een kwart van de inzameling verzorgen.

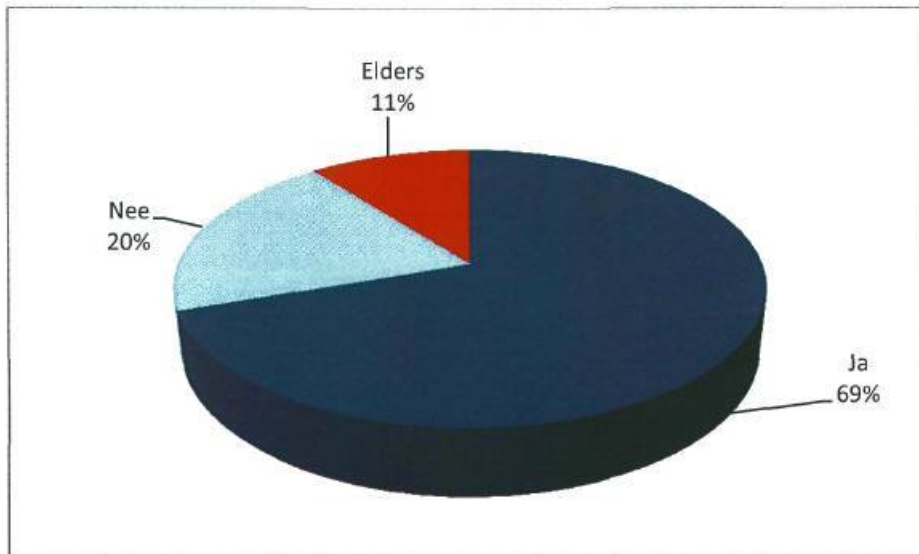
Figuur 3.10 Verdeling inzameling over inzamelaars



Opslagruimte

Het merendeel van de ondervraagden (69%) heeft aangegeven over voldoende opslagruimte te beschikken. 20% van de bedrijven in de binnenstad heeft te weinig opslagruimte en beschikt ook niet over een opslaglocatie elders.

Figuur 3.11 Is er voldoende opslagruimte bij het filiaal?



Bezoekers binnenstad Groningen

In het kader van de detailhandelsmonitor is het winkelend publiek in de binnenstad van Groningen geënquêteerd. In deze enquête waren enkele vragen over de bevoorrading van de Groningse binnenstad opgenomen.

Tabel 3.4 In hoeverre ondervindt het winkelend publiek hinder van het bevoorradend verkeer (N=553)?

Mate van hinder	2012	2013
Ja, veel hinder	4%	6%
Ja, maar niet zo veel hinder	17%	10%
Nee	77%	83%
Weet niet/geen opgave	2%	1%

Bron: Broekhuis Rijs Advisering, 2013

De meeste mensen (77-83%) geven aan, dat ze tijdens het winkelen geen hinder ondervinden van het laden en lossen van goederen of van rijdend vrachtverkeer. De meeste overige zeggen wel hinder te ondervinden, maar slechts in beperkte mate.

Tabel 3.5 Type hinder dat ondervonden wordt (N=167)

Soort hinder	
Geluidsoverlast	13%
Rommelige situatie	36%
Slechte bereikbaarheid winkels	20%
Onveiligheid	18%
Stank	3%
Overig	10%
Weet niet/geen opgave	0%

Bron: Broekhuis Rijs Advisering, 2013

Op de vraag wat voor soort hinder men vooral ondervindt, is een grote variëteit aan antwoorden. Toch geeft de helft (54%) aan last te hebben van de rommelige situatie of van een onveilige situatie. Bij "overig" gaat het vooral om een slechte doorgang.

Tabel 3.6 Tijdstip waarop hinder ondervonden wordt (N=112)

Tijdstip	
7:00 – 11:00	65%
11:00 – 18:00	16%
18:00 – 20:00	13%
Weet niet/geen opgave	6%

Bron: Broekhuis Rijs Advisering, 2013

Over het tijdstip bestaat veel overeenstemming; vooral de ochtend levert de meeste hinder op. Dit beeld is consistent voor de verschillende dagen van de week. Opvallend is dat in de ondernemersenquête naar voren is gekomen dat er in de binnenstad relatief veel na 11 uur wordt beleverd, dit levert echter slechts beperkt hinder op voor de bezoekers. Waarschijnlijk gaat dit vooral om leveringen door de erkende stadsdistributeurs of door leveranciers die de voertuigen aan de rand van het voetgangersgebied parkeren.

Tabel 3.7 *Beïnvloeding winkelgedrag (N=100)*

Ik winkel vaker in een wijkwinkelcentrum	5%
ik winkel vaker buiten Groningen	0%
ik winkel vaker online	1%
weet niet/geen opgave	7%
geen verandering	87%

De hinder door het bevoorradend verkeer leidt dus maar in beperkte mate tot een verandering van het winkelgedrag van de bezoekers. Omdat uitsluitend bezoekers in de binnenstad zelf zijn geënquêteerd, biedt deze vraag geen inzicht in het gedrag van voormalig bezoekers die inmiddels voor andere winkelgebieden of online winkelen hebben gekozen.

Hoofdstuk 4 **Kwaliteit van de bevoorrading**

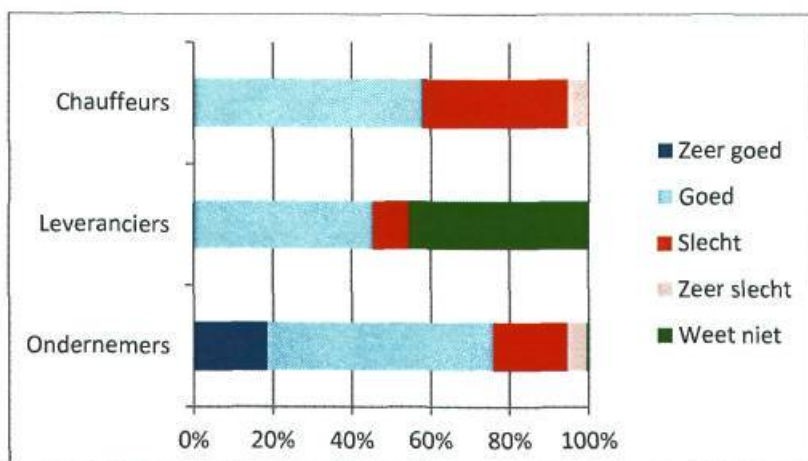
In de voorgaande hoofdstukken is objectief en op basis van de uitkomsten van de verschillende enquêtes verslag gedaan van de wijze waarop de bevoorrading van de binnenstad van Groningen plaatsvindt. Dit hoofdstuk gaat vervolgens in op de meer kwalitatieve aspecten van de bevoorrading. Hiervoor is zowel gebruik gemaakt van de mening en visie van binnenstadsondernemers, chauffeurs en toeleveranciers (in paragraaf 4.1), als van een analyse van de feitelijke bevoorrading door het onderzoeksteam van BCI (paragraaf 4.2).

