



**Buck
Consultants
International**



Gemeente Breda

Bevoorradingsonderzoek Binnenstad Breda



Uitgevoerd in opdracht van:
Gemeente Breda

Buck Consultants International
Den Haag, 15 oktober 2008

Inhoudsopgave

Samenvatting

Hoofdstuk 1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel en reikwijdte	3
1.3	Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2	Kenmerken binnenstad Breda	7
2.1	Detailhandel en horeca	7
2.2	Verkeer	11
2.3	Milieu	13
Hoofdstuk 3	Bevoorrading binnenstad Breda	17
3.1	Organisatie van het goederenvervoer	18
3.2	Kerncijfers	20
3.3	Logistieke kenmerken goederenontvangst	28
Hoofdstuk 4	Kwaliteit van de bevoorrading	41
4.1	Visie van de doelgroepen	41
4.2	Analyse uitkomsten profiel	45
Hoofdstuk 5	Verbetermaatregelen	49
5.1	Beschrijving verbeteringsopties	49
5.2	Toets draagvlak	53
Bijlage 1	Werkgroep bevoorrading Breda	59

Bijlage 2	Deelnemers Stadstafel	60
Bijlage 3	Voorstel uitwerking bevoorradingsagenda	61

Samenvatting

Breda is één van de gemeenten die de afgelopen periode een milieuzone voor het vrachtverkeer in de binnenstad heeft ingevoerd. Binnen dit proces is afgesproken te kijken naar mogelijkheden om de stedelijke distributie efficiënter te laten verlopen en de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren. Efficiënter goederenvervoer zal leiden tot minder vervoersbewegingen, wat resulteert in kostenbesparing voor het bedrijfsleven, de reductie van de uitstoot van NO_x en fijnstof (PM₁₀), verhoging van de verkeersveiligheid, een verbetering van woon- en verblijfskwaliteit en een vergroting van de aantrekkelijkheid van de binnenstad voor bewoners en bezoekers.

In het bestuurlijk convenant over de invoering van de milieuzone, is afgesproken om een bevoorradingsonderzoek te laten uitvoeren, dat de feitelijke bevoorradings- en afvalstromen voor de binnenstad van Breda in kaart brengt, de knelpunten van de bevoorrading inventariseert en voorstellen voor verbetering benoemt. In de rapportage van het bevoorradingsprofiel zijn de belangrijkste kenmerken, knelpunten en verbeteropties voor de bevoorrading van de binnenstad van Breda weergegeven.

De belangrijkste kenmerken zijn:

- Wekelijks ontvangen de winkels en horecabedrijven in de binnenstad van Breda ruim 5.000 leveringen van toeleveranciers. In totaal wordt 2.750 m³ goederen per week in de binnenstad bij deze ondernemingen afgeleverd;
- De helft van de zendingen wordt door binnenstadsspecialisten bij afnemers in de binnenstad bezorgd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van voertuigen die bij een aantal verschillende adressen in de binnenstad goederen afleveren. Dit deel van de aanvoer vindt daardoor al efficiënt plaats;
- Vooral de leveringen door incidentele vervoerders en leveranciers zorgen voor het grootste aantal voertuigbewegingen voor distributie naar de binnenstad van Breda. Geschat wordt dat dagelijks 300 voertuigen nodig zijn om de beleveringen van deze groep uit te voeren. Door de hoge beladingsgraad en bundeling van veel zendingen voor de binnenstad in één auto zetten de specialisten slechts 40 auto's per dag in om de binnenstad efficiënt te bevoorraden;
- Breda kent een relatief beperkt ochtendvenster voor de bevoorrading, nl. van 7.00 uur tot 11.00 uur. Tussen 7.00 uur en 9.30 uur kan bij een groot deel van de ondernemers nog niet geleverd worden. Hierdoor ontstaat een piek in de bevoorrading tussen 9.30 uur en 11.00 uur.

Op grond van bovenstaande kenmerken is het duidelijk dat er potenties zijn om de bevoorrading van de binnenstad van Breda efficiënter in te richten. In dit rapport zijn de verbetermaatregelen waarvoor ook steun is uitgesproken door betrokken partijen kort uitgewerkt:

- **Communicatie rond stedelijke distributie**
Om de betrokkenheid van de ondernemers bij de bevoorrading van de binnenstad van Breda te vergroten is gerichte communicatie nodig. Deze moet zichtbaar maken welke voordelen efficiëntere bevoorrading voor de ondernemers in de binnenstad heeft. Ook zet de werkgroep bevoorrading Breda, waarin de binnenstadsondernemers, de gemeente, de leveranciers en de vervoerders samenwerken, haar werkzaamheden voort. De werkgroep richt zich op het uitwerken van projectplannen voor de verschillende onderdelen van een actieprogramma, aansturen van de uitvoering hiervan, het leveren van een inhoudelijke bijdrage aan deelprojecten en de communicatie met achterbannen.
- **Spelregels bevoorrading**
Streven is het straatbeeld in de ochtenduren aantrekkelijker te maken voor het winkelend publiek. De noodzakelijke bevoorrading zal via spelregels zo uitgevoerd worden dat de overlast minimaal is. Zowel chauffeurs als winkeliers zullen hier een bijdrage aan leveren.
- **Goederenontvangsttijden detailhandel**
Maatregelen zijn nodig om de bevoorrading van meer winkels en horecabedrijven tussen 7.00 uur en 9.00 uur mogelijk te maken. Medewerking van de ontvanger is daarvoor noodzakelijk.
Verder zal ook gekeken worden of aanvullend hierop ook een deel van de bevoorrading voor 7.00 uur in de ochtend of later op de avond mogelijk moet worden gemaakt. Dit gebeurt op enkele locaties waar zonder hinder voor omwonenden leveringen mogelijk zijn. Hierbij worden strikte maatregelen getroffen om geluidsoverlast te voorkomen (PIEK).
- **Verkeersmaatregelen bevoorrading**
Gemiddeld zijn zowel de chauffeurs als de ontvangers tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad van Breda. Wel blijken er mogelijkheden te zijn om een verdere verbetering van de doorstroming van het vrachtverkeer van en naar de binnenstad van Breda te realiseren. Hierdoor kunnen kosten worden bespaard, zijn er minder vrachtauto's in de binnenstad en kan de hinder voor andere verkeersdeelnemers afnemen. Aandachtspunten zijn de inventarisatie van logistieke routes en knelpunten hierop, het verkennen van de mogelijkheden om de doorstroming van het bevoorradend verkeer te verbeteren, zoals bijvoorbeeld tovergroen en medegebruik busbanen en het informeren van chauffeurs planners over de logistieke routes.
- **Bundeling Afvalinzameling**
maatregelen voor verbetering van afval inzameling voor retourgoederen, grijs afval, GFT, oud papier en glas. Daarbij wordt zowel op de verdere bundeling van de inzameling van afval als op de integratie van aan- en afvoerstromen ingezet.

Hoofdstuk 1 **Inleiding**

Breda is de zevende winkelstad van Nederland en heeft een regionale en bovenregionale functie. De binnenstad van Breda fungeert als uitgaans- en ontmoetingscentrum en is de plek waar publiekstrekkende detailhandel, horeca, cultuur en vermaak zijn gebundeld. Het wekelijks aantal bezoekers van de binnenstad wordt geschat op 450.000. De meeste winkels in de binnenstad zijn gericht op recreatief winkelen, wat jaarlijks goed is voor miljoenenbestedingen. De bezoekers waarderen de binnenstad van Breda vooral vanwege het gevarieerde winkel- en horeca-aanbod, het aangename verblijfsmilieu en de historische setting. Bezoekers beoordelen de binnenstad over het algemeen goed.

Het winkelgebied bestaat uit het kernwinkelapparaat met grotere ketens en warenhuizen en een alternatief circuit, gekenmerkt door een mix aan kleinschalige detailhandel en horeca. Daarnaast bestaan plannen voor uitbreiding van het bestaande winkelgebied op de locatie 'Achter de lange stallen'. Gezien het aantal inwoners heeft Breda relatief het grootste winkelvloeroppervlak in vergelijking met andere grote gemeenten in Nederland. Breda bezit een aantal hoogwaardige culturele voorzieningen o.a. Graphic Design Museum, Breda's Museum, Chassétheater, poppodium Mezz en de Grote Kerk. Breda kent daarbij jaarlijks meer dan duizend grote en kleine evenementen, die vele bezoekers trekken. De Hogesnelheidslijn zal bovendien de bereikbaarheid van de stad verbeteren en nog aantrekkelijker maken als winkelstad. Breda zal in de toekomst een nog belangrijkere centrumfunctie gaan vervullen in de regio West-Brabant en daarbuiten.

De aantrekkelijkheid van het winkelgebied en de horeca in de binnenstad van Breda brengen met zich dat er ook een forse aanvoer van goederen naar de binnenstad nodig is. De bevoorrading van winkels en horeca kan overlast bezorgen voor het winkelend publiek en kan negatieve gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat (uitstoot van schadelijke stoffen, verkeersveiligheid). Een slechte organisatie van de bevoorrading van winkels en horeca kan in binnensteden leiden tot een minder aantrekkelijk winkelklimaat en daarmee tot teruglopende omzetten van de betrokken ondernemers. Ook voor de binnenstad van Breda is het dus van economisch belang om de bevoorrading efficiënt te organiseren met het doel de luchtkwaliteit en de leefbaarheid van het stedelijk milieu te verbeteren.

Met dit bevoorradingsonderzoek wordt inzicht geboden in de goederenstromen van en naar de binnenstad van Breda en een mogelijk pakket van maatregelen voor een efficiëntere bevoorrading.

1.1 Aanleiding

Recent is de zorg over luchtkwaliteit en milieu een belangrijke drijfveer geweest om beleid te ontwikkelen voor stedelijke distributie. Het thema stedelijke distributie staat dan ook hoog op de politieke agenda en is één van de prioritaire onderwerpen in de Nota Mobiliteit. Lokale overheden zijn verplicht om in het verkeers- en vervoersbeleid nadrukkelijk aandacht te besteden aan de wijze waarop een efficiënte en schone bevoorrading van de binnensteden plaats kan vinden.

Gemeenten blijken vooral vanwege problemen met de luchtkwaliteit, hinder van vrachtverkeer bij bewoners en bezoekers en de gewenste versterking van de centrumfunctie van de binnensteden aandacht te besteden aan de aanwezigheid van vrachtauto's in de binnenstad. Vervoerders en toeleveranciers worden in de dagelijkse praktijk geconfronteerd met toenemende belemmeringen bij de bevoorrading van binnensteden. Door de sterk gestegen congestie, verschuiving van de openingstijden van de winkels en bestaande en nieuwe beperkingen in de gemeentelijke regelgeving, wordt het steeds moeilijker en duurder om de afnemers in de binnensteden te bevoorraden.

Sinds 2005 vindt regionale samenwerking plaats tussen de vijf grote Brabantse gemeenten, waaronder Breda, op het gebied van stedelijke distributie met het doel de luchtkwaliteit te verbeteren en de efficiency bij stedelijke bevoorrading te vergroten. De gemeente Breda is samen met de andere B5-gemeenten koploper in de vernieuwde aanpak van stedelijke distributie.

Het ministerie van VROM heeft sinds het najaar van 2005 de zogenaamde 'tango'-bijeenkomsten gefaciliteerd. Achterliggend idee was dat luchtkwaliteit en geluid evenredige aandacht moeten krijgen in het gemeentelijke milieubeleid, waarbij uniformiteit en een gezamenlijke aanpak centraal stonden. Met betrekking tot het thema milieuzonering heeft de tango-bijeenkomst geleid tot een gezamenlijk convenant tussen verschillende gemeenten en organisaties van het bedrijfsleven, dat begin 2006 op landelijk niveau is afgesloten.

De gemeente Breda heeft het convenant mede ondertekend. Met de ondertekening van het convenant spreken de partijen de intentie uit om de nodige stappen te nemen teneinde te komen tot een aanzienlijke verbetering van de leefbaarheid van het stedelijk milieu door middel van het invoeren van een milieuzone. De betrokken partijen streven bovendien naar een toename van de inzet van schone en stille voertuigtechniek. Op vrijdag 4/5 oktober 2007 zijn de gezamenlijke afspraken tussen gemeente en brancheorganisaties EVO, TLN, KNV en het Retail Platform Breda over de invoering van een milieuzone vastgelegd in een convenant. Het convenant houdt in dat in het gebied van de Bredase milieuzone alleen vrachtwagens worden toegelaten die voldoen aan verscherpte eisen voor de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen en fijnstof. Dit betekent dat alleen vrachtauto's met roetfilters en de nieuwste vrachtauto's de zone in mogen. Vanaf 2010 gaan strengere eisen gelden. Deze eisen gelden ook voor het wagenpark van de gemeente. Daarnaast hebben de partijen afgesproken dat een pakket van maatregelen voor een efficiëntere stedelijke bevoorrading zal worden uitgewerkt. Het opstellen van dit bevoorradingsonderzoek vloeit dus direct voort uit de afspraken die zijn gemaakt in het convenant.

1.2 Doel en reikwijdte

Doel

Dit bevoorradingsonderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van het invoeren van een milieuzone voor schone vrachtauto's in de binnenstad van Breda. Met behulp van de resultaten van dit onderzoek kan in Breda, in samenwerking met de brancheorganisaties en het lokale bedrijfsleven (betrokken partijen), gewerkt worden aan een efficiëntere bevoorrading van de binnenstad. Efficiëntere bevoorrading van de binnenstad zal leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit, betere bereikbaarheid, vermindering van de bevoorradingskosten voor het bedrijfsleven, een verhoging van de verkeersveiligheid en een vitale en aantrekkelijke binnenstad met een positief imago.

Reikwijdte

In dit bevoorradingsonderzoek is de huidige bevoorradingssituatie van Breda geïnterviewd. Winkeliers, horecaondernemers, chauffeurs en de belangrijkste leveranciers en vervoerders hebben daartoe meegewerkt aan een uitgebreide enquête. Het bevoorradingsonderzoek brengt de kenmerken van de goederenstromen van en naar winkel- en horecaondernemingen in de binnenstad 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 Bredase 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, scooters/brommers en fietsen zijn meegenomen in dit onderzoek. De goederenstromen van- en naar bouwprojecten, gelegen in het onderzoeksgebied vallen buiten dit onderzoek. In de conclusie zal ook aandacht worden besteed aan de bevoorrading van de voorgenomen uitbreiding van het winkelbestand in de binnenstad (zie ook: Toekomstige ontwikkelingen, blz 9).

Daarnaast biedt het onderzoek inzicht in de knelpunten in de bevoorrading en worden oplossingsrichtingen benoemd voor het vergroten van de efficiency bij de bevoorrading van de binnenstad. Tenslotte wordt een aanzet gegeven voor een bevoorradingagenda met concrete verbeterprojecten voor zowel de kortere, als de langere termijn. In het verlengde van dit bevoorradingsonderzoek zullen de gemeente en het bedrijfsleven gezamenlijk activiteiten ontwikkelen om de verbeteringsmaatregelen te implementeren.

Voor de onderlinge vergelijkbaarheid van de resultaten is bij de uitvoering van het onderzoek gebruik gemaakt van gestandaardiseerde vragenlijsten. Het onderzoek is in drie fases uitgevoerd:

Fase 1: Het in beeld brengen van bevoorradingsgegevens van de winkeliers en de horecaondernemers in het onderzoeksgebied.

Fase 2: Het in beeld brengen van ervaringen van chauffeurs over bevoorrading in het onderzoeksgebied.

Fase 3: Het in beeld brengen van ervaringen van leveranciers en vervoerders over de bevoorrading in het onderzoeksgebied.

Fase 4: Analyse van de data en formulering van verbetervoorstellen

Het bevoorradingsprofiel heeft betrekking op het kernwinkelgebied: het rode gebied zoals hieronder is weergegeven. De toegangsroutes naar en rond de binnenstad vallen buiten het onderzoeksgebied.

Figuur 1.1 Onderzoeksgebied bevoorradingsprofiel Breda



1.3 Leeswijzer

In dit onderzoek worden de goederenstromen van en naar de binnenstadsondernemers binnen het onderzoeksgebied in beeld gebracht. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste karakteristieken van de binnenstad beschreven met betrekking tot detailhandel en horeca, verkeer en milieu.

Hoofdstuk 3 bevat de kerngegevens van het goederenvervoer in de binnenstad, waarbij onder andere wordt ingegaan op het aantal leveringen per onderneming, het type vervoer dat voor de beleveringen wordt gebruikt en de tijdstippen voor goederenontvangst. De kwaliteit van de bevoorrading is beoordeeld door ondernemers, chauffeurs, leveranciers en vervoerders, wat in hoofdstuk 4 aan bod komt. Hoofdstuk 5 schetst de kansen voor verbetering. Tenslotte wordt in de bijlagen ingegaan op de concrete stappen die nodig zijn om deze verbetermaatregelen door te voeren.

Figuur 1.2 Bevoorrading in de Ginnekenstraat



Bron BCI

Hoofdstuk 2 **Kenmerken binnenstad Breda**

2.1 Detailhandel en horeca

De binnenstad van Breda vervult een belangrijke functie voor de gehele regio. In de binnenstad bevinden zich momenteel ruim 550 winkels en het aanbod is zeer compleet. De wijze van bevoorrading van deze winkels kan de aantrekkelijkheid van de binnenstad voor het winkelend publiek beïnvloeden. Een massale aanwezigheid van bevoorradingsvoertuigen in de binnenstad schrikt bezoekers immers af. Onderstaande foto illustreert dit treffend.

Figuur 2.1 Bevoorrading in de Lange Brugstraat



(Bron BCI)

De bevoorrading van grootwinkelbedrijven vindt op een andere wijze plaats dan bij kleinere detaillisten. Groothandels en warenhuizen hebben over het algemeen te maken met een

andere schaalgrootte en een centraal magazijn waar goederen gebundeld kunnen worden. Daardoor zijn zij in staat om de distributie van de goederen efficiënter te organiseren dan zelfstandige detaillisten/speciaalzaken. Zelfstandige detaillisten kennen vaak frequente, kleine bestellingen die voor veel vrachtwagenbewegingen in de binnenstad zorgen. Het bevoorradingsprofiel van een stad is daardoor in grote mate afhankelijk van het specifieke winkelaanbod.

In eerste instantie is de samenstelling van het ondernemersbestand in de binnenstad van Breda in beeld gebracht. Dit is gebaseerd op de verdeling van het aantal vestigingen over de verschillende branches in de detailhandel en horeca. In totaal zijn 765 binnenstadsondernemingen bij dit onderzoek betrokken.

Voor de indeling van deze ondernemingen in branches is gebruik gemaakt van de standaardindeling zoals ook wordt gehanteerd in de Locatus verkooppuntverkenner (NAW-gegevens, branchering, winkelverkoopvloeroppervlak) en in de rekenmodule stedelijke distributie.

Detailhandel

De Bredase binnenstad telt 557 winkels¹. De winkels in de Bredase binnenstad richten zich vooral op het zogenaamde funshoppen. Met een derde van het totale winkelvloeroppervlak is kleding & mode de grootste winkelbranche in de binnenstad. De kledingwinkels zijn over de gehele binnenstad verspreid, met concentraties in de Ginnekenstraat, winkelcentrum De Barones en de Lange Brugstraat. Het aandeel kleding & mode ligt in de Bredase binnenstad boven het gemiddelde van andere vergelijkbare binnensteden. Vervolgens zijn warenhuizen, wonen en sport en spel qua winkelvloeroppervlak de belangrijkste sectoren. Het winkelvloeroppervlak van de warenhuizen is verdeeld over drie warenhuizen waarvan er twee in De Barones zijn gesitueerd: de Bijenkorf en V&D. De woonwinkels liggen net iets buiten het drukste gebied in de binnenstad.

Het kledingaanbod is verdeeld over 148 winkels met in totaal zo'n 25.300 m² vvo. De Barones (met aanliggende winkels) heeft een bovengemiddelde marktsegmentatie en het is verder opvallend dat kleine clusters met hoogwaardig kledingaanbod zich bevinden buiten het zwaartepunt in de bewinkeling. Voorbeelden hiervan zijn de Nieuwe Ginnekenstraat (o.a. Baane, Oilily, Rufus, New Boston), Veemarktstraat (o.a. Bonk, Archi Pell e.o.), Halstraat (Calluci), Grote Markt (o.a. Nu Chi, Thielen) en buiten het kernwinkelgebied aan de Wilhelminastraat (o.a. Donaldson, Riverwoods, Scapa).

Door de ontwikkeling van de Woonboulevard heeft de binnenstad van Breda een relatief laag verkoopvloeroppervlak aan 'wonen' in vergelijking met andere steden en een gering aanbod in de levensmiddelenbranche.

¹ Bron: Locatus adressenbestand gemeente Breda (2008)

Kernwinkelgebied, alternatief circuit en inlopers

Het winkelgebied in de binnenstad van Breda bestaat uit een kernwinkelapparaat (grote ketens), een alternatief circuit (kleinschalige detaillisten, speciaalzaken, horeca en dienstverlening) en de toegangswegen naar de binnenstad, de zogenaamde inlopers.

Het kernwinkelgebied van Breda betreft alle straten behorende tot het voetgangersdomein en fungeert tevens voor de 'dagelijkse verzorging' van de binnenstadbewoners. In 1997 is met winkelcentrum De Barones ca. 12.000 m² nieuw verkoopvloeroppervlak (vvo) gerealiseerd. De totale winkelvloeroppervlakte in de binnenstad is echter niet toegenomen: tegenover de toename stond een afname in de flanken van de binnenstad onder andere door de komst van de Woonboulevard.

Het centrale kernwinkelgebied bestaat uit de winkelconcentratie rondom Korte en Lange Brugstraat, inclusief de Torenpassage, Ridderstraat, Karrestraat, en Eindstraat. De Bredase Torenpassage is herontwikkeld tot een bijzonder project "t Sas". De hoofdingang van dit gebied met ca. 3.000 m² winkelruimte ligt aan de Lange Brugstraat, tegenover De Barones. Dit project heeft een specifieke thematische invulling met eigen trekkracht: antiek, life-style winkels, restauratieve horeca. De trekker in het kernwinkelgebied is De Barones met de warenhuizen als de Bijenkorf, de V&D en Hennes & Mauritz. De Halstraat zal een belangrijke schakel worden in de relatie tussen de Grote Markt en het nieuw te ontwikkelen winkelgebied 'Achter de Lange Stallen'.

Het alternatief circuit bestaat uit straten met een combinatie van kleine boetieks, speciaalzaken, horeca en dienstverlening gelegen rond de Grote Markt: Havermarkt, Visserstraat, Nieuwstraat, St. Janstraat, Annastraat, Catharinastraat en Reigerstraat. Dit circuit sluit aan op het kernwinkelapparaat en biedt mensen zo de gelegenheid zich aan de drukte van het kernwinkelapparaat te onttrekken.

De inloopstraten van het kernwinkelgebied zijn de (Nieuwe) Haagdijk, de (Nieuwe) Boschstraat en de Nieuwe Ginnekenstraat - Van Coothplein en Passage Zuidpoort.

De inlopers naar de binnenstad verschillen duidelijk qua winkelbeeld. De Nieuwe Ginnekenstraat heeft veel diensten en de C&A en HEMA als trekkers, het Van Coothplein heeft een mengvorm van detailhandel en horeca, de Boschstraat vrije tijd en de Haagdijk overige detailhandel.

De route Wilhelminastraat/Ginnekenstraat kenmerkt zich door een relatief groot deel mode en luxe. Het gaat daarbij vooral om winkels in het hogere segment. Door de komst van formules als Pauw, River Woods, Life Style, Donaldson en Geddes & Gillmore en ook de bekende middenpluswinkels Part II, Mexx, Esprit, Sting, Street One ontstaat in deze straat een clustering van single-brandstores.

Van de totale winkelvloeroppervlakte wordt 63% ingenomen door filialen. Van de grote steden in Nederland staat Breda wat betreft de filialiseringgraad op de vierde plaats.

Horeca

De binnenstad van Breda telt ruim 200 horecabedrijven. Er zijn twee sterke horecaclusters in de binnenstad: de Grote Markt (23 geregistreerde horecabedrijven) en de Havermarkt en

omgeving (47 geregistreerde horecabedrijven). De ruimtelijke spreiding van het horeca-aanbod in de binnenstad van Breda is geconcentreerd in het noord-westelijk deel van het centrum. Ook zijn er diverse kleinere concentraties, zoals het Van Coothplein, de Halstraat, de Karnemelkstraat-Houtmarkt hoek Ginnekenstraat, en de inlopers Haagdijk en Boschstraat.

De Grote Markt kenmerkt zich aan de noordzijde door vrijwel aaneengesloten horeca, met zowel een dag- als avondfunctie, en is voor zowel het winkelend als het uitgaande publiek van belang. Rondom de Havermarkt bevindt zich met name uitgaanshoreca.

Aan het Van Coothplein en omstreken is zowel dag als avondhoreca aanwezig. Aan de Haven en in de Halstraat bevinden zich acht horecabedrijven. Verspreid over de winkelstraten bevinden zich diverse winkelondersteunende horeca. In de inlopers Haagdijk (11 horecabedrijven) en Boschstraat (10 horecabedrijven) is sprake van enige concentratie van doelgericht bezochte horeca met een lokaal verzorgend karakter.

Toekomstige ontwikkelingen

In en rondom de Bredase binnenstad is een aantal omvangrijke plannen voor nieuwe winkels en voorzieningen, inclusief horeca, in voorbereiding. De plannen omvatten de ontwikkeling van het terrein 'Achter de Lange Stallen', de ontwikkeling van het stationsgebied (Via Breda) en de grootschalige herinrichting van de Westflank (inclusief de terugkeer van het water).

Na de ontwikkeling van De Barones is een tweede grote uitbreiding van het winkelgebied voorzien op het terrein 'Achter de Lange Stallen'. Op dit terrein zal ca. 18.000 tot 20.000 m² winkelvloeroppervlak worden ontwikkeld, gekoppeld aan een uitbreiding van het horeca-aanbod.