4.1 Visie van de doelgroepen

Bereikbaarheid binnenstad Groningen

In de winkeliersenquête is gevraagd naar het oordeel van de respondenten over de bereikbaarheid van de binnenstad voor het bevoorradend verkeer. De uitkomst hiervan is weergegeven in figuur 4.1. Hieruit komt naar voren dat meer dan 75% van de binnenstadsondernemers de bereikbaarheid voor het bevoorradend verkeer als goed of zeer goed beoordeelt. Minder dan een kwart van de ondernemers vindt de bereikbaarheid slecht tot zeer slecht. De chauffeurs zijn iets minder positief over de bereikbaarheid, maar ruim de helft beoordeelt de bereikbaarheid nog steeds als goed.

Figuur 4.1 Beoordeling van de bereikbaarheid van de Groningse binnenstad



Bij bovenstaande uitwerking moet wel aangetekend worden dat de beoordeling door de chauffeurs gebaseerd is op een steekproef van 19 chauffeurs. Dit geeft wel een goede indicatie, maar er mag geen absolute betekenis aan de uitkomsten gegeven worden.

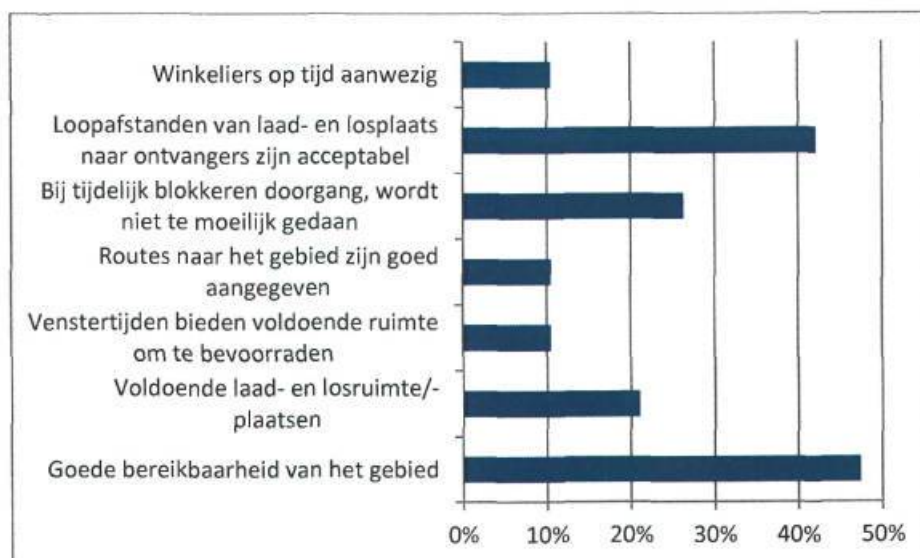
In de gesprekken met de belangrijkste leveranciers en vervoerders van de diverse winkelgebieden is eveneens op de bereikbaarheid van de binnenstad ingegaan. Een aanzienlijk deel van de planners kon de bereikbaarheid niet goed beoordelen. Van de overige planners oordeelde een groot deel positief over de bereikbaarheid van de Groningse binnenstad.

Sterke punten bevoorrading volgens chauffeurs en toeleveranciers

Om de sterke punten van de bevoorrading van de winkelgebieden te achterhalen is aan de chauffeurs een aantal opties voorgelegd. Daarnaast was er de gelegenheid om aanvullend hierop eigen punten naar voren te brengen. Hiervan is geen gebruik gemaakt.

Uit de resultaten komt naar voren dat de goede bereikbaarheid van het gebied, acceptabele loopafstanden met goederen en een soepele houding bij het tijdelijk blokkeren van de doorgang, bijdragen aan een positief oordeel over de bevoorrading van Groningen.

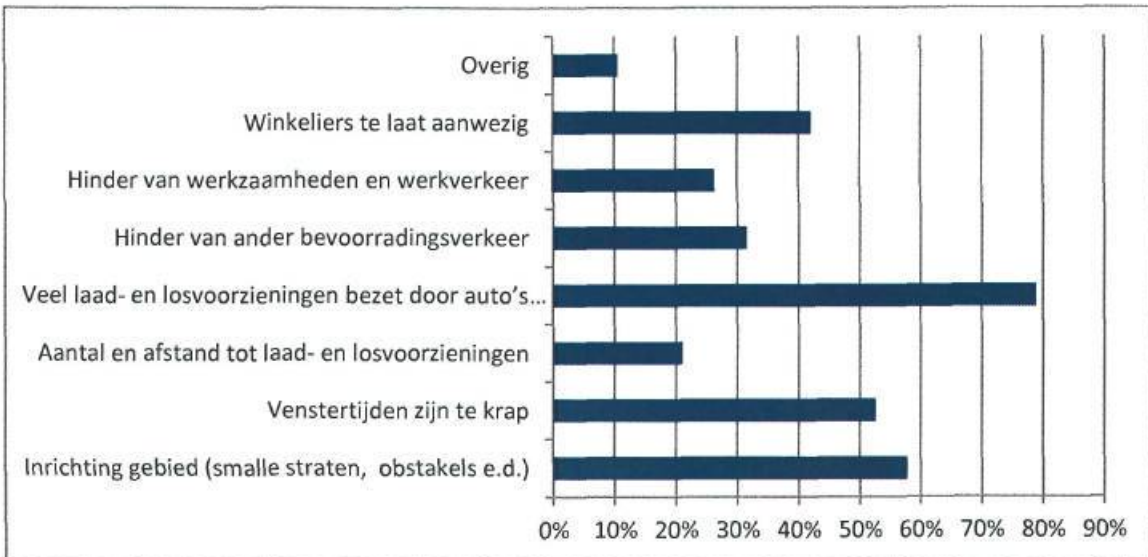
Figuur 4.2 Oordeel chauffeurs, sterke punten bevoorrading Groningen



Zwakke punten bevoorrading volgens chauffeurs

In figuur 4.3 zijn de door de chauffeurs benoemde zwakke punten in de bevoorrading van Groningen weergegeven. De belangrijkste zwakke punten volgens chauffeurs zijn dat er veel laad- en losvoorzieningen bezet zijn door auto's die er niet horen, de inrichting van de binnenstad, de late aanwezigheid van winkeliers en krappe venstertijden. Met name van het eerste punt blijken zeer veel (15 van de 19) chauffeurs hinder te ondervinden.