Binnen het kernwinkelgebied kunnen door de historische structuur geen grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden. Het terrein '**Achter de Lange Stallen**' is daarom de enige mogelijkheid tot uitbreiding van het kernwinkelgebied, direct grenzend aan de historische binnenstad. Bij de ontwikkeling wordt tevens de Houtmarktpassage en eventueel het PTT-gebouw betrokken. De bedoeling hiervan is het aanbod in de binnenstad te complementeren door toevoeging van winkels in de top van het marktsegment, om hiermee de concurrentiepositie van de stad in de regio te versterken. In de huidige plannen wordt gedacht aan het realiseren van een aantal trekkers zoals een warenhuisformule, media/communicatiemarkt een hoogwaardig modecluster met aanvullende hoogwaardige modezaken (zoals Zara, Mango, Prada, Gucci, Vero Gamo, Jackpot) een grootschalige delicatessensupermarkt (Food-Court) aangevuld met horeca met een omvang van circa 600 à 700 m², lifestyleformules/designaanbod, sport en grandcafé in grootschalige vorm eventueel in combinatie met een stadstheater, klein podium; entertainment-restaurant (eten + vermaak).

De ontwikkeling van de spoorzone, het project **Via Breda**, is een landelijk sleutelproject met een nieuw NS-station en een gevarieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen, inclusief horeca. De herontwikkeling van de spoorzone is van uitermate grote betekenis voor de economische ontwikkeling van de stad. Naast specifiek op het vervoersknooppunt gerichte 'gemakswinkels en gemakshoreca' gaat het voor de ontwikkeling van horeca in dit gebied om congres/hotelfuncties in Centraal Breda, om de ontwikkeling van het Interbrew

brouwerijcomplex aan de oostzijde en het CSM-complex aan de westkant. Een eventuele horeca-invulling zal ondersteunend zijn aan nieuwe functies in het gebied.

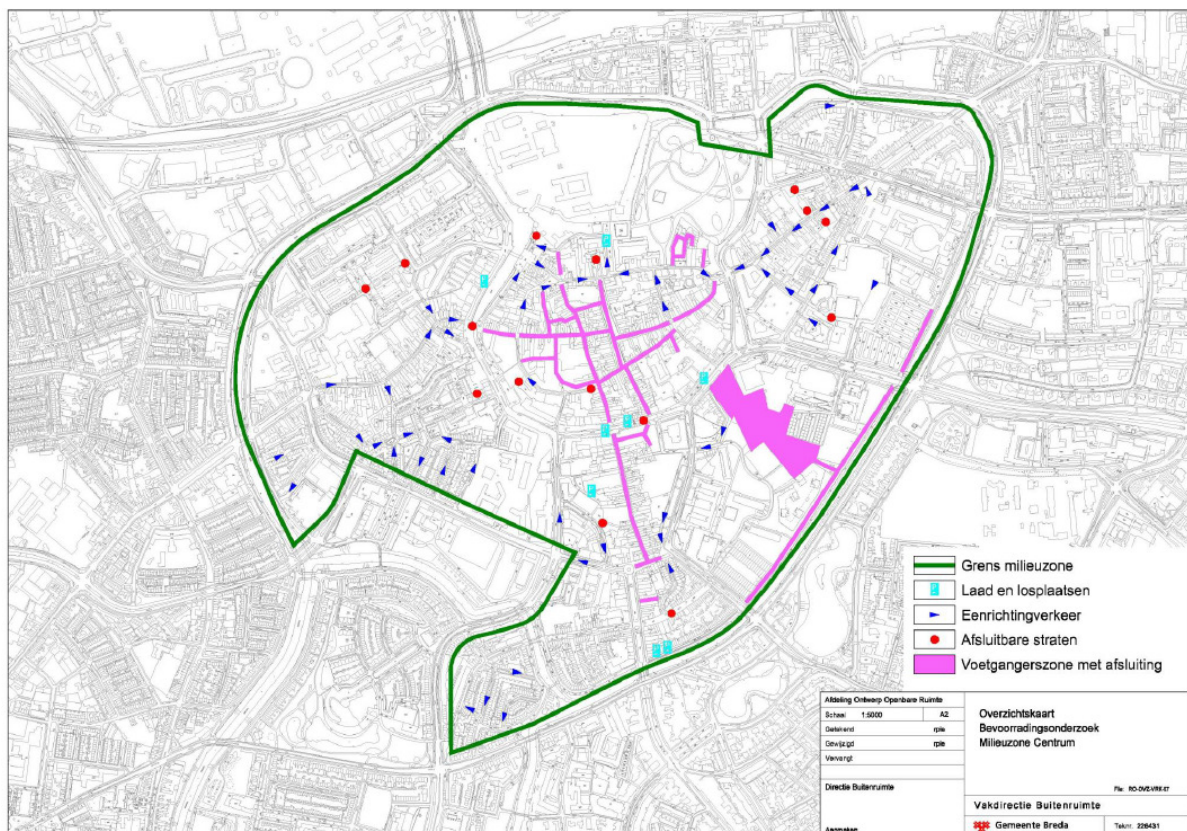
De herontwikkeling van de Westflank is bedoeld als aanvulling op het huidige horeca-aanbod in de binnenstad en betreft met name luxe restaurants en (eet)cafés (dag- en avondhoreca). **Haven en Nieuwe Mark** moeten gaan fungeren als nieuw entreegebied van de binnenstad. Om voldoende aantrekking te hebben zal een herkenbare clustering van horecazaken in de oostwand aan de haven moeten plaatsvinden.

2.2 Verkeer

Verkeersstructuur

Onderstaande figuur beidt een overzicht van het voetgangersgebied, de laad- en loslocaties en de verkeerscirculatie in de binnenstad van Breda.

Figuur 2.2 *Overzicht voetgangersgebied, laad- en loslocaties en verkeerscirculatie binnenstad Breda*



(Bron: Gemeente Breda)

Venstertijden

De gemeente Breda hanteert venstertijden voor het voetgangersgebied in de binnenstad. De venstertijden zijn maandag t/m vrijdag van 07.00 tot 11.00 uur en van 17.00 tot 19.00 uur, zaterdag van 09.00 tot 11.00 uur en van 17.00 tot 18.00 uur, en tijdens de koopavonden van 21.00 tot 22.00 uur. Handhaving van de venstertijden gebeurt door toezichthouders van de gemeente Breda.

Buiten het voetgangersgebied gelden geen aanvullende beperkingen voor laden en lossen. Wel gelden milieuregels voor het bevoorraden van bedrijven, wat betekent dat pas na 7.00 uur 's morgens en voor 23.00 uur 's avonds bevoorraad mag worden.

Figuur 2.3 Venstertijden gelden in het voetgangersgebied



(Bron: BCI)

2.3 Milieu

Luchtkwaliteitsknelpunten

De luchtkwaliteit in Breda behoeft op een aantal plekken verbetering. Uit de jaarlijkse rapportages luchtkwaliteit blijkt dat op verschillende plaatsen de kwaliteit te wensen overlaat. In het rapport luchtkwaliteit 2005 is voor de gemeente Breda nagegaan of er sprake is van overschrijdingen van de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Daarbij is aangegeven langs welke wegen dat gebeurt en over welke lengte. Ook het aantal inwoners dat is blootgesteld aan overschrijdingen is bepaald. Het gaat hierbij vooral om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Tabel 2.1 Aantal blootgestelden aan NO₂ en PM₁₀ in Breda in 2005

Stikstofdioxide (NO ₂)			Fijn stof (PM ₁₀)	
Jaar	Grenswaarde jaargem. 40 µg/m ³	Plandrempel 50 µg/m ³	Grenswaarde jaargem. 40 µg/m ³	Grenswaarde daggem. 50 µg/m ³
2005	410 inw.	0 inw.	0 inw.	330 inw.

Bron: Gemeente Breda, Rapport luchtkwaliteit, 2005

Tabel 2.2 Jaarlijkse uitstoot van het wegverkeer in Breda in 2005

Stof	Uitstoot in ton / jaar in 2005		
	Gemeentewegen	Rijkswegen	Totaal
Fijn stof (PM ₁₀)	97	130	227
NO _x	1494	2749	4243

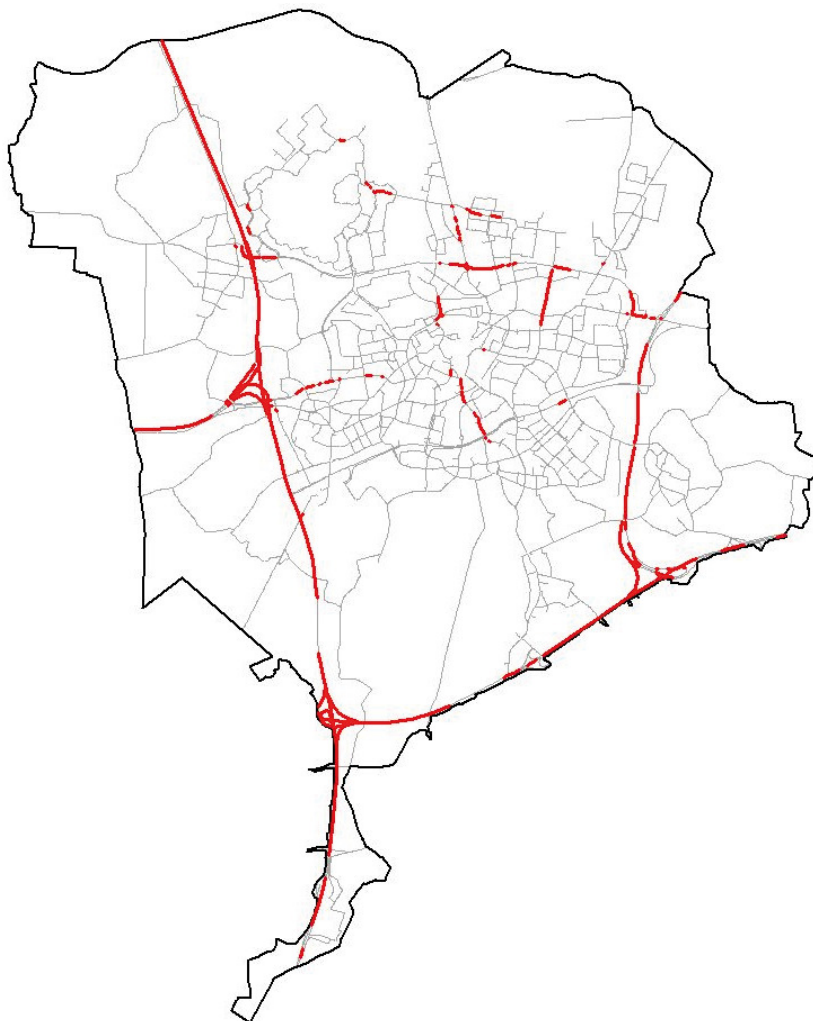
Bron: Gemeente Breda, Rapport luchtkwaliteit, 2005

Uit deze rapportage mag, gezien de gerapporteerde geringe aantallen blootgestelden aan NO₂ en fijnstof (PM₁₀) in 2005 en de gestage daling van het aantal meters wegvakoverschrijding, niet worden geconcludeerd dat het luchtkwaliteitsprobleem vrijwel is opgelost en er dus geen maatregelen meer vereist zijn. Vooral vanwege de gezondheidseffecten dient nog steeds te worden gestreefd naar verdere daling van schadelijke emissies. Immers het net voldoen aan grenswaarden betekent niet dat de situatie gezondheidskundig volledig naar wens is. Dat geldt zeker ten aanzien van fijn stof waarvoor in de toekomst nog stren-

gere Europese normen gaan gelden ook voor ultrafijne en daarom schadelijkere deeltjes, namelijk PM_{2,5}.

Maatregelen zijn dus niet alleen noodzakelijk om aan wettelijke normen te kunnen voldoen, maar ook om tegemoet te komen aan het gezondheidsaspect. Omdat de plandrempel voor NO₂ blijkens de rapportage voor 2003 al is overschreden heeft de gemeente Breda het Luchtkwaliteitsplan Breda 2005 opgesteld met verbetermaatregelen. Dit plan moet er toe leiden dat in 2010 wel kan worden voldaan aan de wettelijke normen voor NO₂. Ook wordt, voor zover dat tot de mogelijkheden van een lokale overheid als de gemeente Breda behoort, gekeken naar de mogelijkheden om de fijnstof concentraties te beperken tot de wettelijke grenswaarden of lager.

Figuur 2.4 Overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden van NO₂ voor het jaar 2010



Bron: Luchtkwaliteitsplan 2006-2009 (Fijn) stof tot nadenken

Daarnaast neemt Breda deel aan het Brabantse Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL), als onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), om gezamenlijke afspraken te maken op provinciaal niveau. In beide rapporten staat integrale samenwerking op het gebied van milieu, bereikbaarheid en leefbaarheid voorop. Omdat de concentratie van schadelijke stoffen van een groot deel van mondiale, nationale en regionale oorsprong zijn, is de lokale bijdrage vooral gericht op het gemotoriseerde verkeer binnen Breda.

Verschillende maatregelen uit het Luchtkwaliteitsplan moeten samen leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit en een efficiëntere bevoorrading van de binnenstad. Naast de invoering van de milieuzone zijn dit bijvoorbeeld doorstromingsmaatregelen en stimuleringsmaatregelen voor het gebruik van schonere brandstoffen.

Hoofdstuk 3 **Bevoorrading binnenstad Breda**

In dit hoofdstuk wordt eerst aandacht besteed aan de organisatiewijze van het goederenvervoer in het algemeen. Daarna worden de specifieke kenmerken van de bevoorrading van de binnenstad van Breda in kaart gebracht. Hiervoor is gebruik gemaakt van enquêtes onder ondernemers en chauffeurs. Daarnaast zijn telefonische vraaggesprekken gehouden met de belangrijkste leveranciers en vervoerders van de binnenstad van Breda. 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
- Type vervoer
- Goederenontvangsttijden
- Laden en lossen
- Retour- en afvalstromen
- Opslagruimte/verbouwingsplannen
- Routing

Voor de uitwerking van dit bevoorradingsprofiel is ten eerste gebruik gemaakt van de onderzoeksgegevens afkomstig uit 528 enquêtes, die zijn uitgevoerd onder binnenstadsondernemers (winkeliers, horecabedrijven). Met een ondernemersbestand van 765 bedrijven betekent dit een respons van 69%. Er is een goede spreiding over het winkel- en horecabestand, ondanks dat de respons onder horecaondernemers over het algemeen lager is dan bij andere ondernemers. Ook een aantal grote bedrijven is vertegenwoordigd, zoals de Hema en V&D. Van de 100 enquêtes, die zijn uitgezet onder chauffeurs, zijn er 13 beantwoord. Tenslotte zijn telefonische vraaggesprekken gehouden met de belangrijkste leveranciers en vervoerders van de binnenstad.

Op basis van deze gegevens zijn conclusies getrokken voor de bevoorrading van het gehele ondernemersbestand in de binnenstad van Breda.

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, TPG, 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 1 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, Heineken, 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 bulkloading in de vorm van kelderbier. 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 vervoerders 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 (groothandels en distributiecentra) 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 woonwerk verkeer.

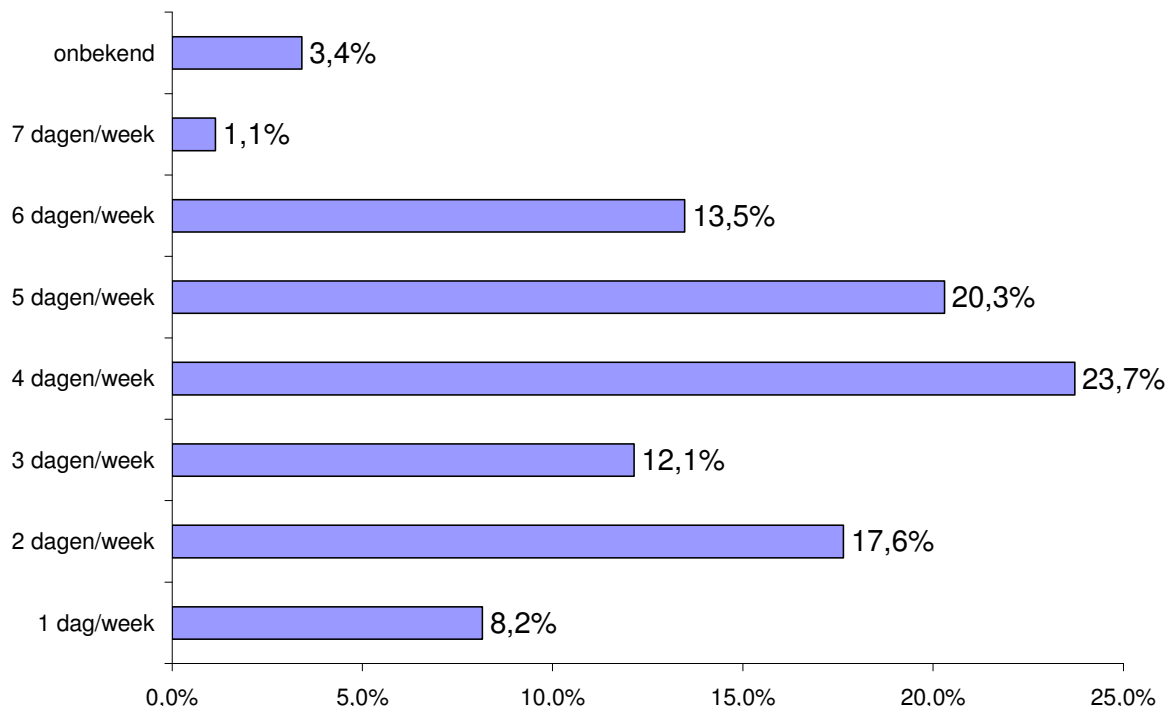
De overige typen vervoer werken veel meer vanuit een regionale basis (vanuit depots of rechtstreeks vanaf de leverancier). Hierbij is het aantal afleveradressen dat kan worden gecombineerd lastiger te bereiken.

3.2 Kerncijfers

Aantal leveringen

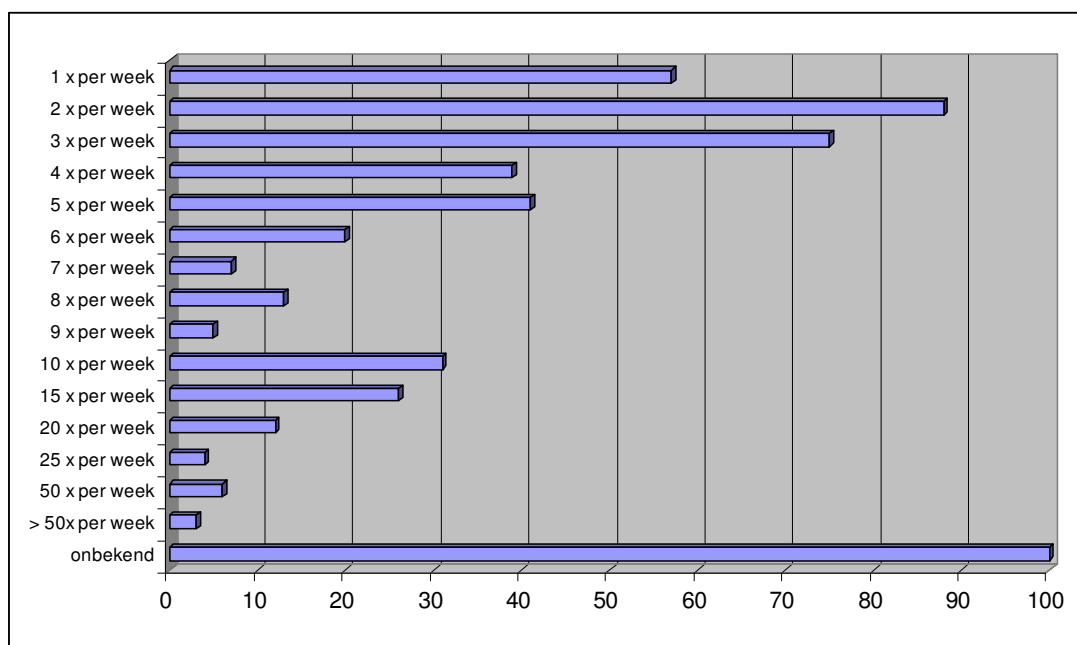
Per winkel- en/of horecavestiging in de binnenstad van Breda vinden gemiddeld 7 leveringen per week plaats. Dit aantal is hoger dan in een aantal vergelijkbare binnensteden, zoals in Den Bosch, waar het aantal circa 5 à 6 leveringen per ondernemer per week betreft. Meer dan 50% van de bedrijven in de Bredase binnenstad wordt minimaal vier dagen per week beleverd. Voor warenhuizen en supermarkten ligt dit aantal aanmerkelijk hoger. Aan meer dan 2/3 van de ondernemers wordt elke dag (6 x per week) geleverd. Er blijkt een piek in het aantal leveringen op vrijdag, maar ook op zaterdag vinden veel leveringen plaats, met name aan horecabedrijven.

Figuur 3.1: Aantal leverdagen per week



Uit onderzoek is naar voren gekomen dat de branche waarin de binnenstadsondernemer actief is over het algemeen van invloed is op het aantal leveringen per week en op het aantal gebruikte leveranciers. Warenhuizen hebben het grootste aantal leveringen per week, vaak volle wagenladingen. Ook maken warenhuizen gebruik van het grootste aantal leveranciers. In de modebranche is het aantal leveringen per week erg seizoensgevoelig, het gemiddelde van 3 tot 4 leveringen per week mag als gemiddelde voor een jaar gezien worden.

Figuur 3.2 Aantal leveringen per week door derden



Aan de hand van het door de binnenstadsondernemers opgegeven aantal leveringen per week, kan het totaal aantal leveringen aan de binnenstad van Breda berekend worden. In eerste instantie is daarbij uitgegaan van het aantal leveringen dat plaatsvindt bij de bedrijven die de enquête hebben ingevuld (zie tabel 3.1). Het totaal aantal leveringen per week voor de respondenten ligt op ruim 3.000. Indien rekening wordt gehouden met de aanvoer die plaatsvindt naar de ondernemers die geen enquête hebben ingevuld (40% van de populatie), ontvangt de binnenstad van Breda wekelijks 5050 leveringen.

Het bijbehorend aantal ritten dat wekelijks in de binnenstad van Breda wordt gemaakt komt neer op circa 2500. Dit aantal is lager dan het totaal aantal leveringen, aangezien een deel van de leveringen gebundeld de binnenstad zal bereiken, waarbij de vervoerder meerdere leveringen in één binnenstadsrit zal combineren.

Tabel 3.1 Aantal leveringen per week volgens enquête

Aanvoerwijze	Aantal leveringen per week
eigen vervoer	667
derden	2777
totaal	3444

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 Bredase binnenstad. Hierbij is uitgegaan van een gemiddeld volume voor pallets, dozen rolcontainers etc zoals in eerdere praktijkonderzoeken in de binnenstad 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 Gerapporteerde laadeenheden leveranciers en eigen aanvoer

	Totaal aantal laad-Volume per laad-Berekening volume
Laadeenheid	eenheden eenheid (m³) (m³)
Rolcontainer	376 1 376
Pallet	185 1,6 296
Doos/krat/vat	8107 0,1 811
Kledingrek	83 0,5 42
Onverpakt	1224 0,1 122
Totaal	10115 1647

In tabel 3.3 is de verdeling in aanvoervolume tussen eigen aanvoer en aanvoer door derden in beeld gebracht. Bijna 30% van het totale volume van de aanvoer naar de binnenstad wordt door de binnenstadsondernemers zelf verzorgd.

Tabel 3.3 Gerapporteerd volume eigen aanvoer en aanvoer derden

Laadeenheid	Eigen aanvoer (m ³)	Aanvoer derden (m ³)	Totale aanvoer (m ³)
Rolcontainer	43	333	376
Pallet	22	274	296
Doos/krat/vat	559	252	811
Kledingrek	15	27	42
Onverpakt	92	30	122
Totaal	731	915	1647

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 **to-taal wekelijks volume van 2.750 m³** voor de aanvoer van goederen naar de binnenstad van Breda. Ter illustratie; indien deze aanvoer uitsluitend met volle lichte vrachtauto's van

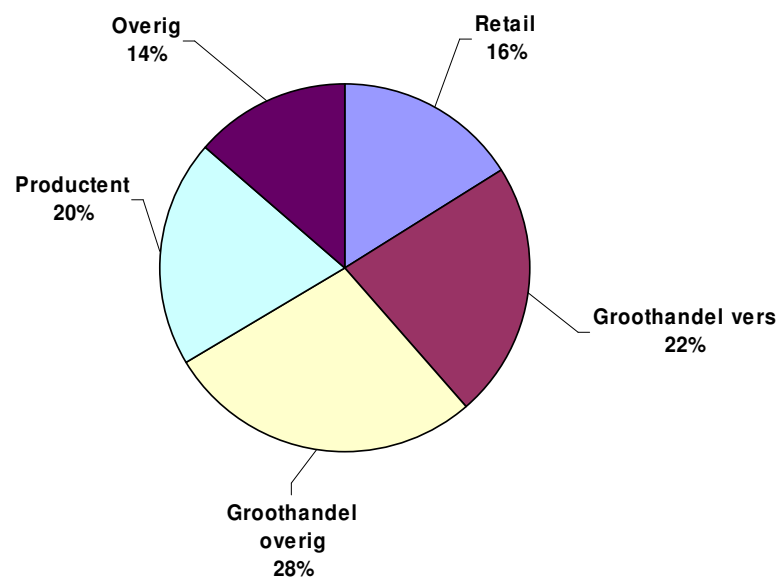
30 m³ zou plaatsvinden, zijn er wekelijks 92 auto's nodig voor de beleving van de binnenstad van Breda.