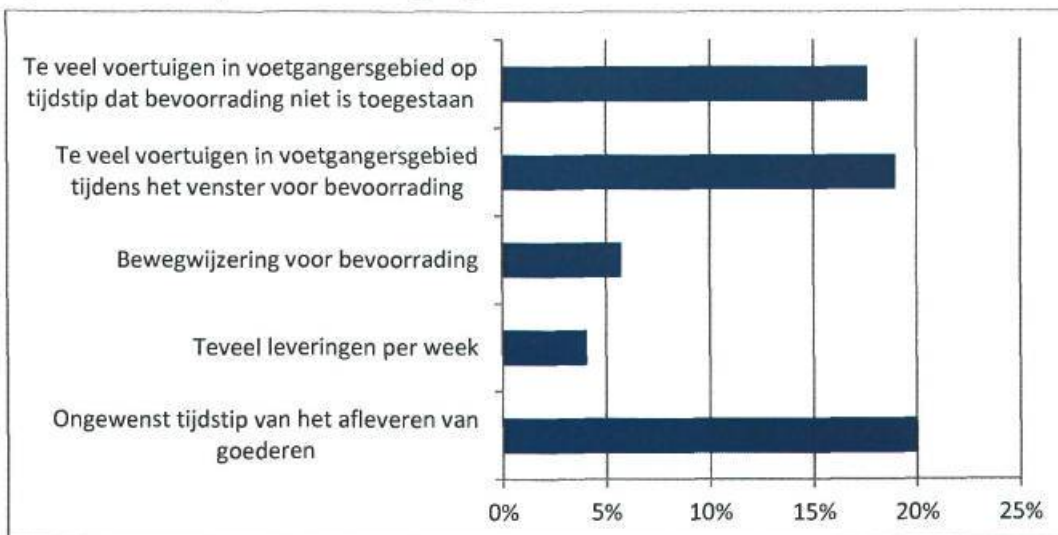
Figuur 4.3 Oordeel chauffeurs, zwakke punten bevoorrading Groningen



Visie ondernemers

Aan de ondernemers is gevraagd naar hun oordeel ten aanzien van zwakke punten van de bevoorrading. De uitkomsten hiervan zijn weergegeven in figuur 4.4. Uit figuur 4.1 is reeds gebleken dat de ondernemers doorgaans positief oordelen over de kwaliteit van de bevoorrading. Dit wordt bevestigd door het lage aandeel van de winkeliers die zwakke punten aangeven. Goederen worden voor 20% van de ondernemers op een ongunstig tijdstip afgeleverd. Daarnaast zijn er te veel voertuigen in het voetgangersgebied, zowel binnen als buiten de venstertijden.

Figuur 4.4 Zwakke punten bevoorrading volgens de ondernemers

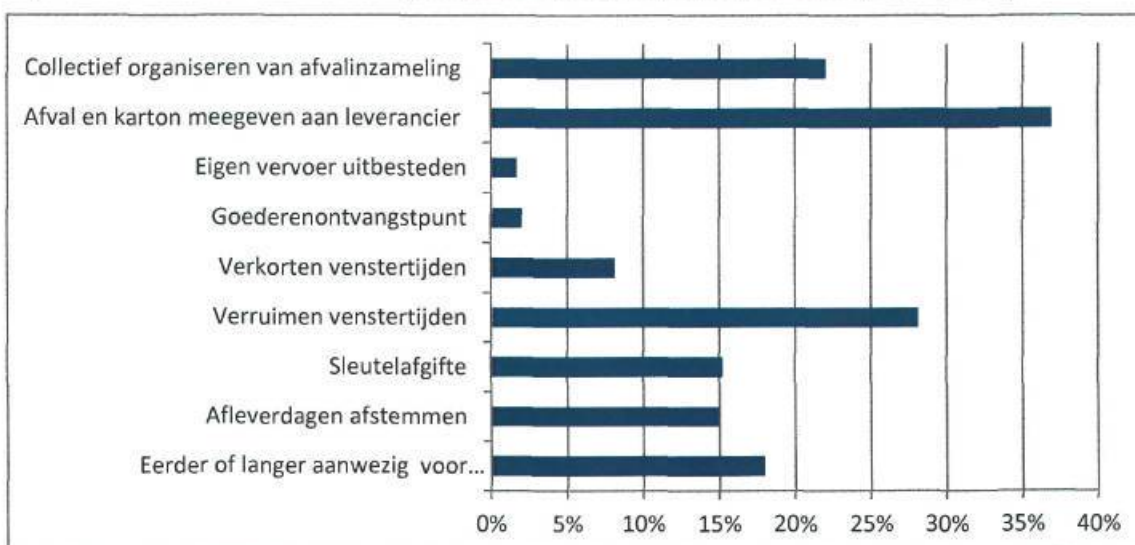


Hiernaast is ook onderzocht in welk mate ondernemers denken dat klanten 's ochtends wegblijven door de grote hoeveelheid bevoorradingsvoertuigen in het gebied. 10% van de ondernemers vermoedt dat dit het geval is en bijna 80% stelt dat dit niet aan de orde is.

Aan de ondernemers is een aantal verbeteropties voor de bevoorrading voorgelegd, waarbij gevraagd is of zij bereid zijn om aan de toepassing van deze maatregel mee te werken. In figuur 4.5 zijn de uitkomsten hiervan weergegeven. De drie meest voorname opties ter verbetering die door de ondernemers voordragen zijn:

- Het meegeven van afval en karton aan de chauffeur die goederen levert.
- Het verruimen van de venstertijden.
- Het collectief organiseren van de afvalinzameling.

Figuur 4.5 Bereidheid binnenstadsondernemers om mee te werken aan verbetering bevoorrading



4.2 Analyse uitkomsten profiel

Aan de hand van de feitelijke kenmerken van de bevoorrading, zoals naar voren gekomen in hoofdstuk 3, is een analyse gemaakt van de wijze waarop nu de bevoorrading plaatsvindt.

Wat gaat goed?