Leveranciers

Winkels en horeca in de binnenstad van Breda maken gebruik van verschillende soorten leveranciers. Een deel van de aanvoer naar de bedrijven wordt rechtstreeks door de producent verzorgd. In andere gevallen is sprake van inkoop bij een groothandel of toelevering via het centrale DC van het moederbedrijf of de inkoopcombinatie van de betrokken ondernemers.

Uit onderstaand figuur komt naar voren dat de groothandels de grootste leveranciersgroep vormt voor de ondernemers in Breda. Dit kan verklaard worden uit de samenstelling van het winkelapparaat in Breda, waar een relatief groot aandeel van de bedrijven kleine zelfstandigen zijn.

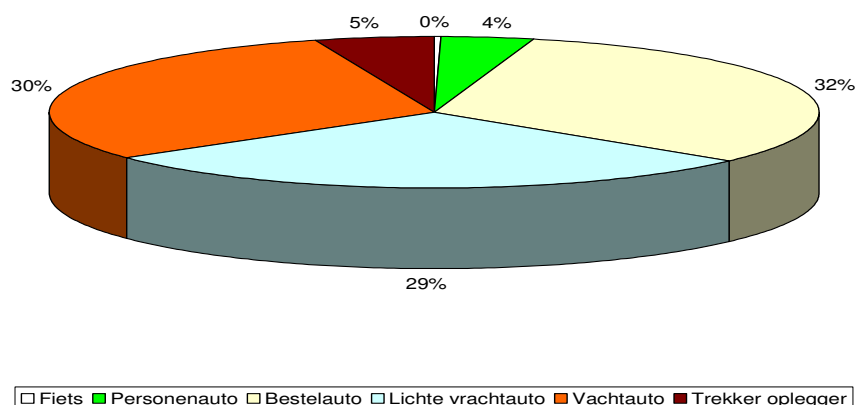
Figuur 3.3 Verdeling over type leveranciers



Type voertuig

Per geënquêteerde binnenstadsondernemer 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. De verdeling is in onderstaande figuur opgenomen.

Figuur 3.4 Aantal ritten per vestiging per week; type voertuig



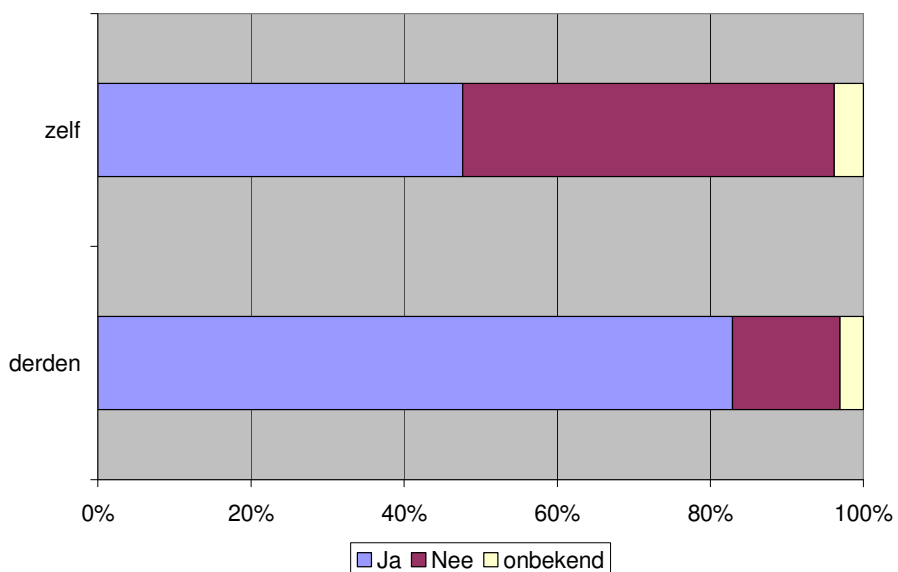
Ondanks de soms kleinschalige infrastructuur in de binnenstad van Breda, worden relatief veel zendingen door vrachtauto's verzorgd. Voor bijna 60% van alle leveringen worden deze voertuigtypes ingezet. Het aandeel personenauto's (<2,5 ton, 4%) en bestelauto (<3,5 ton, 32%) wordt veroorzaakt door het gedeelte 'eigen vervoer winkel' en pakketvervoerders zoals TNT Post die door leveranciers worden ingezet. De lichte vrachtwagen (3,5 - 7,5 ton) wordt vooral ingezet door de pakketvervoerders met iets grotere pakketten (hierbij moet gedacht worden aan DHL, GLS, UPS en DPD) en door de horecagroothandel. De vrachtauto (7,5 - 18 ton) wordt ingezet door distributievervoerders en door eigen vervoerorganisaties van leveranciers.

Eigen aanvoer en aanvoer leveranciers

In onderstaande figuur wordt het aandeel bedrijven met eigen vervoer en aanvoer door derden weergegeven. Bijna de helft van de binnenstadsondernemers 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 bijna 45% van het volume met eigen vervoer van de binnenstadsondernemer verzorgd.

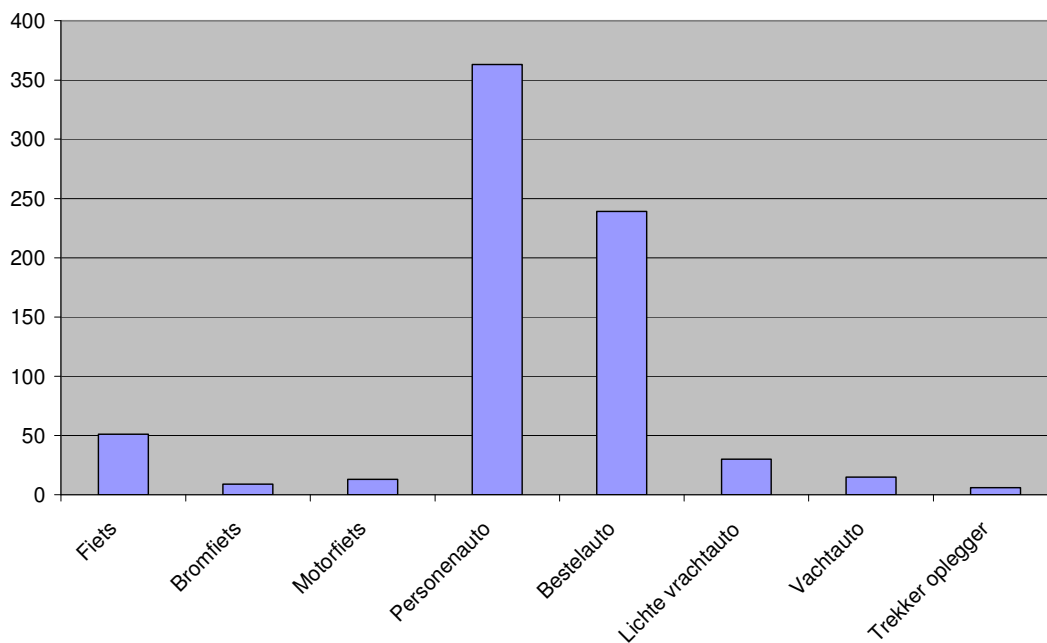
Ruim 80% van de bedrijven maakt gebruik van aanvoer door derden. Dit zijn leveranciers die met eigen voertuigen de afnemers in de binnenstad bevoorraden (zoals Sligro) of vervoerders die in opdracht van leveranciers de aanvoer verzorgen.

Figuur 3.5 Verdeling aanvoerwijze (eigen aanvoer en aanvoer derden)



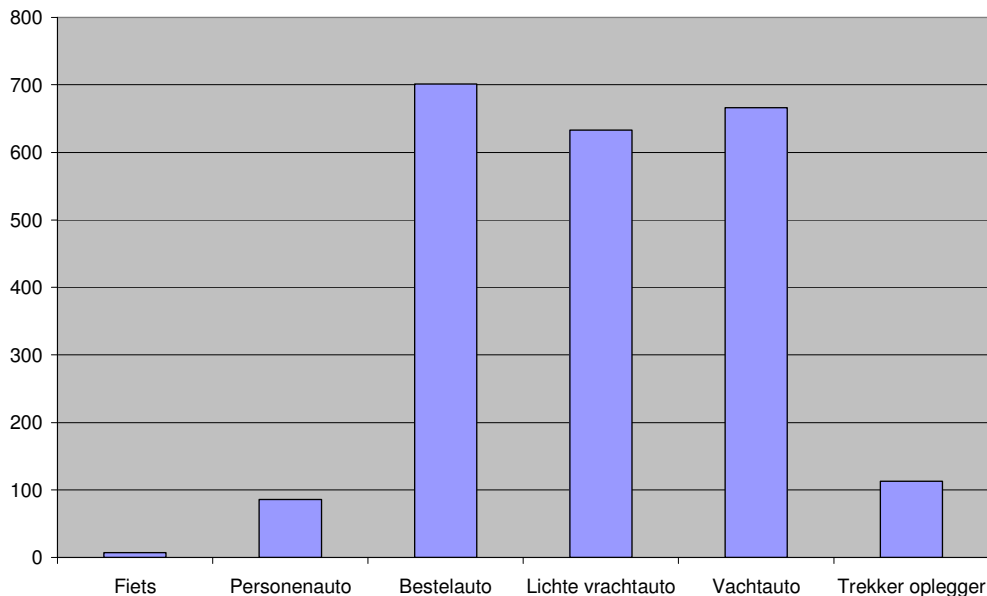
Uit het onderzoek blijkt bovendien dat het eigen vervoer vooral met personen- en bestelauto's plaatsvindt. Ook zet een beperkter deel van de ondernemers de fiets hiervoor in. Duide-lijk is dat eigen vervoerders in de stad beperkt gebruik maken van vrachtauto's.

Figuur 3.6 Aanvoerwijze eigen vervoer (ritten per week in enquête)



Leveranciers en vervoerders gebruiken zoals verwacht beduidend vaker de lichte vrachtauto en de vrachtauto voor de aanvoer van goederen naar afnemers in Breda.

Figuur 3.7 Aanvoerwijze leveranciers en vervoerders (ritten per week in enquête)



Indien bovenstaande verdeling wordt toegepast op het gehele ondernemersbestand in de binnenstad van Breda (ophoging voor non-respons), worden wekelijks ongeveer evenveel leveringen verzorgd door bestelauto's, lichte vrachtauto's en zwaardere vrachtauto's (in elke categorie ± 1.000 leveringen per week). Het aantal voertuigen dat daarvoor in de binnenstad aanwezig moet zijn, ligt beduidend lager, omdat veel leveringen gebundeld plaatsvinden (d.w.z. dat één auto bij meerdere afleveradressen in de binnenstad goederen aflevert).

Aantal voertuigbewegingen

Op basis van de opgaven van de betrokken binnenstadsondernemers is een voorzichtige inschatting te geven van het wekelijks aantal voertuigbewegingen dat plaatsvindt als gevolg van de bevoorrading van de horeca en detailhandel in de binnenstad van Breda. Daarbij is rekening gehouden met het type leverancier/vervoerder en het gemiddeld aantal stops in de binnenstad per voertuig.

- De **gespecialiseerde vervoerders** zijn vooral terug te vinden in de segmenten pakketvervoer, netwerkvervoerders en regiospecialisten. In deze groep zijn bedrijven terug te vinden zoals TNT Post, TNT Fashion, Opzeeland, Transmission, Klarenbeek, DHL, Centraal Boekhuis etc. In één rit bezoeken deze vervoerders meerdere adressen in de binnenstad van Breda.
- Daarnaast wordt de binnenstad aangedaan door vervoerders die slechts één of twee afleveradressen in de binnenstad hebben. Dit zijn de **incidentele vervoerders**;

- Een derde groep vervoerders zijn de bedrijven die in opdracht van regionaal of landelijk werkende ketens de aanvoer verzorgen; het **ketenvervoer** (zoals MacDonalds, Sting, V&D, C&A en WE). Soms gaat het om de aanvoer van een volledige wagenlading in één rit (bijv. bij supermarktbevoorrading en warenhuizen), in andere gevallen om levering van een groter aantal filialen in een regio (bijv. 6 kledingwinkels in West-Brabant).

Het team van BCI heeft een analyse uitgevoerd van de leveranciers en vervoerders die de ondernemers in de binnenstad van Breda bevoorraden. Op basis van de enquêteresultaten zijn per ondernemer de belangrijkste leveranciers en vervoerders beschikbaar. Een nadere analyse leert dat de binnenstadsspecialisten ruim 40% van de leveringen in de binnenstad verzorgen. 9% van de leveringen vindt plaats door de ketenbedrijven en de resterende 47% door incidentele vervoerders.

Aan de hand van opgaven van deze groepen leveranciers en vervoerders en bureaukennis heeft het team een schatting gemaakt van het aantal afleveradressen in de binnenstad per rit en per type aanvoer. Hiermee is vervolgens een berekening gemaakt van het aantal ritten dat per dag per type aanvoer plaatsvindt voor de bevoorrading van de ondernemers in de binnenstad van Breda. Deze berekening is opgenomen in tabel 3.4.

Duidelijk is dat door de sterke bundeling bij de binnenstadsspecialisten deze bedrijven met een beperkt aantal ritten de bevoorrading van hun afnemers kunnen verzorgen. Voor 44% van het aantal leveringen in de binnenstad is maar 11% van alle voertuigbewegingen nodig. Daarentegen leiden vooral de ritten van de incidentele vervoerders tot relatief veel voertuigbewegingen. 75% van alle ritten is nodig om nog niet de helft van de aanvoer naar de binnenstad van Breda uit te voeren. Hier ligt een belangrijk potentieel voor bundeling van ladingstromen.

Tabel 3.4 Berekening aantallen ritten per dag voor bevoorrading binnenstad Breda

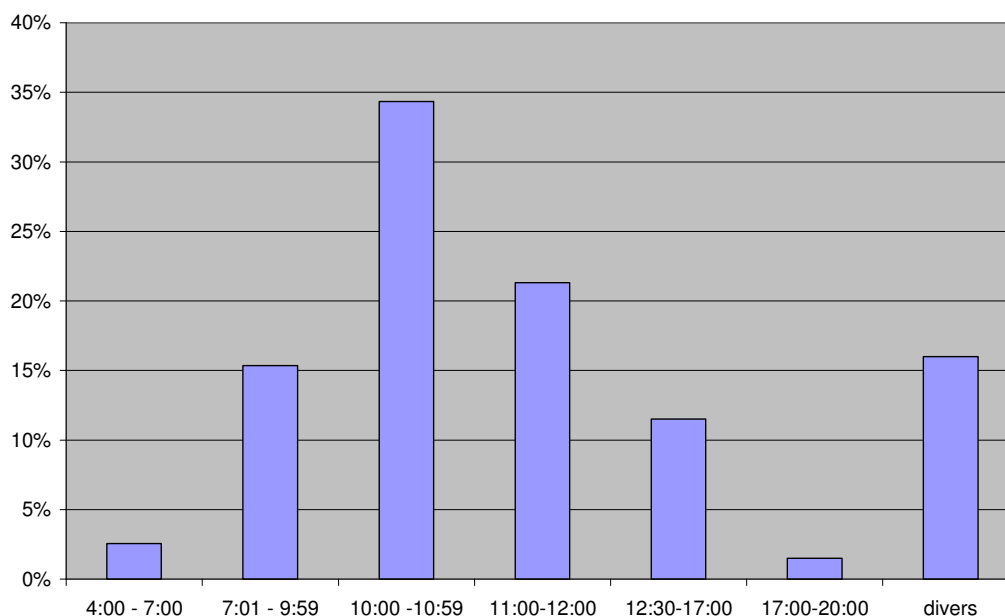
Type aanvoer		leveringen per week	stops per rit binnenstad	ritten per week	ritten per dag	
ketenvervoer	3%	373	1,2	310	15%	62
incidenteel	46%	1782	1,2	1485	75%	297
specialist	51%	1945	10	195	10%	39
						398

3.3 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 spreiding in (zie figuur 3.7). Duidelijk is wel dat de periode tussen 10.00 uur en 11.00 uur dominant is. In dit blok van 1 uur vindt de bevoorrading van 35% van de bedrijven in de binnenstad plaats. Opvallend is dat tussen 11.00 uur en 12.00 uur ruim 20% van de bevoorrading plaatsvindt; dit tijdsblok valt buiten de venstertijd, waardoor bevoorradende voertuigen niet meer in het centrum zouden kunnen afleveren.

Figuur 3.8 Gemiddeld ontvangsttijdstip bevoorrading



De periode tussen 11.00 uur en 17.00 uur, dus in de periode dat voertuigen niet in het voetgangersgebied worden toegelaten (venstertijd), is voor 33% van de vestigingen de gebruikelijke tijd voor goederenontvangst. De vroege ochtend (tussen 7.00 en 10.00 uur) wordt bij 15% van de bedrijven voor bevoorrading benut. Tenslotte heeft 16% van de bedrijven aangegeven geen gebruikelijk tijdstip voor goederenontvangst te kennen.

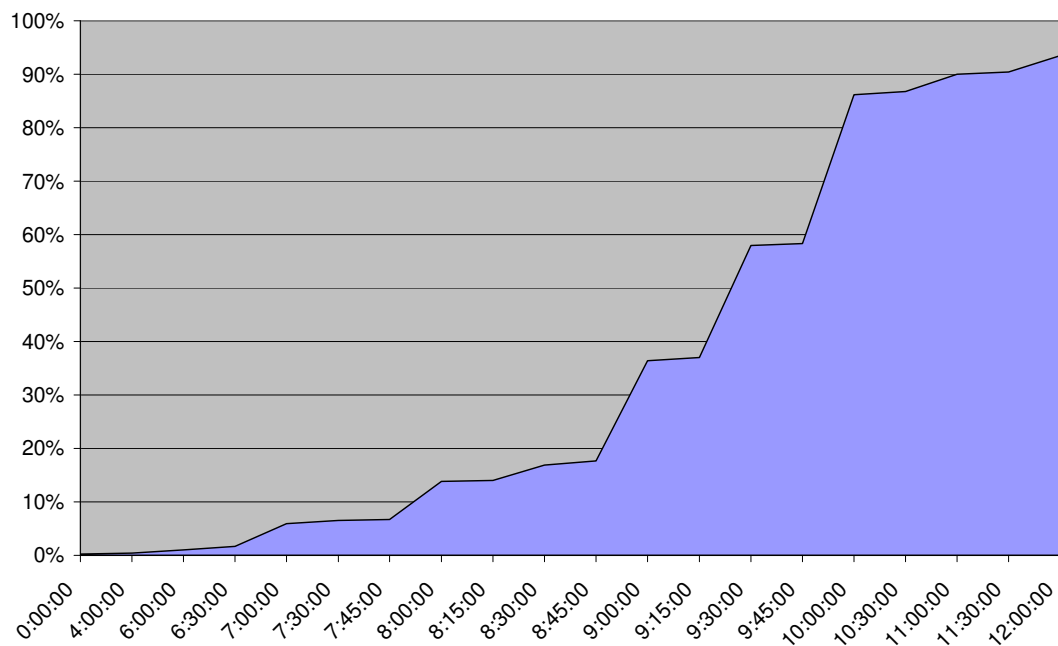
Mogelijkheden voor goederenontvangst

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 figuren 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.

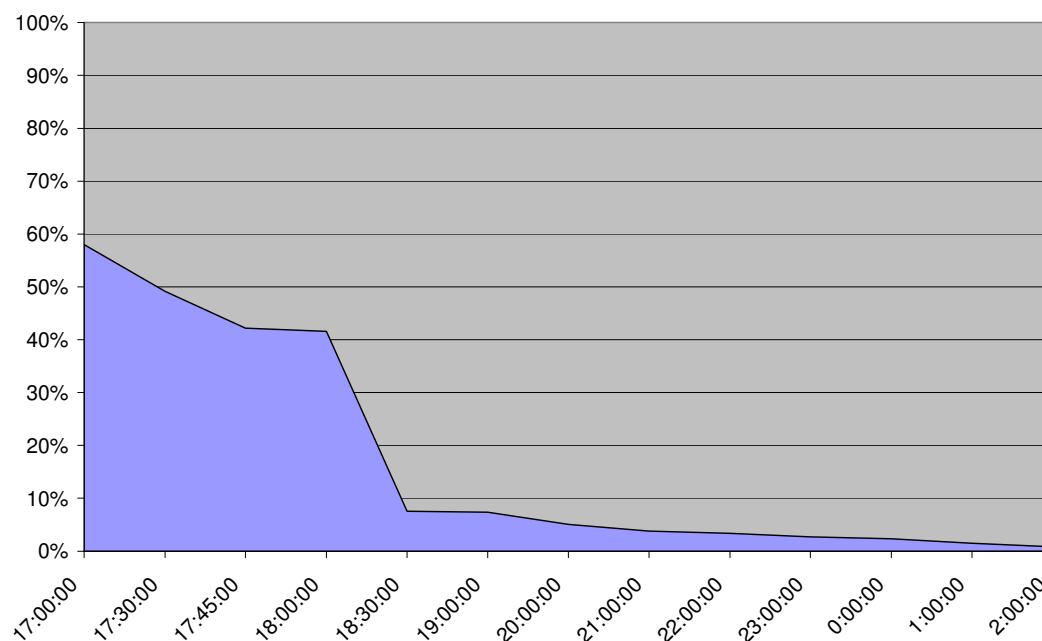
Figuur 3.9 Percentage winkels en horeca open voor goederenontvangst (ochtend en overdag)



Slechts 36% van de bedrijven geeft aan voor 9.00 uur goederen te kunnen ontvangen en 58% na 9.30 uur. 86% van de ondernemers geeft een mogelijkheid voor goederenontvangst aan na 10.00 uur. Dit betekent dat er in de praktijk een efficiënt venster is van slechts één tot anderhalf uur, nl. van 9.30/10.00 uur tot 11.00 uur.

Na 11.00 uur zijn vrachtauto's verplicht om buiten het voetgangersgebied te parkeren en met een steekwagen het voetgangersgebied te beleveren. Ook bij winkelcentrum De Barones, dat beschikt over een centrale goederenontvangst, moeten chauffeurs zelf de goederen naar de winkel brengen, en zijn dus daardoor ook afhankelijk van de aanwezigheid van winkelpersoneel.

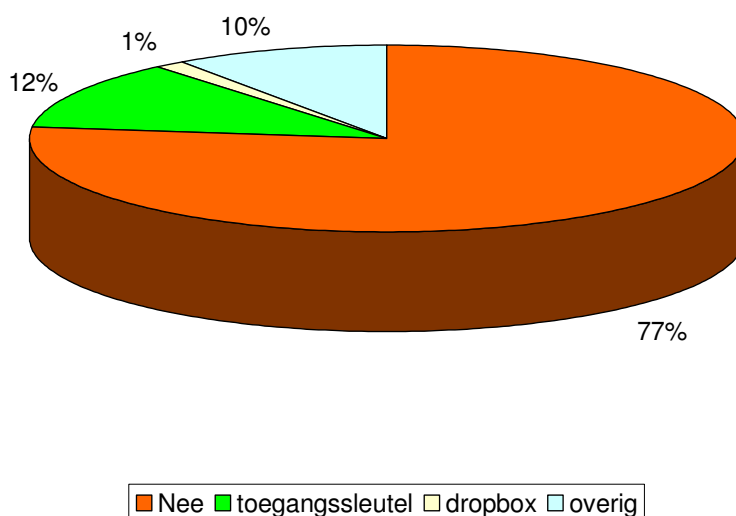
Figuur 3.10 Percentage winkels en horeca open voor goederenontvangst (middag en avond)



Minder dan 10 % van de ondernemers geeft een mogelijkheid voor goederenontvangst aan voor 9.00 en/of tussen 18.30-20.00 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 brillen aan de gevel) of bijzondere afspraken met de ontvanger.

Figuur 3.11 Systeem beschikbaar om zonder aanwezigheid personeel goederen te ontvangen



Sleutelafgifte gebeurt bij circa 12 % van de bedrijven in de binnenstad van Breda, bijvoorbeeld Bart Smit, Zara, Multi-vlaai en ook bij veel horecabedrijven in de binnenstad van Breda. Afgifte door middel van een dropbox kan alleen wanneer het kleinere producten betreft. Dit vindt af en toe plaats bij juweliers en opticiens en is te vinden bij 1% van alle bedrijven. 5% van de bedrijven heeft in overleg met de leverancier een andere oplossing gevonden. Opvallend vaak kunnen de leveranciers telefonisch een afspraak met de ontvanger maken om op een vroeger tijdstip af te leveren. Ook geven enkele bedrijven aan dat er afspraken zijn gemaakt met de bureaus om de goederen daar af te geven.

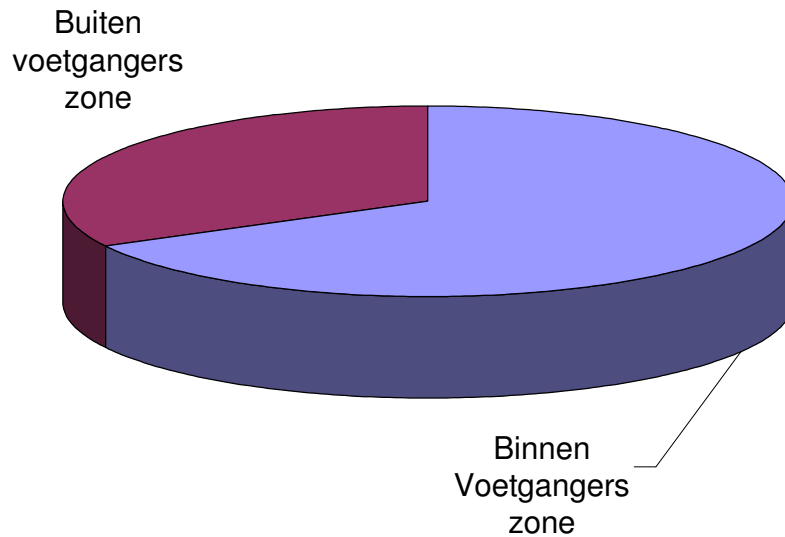
In de praktijk wordt tussen 7.00 en 9.00 's ochtends nauwelijks bevoorraad in de binnenstad van Breda, zelfs niet door zogenaamde ketenvervoerders. Uit het onderzoek is gebleken dat de meeste winkels in de binnenstad van Breda worden bevoorraad tussen 9.30 en 11.00. Op dit tijdstip zijn nagenoeg alle grote binnenstadsspecialisten en leveranciers, zoals DHL, Centraal Boekhuis, TNT, GLS, Lekkerland, Hanos, Deli XL, Inbev, Heineken, TNT-fashion in de binnenstad aanwezig. Sommige grote pakketdiensten en belangrijke leveranciers rijden op deze momenten met meerdere wagens in de binnenstad.