- **Hoog aandeel leveringen door binnenstadspecialisten (vervoer en groothandel)**
Uit de analyse van de bevoorrading van de ondernemers in de binnenstad komt naar voren dat 47% van de leveringen aan centrum Groningen door binnenstadspecialisten wordt verzorgd. Het gaat om zendingen die deze vervoerders en groothandelsbedrijven gebundeld in bijvoorbeeld de binnenstad kunnen afleveren, omdat deze bedrijven een groter aantal afleveradressen in het centrum van Groningen hebben. Hiermee wordt het 'nadeel' (vanuit oogpunt van distributie) van een groot aandeel zelfstandige winkeliers door het bundelen door toeleveranciers en vervoerders gedeeltelijk gecompenseerd.
- **Hoog aandeel van bedrijven geeft retourafval mee aan de leverancier.**
23% van de ondernemers in de Groningse binnenstad geeft de retourstromen mee aan hun leveranciers. Door het meegeven van retourstromen vermindert de hoeveelheid afval dat door de inzamelingsdienst moet worden opgehaald. De afvalinzameling kan zo met minder voertuigen, en dus ook voertuigbewegingen, worden uitgevoerd. Ondanks dat een percentage van 23% relatief hoog is, is er wel ruimte voor verdere verbetering.
- **Relatief grote spreiding van de bevoorrading over de dag**
Overdag worden de meeste winkeliers bevoorraad, maar vroeg in de ochtend en laat op de avond komen eveneens aanzienlijke stromen goederen de binnenstad in. De spreiding van de bevoorrading over de dag is hiermee uitstekend.
- **Oordeel bereikbaarheid van binnenstad voor leveranciers**
Zowel chauffeurs als binnenstadondernemers beoordelen de bereikbaarheid van de stad positief. Van beide groepen geeft meer dan de helft aan dat de bereikbaarheid goed is. Zoals ook in andere steden oordelen de binnenstadsondernemers hierbij nog positiever dan de chauffeurs.
De chauffeurs en leveranciers zijn te spreken over het feit dat er geen milieuzone en lengtebeperkingen aanwezig zijn in de Groningse binnenstad. Daarnaast is er slechts één poller, wat eveneens als positief wordt ervaren.
- **Oordeel bezoekers over bevoorrading**
Maar liefst 77% van de bezoekers aan de binnenstad ervaart geen enkele hinder van de bevoorrading van de winkels. Slechts 4% ervaart veel hinder. De bevoorrading kan op dit facet derhalve nog een kleine verbeterstap maken, maar de huidige situatie is uitstekend.

Wat kan verbeterd worden?

- **Ondernemers laat aanwezig**
Chauffeurs en planners geven aan dat zij hinder ondervinden van ondernemers die relatief laat aanwezig zijn. Dit zorgt er voor dat chauffeurs rondjes rijden om meerdere malen door dezelfde straat te rijden omdat zij niet alle adressen in eerste instantie kunnen beleveren door afwezigheid van ondernemers.

- ***Veel voertuigen in het venstertijdengebied die niet bevoorraden***
Vanuit alle partijen wordt geklaagd over de grote hoeveelheid voertuigen die in de binnenstad aanwezig zijn en niets te maken hebben met bevoorrading. Het gaat hierbij met name om personenauto's en busjes van bouw- en installatiebedrijven.
- ***Aanzienlijke bevoorrading in de middaguren***
Maar liefst 43% van de leveringen vindt plaats tussen 11:00 en 18:00. Dit is het tijdstip waarop veel consumenten in het winkelgebied aanwezig zijn. Bevoorrading vindt idealiter plaats op een rustig moment zodat het winkelend publiek hier minder tot geen hinder van ondervindt.
- ***Veel voertuigen buiten de venstertijden in het venstertijdengebied.***
In de binnenstad van Groningen staat slechts op één locatie een poller. Het is daardoor niet onmogelijk om het venstertijdengebied in te rijden wanneer dit niet meer is toegestaan. Uit de diverse enquêtes komt naar voren dat dit regelmatig gebeurt.
- ***Veel laad- en loslocatie onnodig bezet***
Veel chauffeurs hebben aangegeven dat de laad- en loslocaties vaak bezet zijn door (personen)voertuigen die hier niet horen. Dit betekent dat bevoorradingsvoertuigen op andere plaatsen moeten parkeren. Hierdoor veroorzaken ze meer hinder en/of nemen de looptijden voor de chauffeur toe.
- ***Handhaving parkeren en venstertijden***
Er wordt geconstateerd dat er de regels omtrent venstertijden regelmatig overtreden worden en dat laad- en losplekken vaak bezet zijn door voertuigen die niet bevoorraden. Deze klachten kunnen verholpen worden met een strikte handhaving van de regels. Uit de verschillende enquêtes komt naar voren dat er strenger gehandhaafd dient te worden.

Hoofdstuk 5 **Verbetermaatregelen en vervolg**

In dit hoofdstuk worden de vervolgstappen beschreven die voort kunnen vloeien uit het opstellen van het bevoorradingsprofiel en de raadpleging van de verschillende partijen die een rol spelen in de bevoorrading van de Groningse binnenstad. In paragraaf 5.1 zijn de potentiële verbeteringsopties beschreven. Paragraaf 5.2 geeft de reacties hierop van de belangrijkste doelgroepen weer en de gevolgen hiervan voor op te pakken maatregelen. In paragraaf 5.3 worden de mogelijke effecten van het maatregelenpakket beschreven, waarna het hoofdstuk afsluit met een paragraaf waarin aanbevelingen worden gedaan voor de invulling van de vervolghostappen.

5.1 Beschrijving verbeteringsopties op basis van uitkomsten onderzoek

Op basis van de kenmerken van de bevoorrading, de uitkomsten van de enquêtes onder de binnenstadsondernemers, de vraaggelbesprekken met belangrijke toeleveranciers en vervoerders van de binnenstad van Groningen en de inbreng van de chauffeurs, is een beeld ontstaan van de verbeteropties voor de bevoorrading van de binnenstad Groningen.

Uit de analyse is naar voren gekomen dat wekelijks 10.900 m³ goederen in de binnenstad van Groningen aangevoerd wordt. Het gaat daarbij om producten die de ondernemers in de binnenstad verkopen aan de consumenten die de detailhandel en horeca in de binnenstad bezoeken.

Vermindering van de goederenstroom de binnenstad in kan op verschillende manieren aangepakt worden:

- Minder verkoop van goederen in de binnenstad, waardoor ook de behoefte aan aanvoer van goederen vermindert. Dit betekent dat de ondernemers een lagere omzet realiseren. Dit is vanuit economisch en maatschappelijk perspectief ongewenst.
- Verminderen van het volume of gewicht van de producten. In een aantal logistieke ketens wordt deze aanpak met redelijk succes gevolgd. Het initiatief hiervoor ligt bij de fabrikant, die het volume van de producten of grootverpakkingen kan terugbrengen door slimmere ontwerpen. Specifiek voor de binnenstad van Groningen is het moeilijk om aanvullende maatregelen uit te werken.

- Scheiding van verkoop en levering van de producten. Voor een aantal producten is dit een gebruikelijke werkwijze, bijvoorbeeld wasmachines en meubels. Bij het merendeel van de producten die de consumenten in de binnenstad aanschaffen (zoals kleding, schoenen) is deze splitsing in de praktijk niet mogelijk. De klant wil immers direct zijn aankoop mee kunnen nemen.