Op dinsdag en vrijdag vindt op de Grote Markt de warenmarkt plaats, hier staan dan ongeveer 70 marktkramen (bron: www.hollandsemarkten.nl). Op marktdagen wordt tussen 7.00 en 9.00 de markt opgebouwd en is veel bevoorradend verkeer van de ambulante handel aanwezig op de Grote Markt. Wanneer er geen markt wordt gehouden is er voor het bevoorradend verkeer meer doorstroming en ruimte om te manoeuvreren. Hierdoor is het beter mogelijk om binnen de huidige venstertijden te laden en te lossen. Logischerwijs is de uitstraling van het winkelgebied op deze dagen een stuk rustiger en veel minder hectisch dan op marktdagen.

Laden en lossen

Tweederde van de verkooppunten in Breda is gelegen binnen het voetgangersgebied waar tussen 7.00 en 11.00 de venstertijden van toepassing zijn.

Figuur 3.12 Aandeel losplaatsen binnen voetgangersgebied

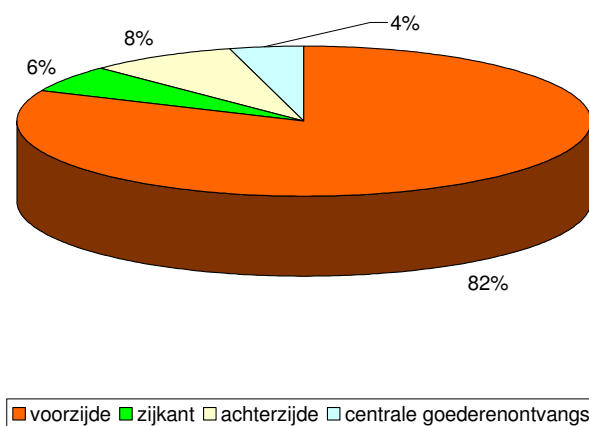


Figuur 3.13 Laden en lossen vindt plaats aan beide zijden van de straat in het voetgangersgebied



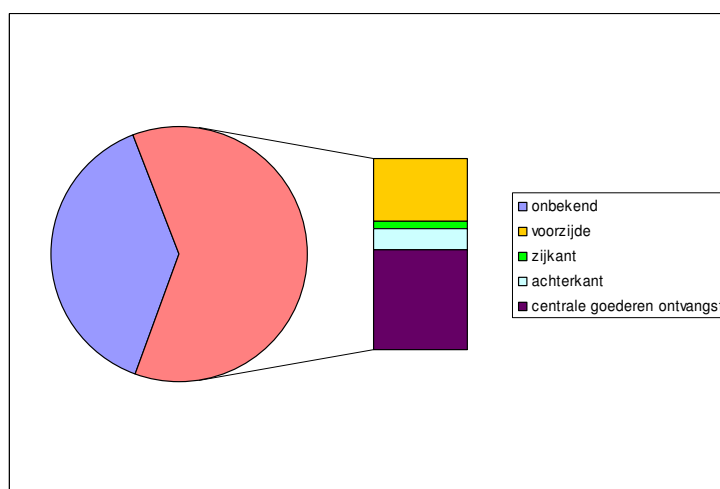
De laad- en losmogelijkheden in een winkelstraat bepalen veelal het gemak waarmee de bevoorrading kan plaatsvinden. Bij een beperkt aantal locaties is het mogelijk om via de zijkant, achterkant en/of een centraal ontvangstpunt te bevoorraden. In onderstaand grafiek wordt aangegeven op welke plek de bevoorrading plaatsvindt. In het merendeel van de gevallen wordt de voordeur van de winkel gebruikt voor de bevoorrading. Dit past ook bij de structuur van de binnenstad van Breda, met historische bebouwing en nauwe straatjes. Slechts bij 2% van de bedrijven wordt een centrale goederenontvangst benut. Ruim de helft van de bedrijven met een centrale goederenontvangst zijn gevestigd in winkelcentrum de Barones, de overige bedrijven zijn vaak de grote filialen van ketens zoals C&A en Albert Heijn.

Figuur 3.14 Locaties laden en lossen



Voor de Barones is gekeken welk deel van de bedrijven nu gebruik maakt van de centrale goederenontvangst, zie hiervoor onderstaand figuur. In principe kunnen alle winkels in het complex De Barones via een centrale goederenontvangst goederen ontvangen. Voor een deel worden deze voorziening in de praktijk niet benut.

Figuur 3.15 Plaats van bevoorrading De Barones

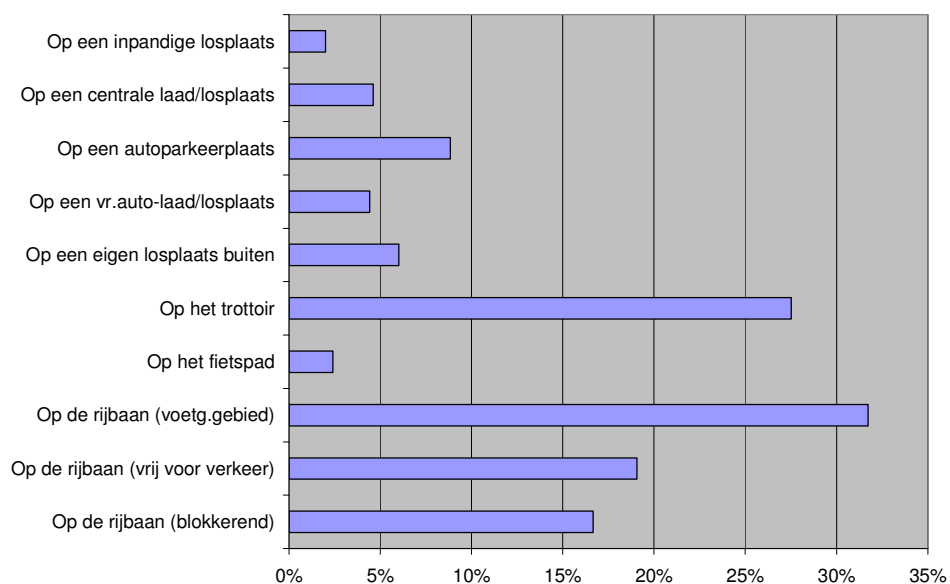


Figuur 3.16 Achterombevoorrading De Barones



Opvallend is het grote aandeel lossende voertuigen dat op het trottoir (27%) parkeert. Het kan zijn dat deze vraag onzorgvuldig is beantwoord en vooral voertuigen betreft die in het voetgangersgebied parkeren. Dit was echter een andere mogelijkheid in deze vraag, die ook door veel ondernemers is ingevuld. Een andere verklaring is dat deze voertuigen na sluiting van het ochtendvenster (dus na 11.00 uur) in de buurt van het centrum worden geparkeerd. 17% van de voertuigen wordt geparkeerd op plaatsen waar de rijbaan (tijdelijk) wordt geblokkeerd. Op deze plaatsen (ook binnen het voetgangersgebied) kan dit tot doorstromingsproblemen leiden, zeker als vrachtoertuigen tegelijkertijd aan beide zijden van de straat laden en lossen of bij wegversmallingen. Ook leidt dit tot ongewenste verkeerssituaties met risico's voor andere verkeersdeelnemers.

Figuur 3.17 Gebruikelijke parkeerplaats lossende voertuigen



Figuur 3.18 Slim parkeren tijdens lossen



Retour- en afvalstromen

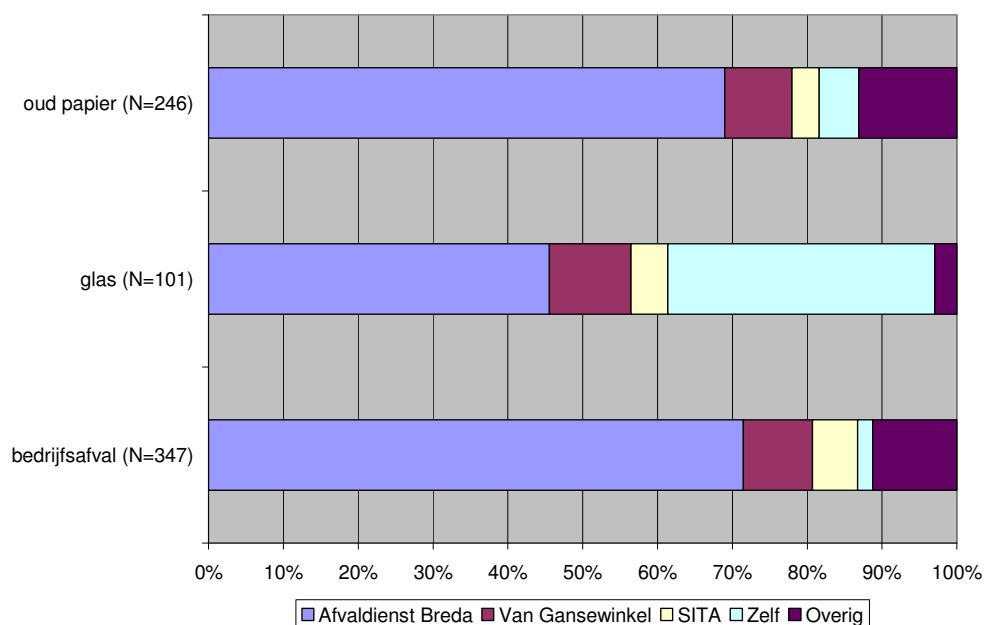
De retourstromen van de bedrijven in de binnenstad bestaan uit:

- Incourante en kapotte goederen;
- Verpakkingsmaterialen (karton en plastics);
- Emballage;
- Bedrijfsafval;
- Oud Papier;
- Glas.

Voor de inzameling van afvalstoffen zijn de ondernemers verplicht om een contract te sluiten met een inzamelaar, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de diensten van de vele bedrijven die op deze markt actief zijn. Tweederde van de respondenten heeft de vraag over de inzameling van bedrijfsafval ingevuld. Hieruit komt naar voren dat Afvalservice Breda (de voormalige gemeentereiniging) de belangrijkste partij is voor de inzameling van bedrijfsafvalstoffen in de binnenstad, met een marktaandeel van 82%. De Bredase Afvalservice werkt op dit moment al zeer efficiënt omdat al veel bundeling plaatsvindt. De meeste bedrijven in de binnenstad worden door de Afvalservice aangedaan in één route in de ochtenduren. Daarnaast wordt een deel van de inzameling verzorgd door de grote landelijke spelers Van Gansewinkel en Sita.

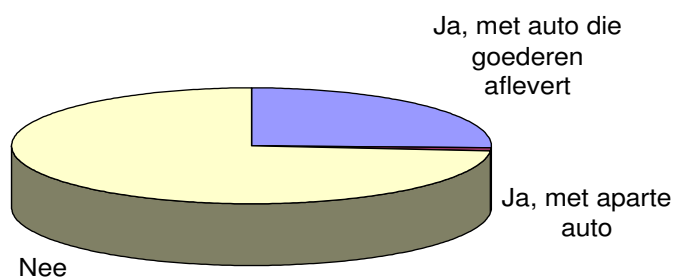
Ook bij de inzameling van oud papier en glas is een dergelijke verdeling zichtbaar. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat maar een klein deel van de ondernemers antwoord heeft gegeven op de vraag over inzameling van glas. Zie voor de aantallen en verdeling figuur 3.19.

Figuur 3.19 Verdeling inzameling over inzamelaars



In Breda geeft 25% van de bedrijven in de binnenstad de verpakkingsmaterialen (karton en plastic) retour aan de leverancier. Dit is een hoog percentage in vergelijking met andere steden waar het percentage rond de 15-20% ligt.

Figuur 3.20 Aandeel bedrijven dat karton en plastic retour geeft aan leverancier

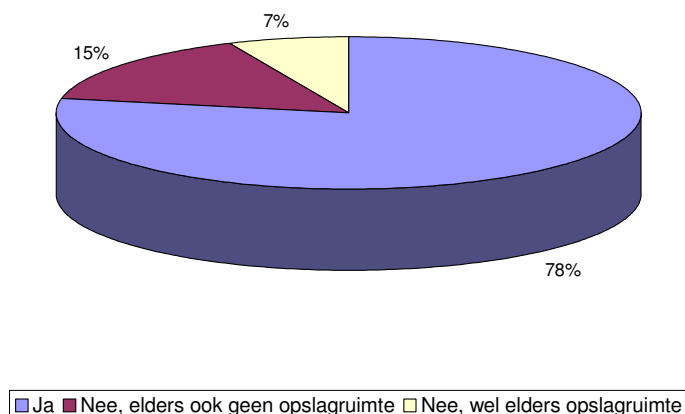


Opslagruimte

Het merendeel van de ondervraagden (78%) heeft aangegeven over voldoende opslagruimte te beschikken. Het gemiddelde ligt op 44 m² per winkel/filiaal. Ongeveer 1/6 van de be-

drijven in de binnenstad heeft te weinig opslagruimte en beschikt ook niet over een opslaglocatie elders.