Gezien de bovenstaande constatering zijn er op dit moment weinig mogelijkheden om het volume van de aanvoer naar de binnenstad van Groningen te verminderen. Daarom zal naar andere oplossingen gezocht moeten worden om de bevoorrading te verbeteren, namelijk door:

- 1 Met minder auto's bevoorraden.
- 2 Overlast bevoorrading verminderen.
- 3 Overige maatregelen.

In totaal zijn er 11 verbetermaatregelen op basis van het analysewerk geïdentificeerd. Deze 11 maatregelen zijn onderverdeeld naar deze 3 thema's:

1 Met minder auto's bevoorraden

De aanvoer van goederen naar afnemers in de binnenstad vloeit voort uit de bestelling van de winkelier of horecaondernemer. Door kritisch te kijken naar de wijze van bestellen ontstaan er meer mogelijkheden om aanvoerstromen te bundelen. Dit kan onder meer door:

1 Vermindering aantal leveranciers

Minder leveringen per week door vermindering van het aantal leveranciers. Gemiddeld heeft elke ondernemer in de Groningse binnenstad 5 á 10 verschillende leveranciers, die doorgaans separaat hun goederen afleveren. Mogelijke maatregelen zijn:

- Selecteer leveranciers die meer bedrijven in Groningen bevoorraden.
- Minder leveringen per week.
- Minder leveranciers per vestiging.
- Bundeling via inkoopcombinatie.

2 Afstemmen leverdagen

Ondernemers in een straat of gebied in dezelfde branche onderling hun afleverdagen laten afstemmen. Veel leveranciers komen op verschillende dagen in de stad om verschillende ondernemers te bevoorraden. Door onderling afspraken te maken over de leverdag kan het aantal ritten van een betreffende leverancier naar de binnenstad gereduceerd worden.

3 Aanpassen venstertijd

Doordat het effectieve tijdvenster (tussen aankomst winkelier rond 9.30 uur en sluiting bevoorravingsvenster om 11 uur) relatief kort is, hebben leveranciers met veel afleveradressen in de binnenstad te weinig tijd beschikbaar om de bevoorrading met 1 auto te doen. Deze bedrijven zetten nu noodgedwongen meer voertuigen in of laten de chauffeur verder lopen. Alleen vervoerders met een erkenning als stadsdistributeur ontkomen hieraan.

Uit het profiel is naar voren gekomen dat 23% van de vestigingen in de binnenstad retourgoederen en/of karton en plastic door de leverancier laat afvoeren. Het merendeel hiervan wordt afgevoerd door de auto die ook voor de bevoorrading wordt gebruikt. Bij de overige vestigingen worden deze afvoerstromen nu nog door de afvalinzamelaar opgehaald. Op verschillende manier is ten aanzien van de retourstromen efficiencywinst te behalen.

4 Bundeling retourgoederen, karton en plastic

23% van alle vestigingen geven retourstromen mee aan de leverancier, dit percentage kan verder omhoog. Hiervoor dienen winkelier, vervoerder en leverancier in gesprek te gaan over nog niet benutte mogelijkheden voor het meenemen van retourstromen met het voertuig dat ook goederen komt leveren.

5 Bundeling / gezamenlijke aanpak van knelpunten

In centrum Groningen zijn verschillende afvalinzamelaars actief. Milieudienst Groningen is met een marktaandeel van 50% de dominerende partij. Doordat er meerdere inzamelaars zijn, zijn er ook extra ritten van vuilnisauto's in de binnenstad. Een mogelijkheid om dit te reduceren is het stimuleren van samenwerking tussen de inzamelaars binnen de stad, waarbij in 1 rit voor meerdere inzamelaars wordt gereden.

Uit de gegevens van het bevoorradingsprofiel komt naar voren dat 47% van alle leveringen, naar de binnenstad door specialistische vervoerders plaatsvindt. Zij veroorzaken slechts 10% van de voertuigbewegingen benodigd voor de bevoorrading, doordat zij veel afleveradressen per rit hebben. Circa 53% van de leveringen aan ondernemers betreft nog incidenteel vervoer. Deze leveringen veroorzaken echter wel tot 90% van alle voertuigbewegingen benodigd voor de bevoorrading.

6 Ruimte voor de specialist

Door goederenstromen over te hevelen van de incidentele vervoerder, met weinig afleveradressen in de binnenstad, naar een vervoerder die veel afleveradressen in de binnenstad bedient, kan een sterke reductie in het aantal voertuigen gerealiseerd worden. Om dit te bereiken dient één van de gespecialiseerde binnenstadsvervoerders van Groningen de meest aantrekkelijk keuze te zijn voor de leverancier (die doorgaans de vervoerder bepalen). Dit kan gestimuleerd worden door bepaalde voordelen aan specialisten toe te kennen, zoals ruimere venstertijden of ontheffingen van verkeersvoorschriften. Het verdient aanbeveling om de huidige erkenningsregeling voor stadsdistributiebedrijven in Groningen hiervoor te actualiseren, en samen met betrokken ondernemers vast te stellen op welke wijze het gebruik van de specialisten het best gestimuleerd kan worden.

2 Overlast bevoorrading verminderen

Ook indien de hiervoor benoemde maatregelen tot vermindering van de inzet van voertuigen in de binnenstad van Groningen leiden, zijn verdergaande maatregelen nodig om de hinder van bevoorrading voor bewoners, winkelend publiek, binnenstadsondernemers, vervoerders en leveranciers te verminderen. Een belangrijk onderdeel hierbij vormt de bevoorrading op andere momenten. In de voetgangersgebieden in het centrum gelden venstertij-

den van 05.00 tot 11.00 uur. Echter slechts 40% van de ondernemers geeft aan voor 09.00 bevoorrad te kunnen worden. De effectieve venstertijden zijn hierdoor beperkt.

Het afgelopen jaren zijn er verspreid over het land verschillende pilotprojecten geweest met de bevoorrading in de dagrand. Onder dagrand wordt verstaan de vroege ochtend (voor 07.00 uur) en de late avond (na 19.00 uur). De toepassing van zogenaamde PIEK-maatregelen (stille voertuigen, ladingdraggers en getraind personeel) heeft ertoe geleid dat er niet of nauwelijks sprake is van klachten over geluidsoverlast bij deze bevoorrading. In centrum van Groningen wordt momenteel slechts 4% van de bedrijven bevoorrad in de dagrand.

7 Dagranddistributie

Door de bevoorrading van deze bedrijven voor 7.00 uur 's morgens of na 19.00 uur 's avonds te laten plaatsvinden, kan een deel van het bevoorradend verkeer uit de drukke ochtendspits gehaald worden. Daarbij moet nadrukkelijk gekeken worden welke locaties hiervoor in aanmerking komen, door gebruik te maken van de landelijk ontwikkelde checklist voor dagranddistributie.

Door de verblijftijd van vrachtauto's in de binnenstad te verkorten, kan de overlast voor andere gebruikers van de binnenstad (inclusief ander bevoorradend verkeer) teruggedrongen worden. Medewerking van chauffeurs en van winkeliers en horecaondernemers is nodig om dit te kunnen realiseren.

8 Spelregels bevoorrading

Spelregels zijn zowel gericht op chauffeurs als op winkeliers. In de spelregels zijn afspraken opgenomen over bijvoorbeeld de plaats waar bevoorradende voertuigen parkeren, de tijdstippen waarop de uitstallingen en terrassen buiten worden gezet en het parkeren van privéauto's van binnenstadsondernemers. Al deze regels bevorderen een vlotte afwikkeling van de bevoorrading. In Den Haag is met succes al ervaring opgedaan met dergelijk spelregels. Daarbij is duidelijk geworden dat deze werkwijze op straatniveau kan starten, omdat er dan het meeste draagvlak voor participatie is onder de ondernemers in de binnenstad.

9 Bevoorradingroutes

Effectieve bevoorradingroutes zorgen voor minder overlast van omrijdend vrachtverkeer. Via de bewegwijzering voor het vrachtverkeer in de stad Groningen kan dit aandachtspunt opgepakt worden, waarbij de volgende speerpunten nu als eerste kunnen starten:

- Inspelen op de aankomende werkzaamheden aan de Zuidelijke Ring. Dit zal invloed hebben op de routes van en naar het centrum van Groningen. Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden dienen routes aangewezen en bewegwijzerd te worden.
- Van belang is om in een verkenning inzichtelijk te maken of herziening c.q. onthefing van het huidige sectorensysteem in binnenstad voor bevoorrading meerwaarde kan hebben.

3 Overige maatregelen

10 Revitalisering Adviescommissie Bevoorrading Groningen

Gedurende het proces van voorbereiding en uitvoering van het bevoorradingsprofiel is de goede samenwerking tussen de verschillende partijen die een rol spelen bij de bevoorrading van de binnenstad van Groningen weer op gang gekomen. Dit is een belangrijke basis om verdergaande verbeteringen te realiseren. De Commissie Bevoorrading Groningen kan de komende periode fungeren als ontmoetingspunt voor belanghebbenden, voor het aanzwengelen van vervolgactiviteiten en voor het monitoren van de voortgang.

5.2 Toets draagvlak

Zoals in voorgaande paragraaf beschreven zijn er veel mogelijkheden om tot een verbetering van de bevoorrading van centrum Groningen te komen. Zowel met behulp van de enquêtes onder de ondernemers in de binnenstad en de gesprekken met leveranciers en vervoerders is inzicht verkregen in de bereidheid van deze groepen om aan verbeteringsmaatregelen mee te werken (zie ook figuur 4.5).

Tevens is op 18 maart 2013 een bijeenkomst georganiseerd waar de hiervoor beschreven verbetermaatregelen gepresenteerd zijn aan de leden van de werkgroep bevoorrading Groningen. Daarin is besloten om een verdere toets voor het draagvlak uit te voeren in een vergadering van de Adviescommissie inzake bevoorradingsaangelegenheden op 9 april 2013 (zie voor leden bijlage 1). Hierin zijn de ondernemers uit de binnenstad, transporteurs, leveranciers, regio en de gemeente vertegenwoordigd.

Tenslotte is op 9 april een verkennend gesprek met de drie belangrijkste afvalinzamelaars gevoerd om het draagvlak voor maatregelen rond afvalinzameling te bespreken. Dit gesprek heeft na de bijeenkomst van de Adviescommissie plaatsgevonden.

Resultaat toets Adviescommissie Bevoorradingsaangelegenheden

Tijdens de bijeenkomsten met de werkgroep en van de Adviescommissie Bevoorradingsaangelegenheden zijn de verbeteropties uit voorgaande paragraaf voorgelegd aan de belanghebbenden in de binnenstad. Hiermee is het draagvlak voor mogelijke maatregelen getoetst en is een uiteindelijke selectie gemaakt van de te ondernemen vervolgactiviteiten. In aanvulling op de maatregelen in de voorgaande paragraaf zijn nog drie punten aangestipt die mee worden genomen in het geheel aan maatregelen:

- Privilegebeleid, hoe kan dit een rol spelen?
- Handhaving, wat is het belang van handhaving voor het uitvoeren van de maatregelen?
- Voornemen om een werkatelier bevoorrading te organiseren. In de verschillende enquêtes onder ondernemers, chauffeurs en vervoerders zijn enkele vragen opgenomen om het draagvlak voor mogelijke maatregelen te onderzoeken. Door de organisatie van

eens werkatelier, een bijeenkomst waar grotere afvaardigingen van de ondernemers uit de binnenstad, transporteurs, leveranciers, leden van de gemeenteraad en de gemeente aanwezig zijn, kan mogelijk draagvlak nog beter in kaart worden gebracht. De Adviescommissie en de gemeente Groningen zijn voornemens om naar aanleiding van dit onderzoek een dergelijke bijeenkomst te organiseren. De input die op deze bijeenkomst geleverd wordt is waardevol en moet worden meegenomen in de afweging van de diverse maatregelen.

Op deze punten wordt verderop nader ingegaan.

Wijziging bestelgedrag

- **Vermindering aantal leveranciers.**
- **Afstemmen leverdagen.**

Onder de detaillisten is beperkt draagvlak voor deze maatregel. Uit de enquête komt naar voren dat 15% van de ondernemers bereid is om mee te werken aan een dergelijke maatregel. Duidelijk is dat het bedrijfseconomische aspect van de winkel voorop staat. Dit wil echter niet zeggen dat er geen mogelijkheden zijn voor deze maatregelen. Het komt regelmatig voor dat besteld wordt vanuit gewoonte en niet vanwege noodzaak. Door in gesprek te gaan met winkeliers moet bepaald worden waar de winst te behalen is. Door per winkel 1 levermoment per week te reduceren is al grote winst te behalen.

Om winkeliers en horeca te stimuleren is het van belang dat (een gedeelte van) het te behalen financiële voordeel ook bij hen terecht komt.

Box: Experiment afstemming leverdagen Denneweg

In Den Haag is een duidelijke concentratie van horeca rondom de Denneweg. In dit gebied, met smalle, drukke straten, is een pilot 'vraaggestuurd bundelen' uitgevoerd. Vraaggestuurd bundelen betekent dat ondernemers in overleg met hun leveranciers het aantal levermomenten terugbrengen. De leveringen van de ondernemers kunnen daardoor gebundeld worden afgeleverd, waardoor minder voertuigen in het gebied rondrijden.

Het project is gericht op afspraken over leverdagen en -momenten. Horecaondernemers op de Denneweg hebben hierover afspraken gemaakt met elkaar en met de belangrijkste twee leveranciers, Heineken en Interbrew.

Voordat de afspraken gemaakt zijn, is er een beknopt bevoorradingsprofiel opgesteld waarbij bevoorradingskenmerken in kaart zijn gebracht, zoals belangrijkste leveranciers, leverdagen, levermomenten, bestelgedrag van ondernemers en de logistieke planning bij leveranciers. Het verkrijgen van dergelijke informatie vereist veel vertrouwen en draagvlak van de ondernemers, maar zonder deze informatie is het onmogelijk om tot samenwerking te komen.

Bundeling

- ***Bundeling retourgoederen, karton en plastic.***
- ***Bundeling afvalinzameling.***
- ***Gezamenlijke inkoop afvalinzameling.***
- ***Ruimte voor de specialist.***
- ***Stadsdistributiecentrum.***
- ***Dagranddistributie.***

Ruimte voor de specialist

De specialisten dragen voor een belangrijk deel bij aan de bundeling van goederenstromen. Zij verzorgen voor het centrum van Groningen 47% van alle leveringen, maar veroorzaken slecht 10% van het aantal ritten.

Een stadsdistributiecentrum zorgt er voor dat er minder incidentele ritten de stad in komen. Uit de enquête blijkt echter dat dit plan op erg weinig draagvlak kan rekenen vanuit de ondernemers. Slechts 2% van de respondenten heeft aangegeven hieraan mee te willen werken. Ondernemers zijn terughoudend omdat ze extra kosten verwachten met de komst van een stadsdistributiecentrum.

In de werkgroep is meer draagvlak voor maatregelen om de inzet van specialisten beter te benutten. Om dit te bereiken dienen de gespecialiseerde binnenstadsvervoerders en leveranciers de meest aantrekkelijk keuze te zijn voor de leverancier (die doorgaans de vervoerder bepalen).

Het verdient aanbeveling om de huidige erkenningsregeling voor stadsdistributiebedrijven in Groningen hiervoor te actualiseren, en samen met betrokken ondernemers vast te stellen op welke wijze het gebruik van de specialisten het best gestimuleerd kan worden. Dit kan deels plaats vinden door middel van privilegebeleid, zoals ruimere venstertijden of onthefingen van verkeersvoorschriften.

Bundeling retourgoederen, karton en plastic en bundeling afvalinzameling

Naast de inkomende goederenstromen kunnen ook de uitgaande retourstromen verder gebundeld worden. Op het gebied van afval zijn er diverse mogelijkheden. Zo kunnen ondernemers afval en karton meegeven aan hun leveranciers. 37% van de geënquêteerde ondernemers ziet hier heil in en wil hier aan meewerken.

Daarnaast kan de afvalinzameling effectiever georganiseerd worden door een betere samenwerking tussen de belangrijkste inzamelaars en tussen de inzamelaars en stadsbeheer. 22% van de ondernemers wil hier zijn of haar medewerking aan verlenen. Het draagvlak voor deze maatregelen is relatief hoog onder de binnenstadsondernemers. Dit is belangrijk omdat samenwerking tussen winkels essentieel is.

Wijziging bevoorradingstijden

- ***Venstertijd.***
- ***Dagranddistributie.***

Venstertijd

In het verleden is er in Groningen geëxperimenteerd met een apart middagvenster voor versdistributie (tussen 14.00 uur en 16.00 uur). Dit tijdstip sluit beter aan bij de behoefte van de horeca. Enerzijds is bij veel bedrijven nog geen personeel aanwezig dat voor 11 uur goederen kan ontvangen, anderzijds is de werkelijke behoefte aan verswaren pas in de loop van de dag in te schatten, waardoor bestellingen laat worden geplaatst.

Deels kan deze behoefte aan levering in de middag ondervangen worden door versleveranciers met veel afleveradressen op te nemen in de erkenningsregeling van stadsdistributeurs. Deze erkende bedrijven mogen immers ook buiten de venstertijden in het voetgangersgebied actief zijn. Samen met horeca en leveranciers zal bekeken moeten worden of dit voldoende is om de knelpunten op te lossen.

Gelet op het gemiddelde tijdstip waarop meer dan 50% van de ondernemers goederen kan ontvangen (na 9 uur 's morgens), is er slechts een effectief venster van 2 uur voor alle leveringen in het gebied. Door verlenging van het venster naar 12 uur (wat aansluit bij het landelijke referentiemodel van de Ambassadeur Stedelijke Distributie), ontstaat er extra ruimte voor bevoorrading, waardoor het verkeer beter over de ochtend wordt gespreid (met dus minder hinder voor bezoekers). Bijna 30% van de ondernemers in de binnenstad steunt een maatregel voor verlenging van de venstertijd.

Dagranddistributie

Voor bepaalde groepen winkels en horeca is dagranddistributie een goede oplossing. Met name bevoorrading in de avonduren wordt steeds interessanter, omdat een toenemend aantal winkels langer open blijft en er dus ook personeel aanwezig is voor het ontvangen van de goederen. Indien er geen personeel aanwezig kan zijn, dient de chauffeur te beschikken over een sleutel van het bedrijf. Een punt van aandacht hierbij is de veiligheid. De kans op overvallen is doorgaans groter. Anderzijds is er een positief effect op de verkeersveiligheid. De kans op ongelukken met het aanwezige publiek is kleiner. 18% van de ondernemers geeft aan bereid te zijn om eerder of langer aanwezig te zijn voor de ontvangst van goederen. Daarnaast geeft 16% aan bereid te zijn tot het afgeven van de sleutel. 15% van de chauffeurs ziet in sleutelafgifte een goede oplossing.

Overige maatregelen

- **Spelregels bevoorrading.**
- **Bevoorradingroutes.**
- **Privilegebeleid en handhaving.**
- **Commissie bevoorrading Groningen.**
- **Regisseur.**

Spelregels bevoorrading

Spelregels kunnen worden ingezet ter ondersteuning van andere maatregelen. Zo kunnen spelregels worden opgesteld t.a.v. het aanbieden van afval, maar ook ten aanzien van het inzetten van onnodige grote voertuigen. Ondernemers kunnen elkaar hier dan onderling op

aanspreken. Het is zinvol om dit te starten op straatniveau en vervolgens bij succes uit te bouwen.

Figuur 5.1 Voorbeeld spelregels Den Haag

SPELREGELS VOOR LEVERANCIERS EN TRANSPORTEURS	SPELREGELS VOOR WINKELIERS EN HORECAONDERNEMERS
<ul style="list-style-type: none">• Leveranciers en transporteurs maken met winkeliers afspraken over het bevoorradingstijdstip om de venstertijden zo efficiënt mogelijk te gebruiken.• Een goede doorstroming is het uitgangspunt: leveranciers en transporteurs minimaliseren het aantal leveringen. Afleveringen worden zo snel mogelijk verricht.• Transporteurs zetten schone voertuigen in conform het landelijk convenant milieuzonering.• Chauffeurs beperken geluidsoverlast tijdens het laden en lossen.• Chauffeurs rijden met gepaste snelheid en niet via sluiproutes door het voetgangersgebied.• Chauffeurs lossen zo veel mogelijk aan een kant van de straat. Zij parkeren achter elkaar (houd rekening met ruimte voor de laadklep) en niet naast elkaar.• Chauffeurs maken zoveel mogelijk gebruik van laad- en losplaatsen. Als deze niet beschikbaar zijn, wordt uitsluitend vanaf de straat gewerkt en niet vanaf de stoep. Het is verboden op laad- en losplaatsen te parkeren.	<ul style="list-style-type: none">• Winkeliers en horecaondernemers maken met leveranciers en transporteurs afspraken over het bevoorradingstijdstip om de venstertijden zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Bevoorrading vóór winkelopeningstijden wordt nagestreefd.• Winkeliers en horecaondernemers die met eigen auto bevoorraden, passen zich aan het bevoorradend verkeer aan.• Terrassen worden zodanig uitgezet, dat een goede doorstroming van het bevoorradend verkeer gewaarborgd is.• Winkeliers en horecaondernemers zetten reclameborden, plantenbakken en dergelijke pas ná 11.30 uur buiten. Dit geldt ook voor het naar beneden laten van de luifels en het uithangen van vlaggen.• Winkeliers en horecaondernemers parkeren niet op laad- en losplaatsen.



Bevoorradingroutes

Ondernemers (6%) en chauffeurs (5%) hebben momenteel bijna geen klachten over de bewegwijzering in de binnenstad. De komende jaren staat een ingrijpende infrastructurele ingreep op het programma, de ring zuid wordt aangepakt. Dit gaat direct gevolgen hebben voor het bevoorradend verkeer van en naar de Groningse binnenstad. Het is goed om hier op voorhand rekening mee te houden en deze ontwikkelingen aan te grijpen om aanvullende maatregelen voor te bereiden. Het verdient daarom aanbeveling om de resultaten van dit bevoorradingprofiel en de afgesproken verbetermaatregelen ook in te brengen in Groningen Bereikbaar, het lopende programma waarmee de bereikbaarheid van Groningen (ook voor het vrachtverkeer) waar mogelijk verbeterd moet worden.

In aanvulling op deze maatregel kan kritisch gekeken worden naar de huidige indeling van de binnenstad in sectoren. Door herziening of opheffing van deze sectorindeling kunnen efficiëntere bevoorradingroutes gereden worden.

Privilegebeleid en handhaving

Een manier om schoner en efficiënter vervoer te stimuleren is een beleid met privileges voor partijen die bovenmatig schoon en/of efficiënt bevoorraden. Door specialisten onder voorwaarden bepaalde voordelen te kennen, wordt het aantrekkelijk om goederen via hen te vervoeren. Een goede eerste stap zou zijn om samen met de gespecialiseerde vervoerders te bepalen aan welke voordelen de meeste behoefte is. Deze voordelen kunnen ook (gedeeltelijk) gekoppeld worden het gebruik van schone extra schone voertuigen.

Momenteel kunnen vervoerders een ontheffing voor de venstertijden verkrijgen indien er minimaal 100 zendingen geleverd worden aan minimaal 20 adressen. Het doel is om hiermee bundeling te stimuleren. De criteria sluiten echter bepaalde groepen vervoerders uit die toch een hoge bundeling realiseren. Dit heeft deels te maken met de definitie van een zending. Voor de ene vervoerder is dat een brief of een postpakketje, voor de andere vervoerder zijn dat 6 pallets. Indien de gemiddelde grote van een zending enkele pallets bedraagt, dan passen er simpelweg geen 100 zendingen in de vrachtauto.

Een ander geval betreft het milieuvriendelijk vervoer, bijvoorbeeld door middel van elektrische voertuigen. Dit is een categorie voertuigen die waarschijnlijk in aanmerking komt voor privileges, maar in het huidige ontheffingssysteem valt bijna geen ontheffing te krijgen voor elektrische vrachtwagens. Het laadvolume van een elektrische vrachtwagen blijft achter bij dat van een conventionele vrachtwagen met verbrandingsmotor. Hierdoor wordt het nog lastiger om 100 zendingen te halen.

Een privilegebeleid is sterk gebaat bij een goede en strenge handhaving. Dit leidt er toe dat een duidelijke scheidslijn ontstaat tussen de mogelijkheden van bedrijven die over privileges beschikken en bedrijven die hier niet over beschikken. Indien bedrijven niet gecontroleerd en beboet worden als ze de venstertijden overtreden, neemt de waarde van het privilege om ongeacht venstertijden te mogen bevoorraden af.

Revitalisering Commissie bevoorrading Groningen

De Commissie bevoorrading Groningen wordt gerevitaliseerd. Deze bestaat reeds geruime tijd, maar heeft de afgelopen jaren een sluimerend bestaan geleid. Voor een goede bevoorrading van de binnenstad Groningen is het van belang dat de betrokkenheid van vertegenwoordigers van de ondernemers uit de binnenstad, transporteurs, leveranciers en de gemeente ook in de toekomst blijft. De Commissie bevoorrading Groningen is hiervoor een uitstekend medium.

Regisseur bevoorradingsmaatregelen

Op basis van dit bevoorradingsprofiel, adviseert de Adviescommissie inzake bevoorradingsaangelegenheden om de hierboven weergegeven verbetermaatregelen in de komende periode op te pakken. Om een goede uitvoering van de maatregelen mogelijk te maken en om de uitvoering hiervan te bewaken en te stimuleren, is regie nodig. In nader overleg met de gemeente Groningen (o.a. binnenstad en economie), GCC en de andere betrokken partijen, zal vastgesteld moeten worden op welke wijze deze regie vorm kan krijgen.

Bijlage 1

Leden bevoorraderscommissie

Tabel 1 *Leden Adviescommissie inzake bevoorradersaangelegenheden Groningen*

Organisatie	Naam
Voorzitter	Sjouke-Jan Dijkstra
KvK	Frank Broersma
MKB	Auke Oosterhoff
TLN	Marcel Ubels
Connekt	Nicole Maas
RWS	Henny Scholten
EVO	Robert Schasfoort
GCC	Kor vd Maar
	Arnout Ypey
KHN	Jan-Marc van 't Lindenhout
Gemeente Groningen	Jan Louwes
	Janet Stoker