Figuur 3.21 Is er voldoende opslagruimte bij het filiaal?



Tabel 3.5 Opslagruimte bij de detailhandel en horeca

Locatie opslag binnen het filiaal	Aantal respondenten	totale oppervlakte (m²)	gemiddelde oppervlakte (m²)
Kelder	121	6.426	12,2
1e verdieping	94	4.167	13,3
achterin	226	7.007	7,9
elders	62	5.675	10,8
Totaal	503	23.275	44,2

Verbouwingsplannen

Een deel van het vrachtverkeer in de binnenstad wordt veroorzaakt door bouwwerkzaamheden die daar plaatsvinden. De ondernemers in de binnenstad is gevraagd aan te geven of er plannen bestaan om binnen één jaar een verbouwing van de zaak uit te laten voeren. 10% van de respondenten geeft aan dat het komende jaar een verbouwing zal plaatsvinden, wat tot bouwlocaties in de binnenstad zal leiden. Soms is dit een kleinschalige verbouwing (nieuwe kasten) soms een grootschalige renovatie van het pand.

Figuur 3.22 bestelauto's/bouwverkeer aan beide zijden van de straat veroorzaken knelpunten in doorstroming

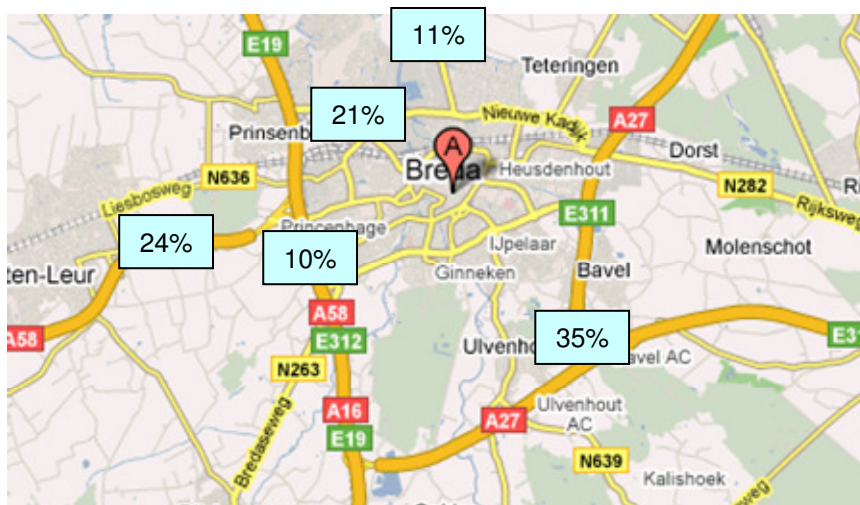


Bron BCI

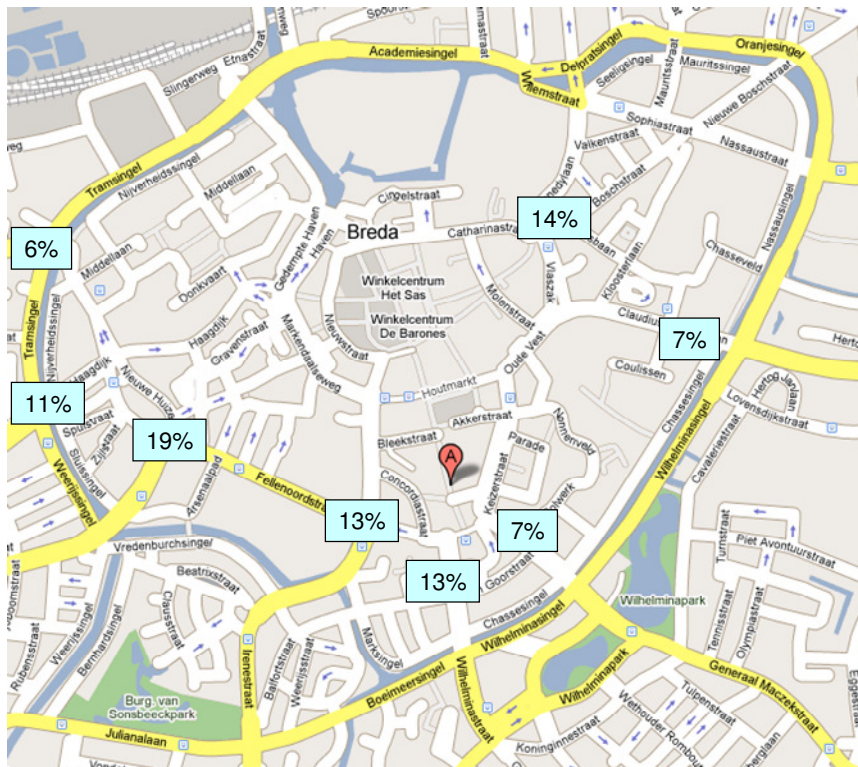
Routing

Voor de routes naar de binnenstad is gebruik gemaakt van de enquête onder chauffeurs. In totaal hebben 13 chauffeurs aan het onderzoek meegewerkt. Gezien het beperkte aantal respondenten zijn de resultaten in dit hoofdstuk vooral indicatief van aard. Onderstaande kaart geeft de verdeling over deze routes weer. Duidelijk komt naar voren dat er een grote spreiding is voor de hoofdroute de stad in. De A27 komt naar voren als belangrijkste route vanaf het hoofdwegennet naar het centrum.

Figuur 3.23 Gebruikte toegangswegen door bevoorradend verkeer



Figuur 3.24 Toegang tot het centrum



Meer zicht op de kenmerken van de bevoorradingsritten naar de binnenstad van Breda ontstaat door de analyse van de routes van het bevoorradend verkeer voorafgaand aan en volgend op het bezoek van de binnenstad. Het blijkt dat het merendeel van de chauffeurs de goederen voor de binnenstad van Breda in Noord-Brabant heeft geladen, vaak in het regionale DC van de netwerkvervoerder of de thuislocatie van de groothandel. De ritten naar het centrum van Breda hebben vooral een relatie met andere losplaatsen in West-Brabant (grootweg de regio Etten-Leur/Moerdijk/Rijsbergen/Baarle-Nassau).

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 Breda plaatsvindt. In dit hoofdstuk gaan wij vervolgens in op de meer kwalitatieve aspecten van de bevoorrading. Dit vindt gedeeltelijk plaats aan de hand van de mening en visie van de binnenstadsondernemers, chauffeurs en toeleveranciers op de bevoorrading (in paragraaf 5.1) en gedeeltelijk aan de hand van een analyse van de feitelijke bevoorrading door het onderzoeksteam van BCI (paragraaf 5.2). Het hoofdstuk sluit af met de belangrijkste conclusies.

4.1 Visie van de doelgroepen

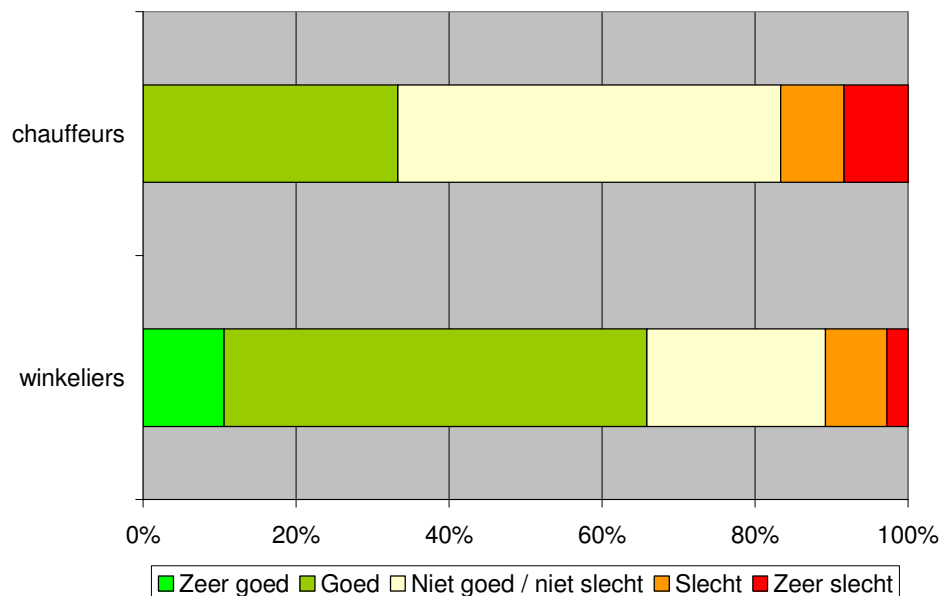
De visie van de binnenstadsondernemers is afgeleid uit de enquête onder de ondernemers en de inbreng van de ondernemers in de werkgroep bevoorrading Breda en de Stadstafel-bijeenkomst. Voor de inbreng van de vervoerders is gebruik gemaakt van vraaggesprekken met de toeleveranciers en vervoerders en de bijdrage van deze groep tijdens de bijeenkomsten. Onder chauffeurs is een beperkte enquête gehouden, waaraan 13 chauffeurs hebben deelgenomen. De uitkomsten hiervan zijn vooral indicatief.

Bereikbaarheid binnenstad Breda

In de winkeliersenquête en de chauffeursenquête is gevraagd naar het oordeel van de respondenten over de bereikbaarheid van de binnenstad voor het bevoorradend verkeer. Dit betreft zowel de bereikbaarheid van de binnenstad (route snelweg-binnenstad) als de bereikbaarheid van de afleveradressen (centrumring-achterdeur). De uitkomst hiervan is weergegeven in figuur 5.1 (zie volgende pagina). Hieruit komt naar voren dat meer dan de helft van de winkeliers en horeca-ondernemers de bereikbaarheid voor het bevoorradend verkeer als goed tot zeer goed beoordeelt. De chauffeurs oordelen wat gematigder en scoren vooral in de categorie niet goed / niet slecht. Slechts een klein deel (10 tot 15 procent) vindt de bereikbaarheid slecht tot zeer slecht.

Bij bovenstaande uitwerking moet wel aangetekend worden dat de beoordeling door de chauffeurs gebaseerd is op een steekproef van 13 chauffeurs. Dit geeft wel een goede indicatie, maar er mag geen absolute betekenis aan de uitkomsten gegeven worden.

Figuur 4.1 Oordeel over bereikbaarheid voor het bevoorradend verkeer.

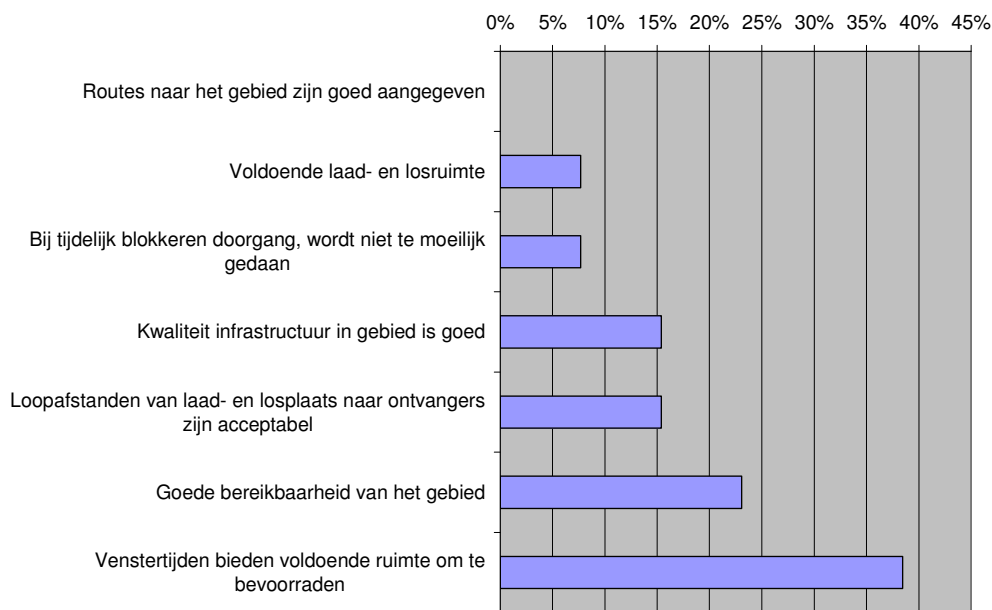


Sterke punten bevoorrading volgens chauffeurs

Om de sterke punten van de bevoorrading van de binnenstad van Breda 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 zeer beperkt gebruik gemaakt.

Uit de resultaten komt naar voren dat de huidige venstertijden en de goede bereikbaarheid van de binnenstad de belangrijkste sterke punten bij de bevoorrading van Breda zijn. In mindere mate wordt ook de kwaliteit van de infrastructuur en de loopafstanden van de losplaatsen naar de ontvangers genoemd.

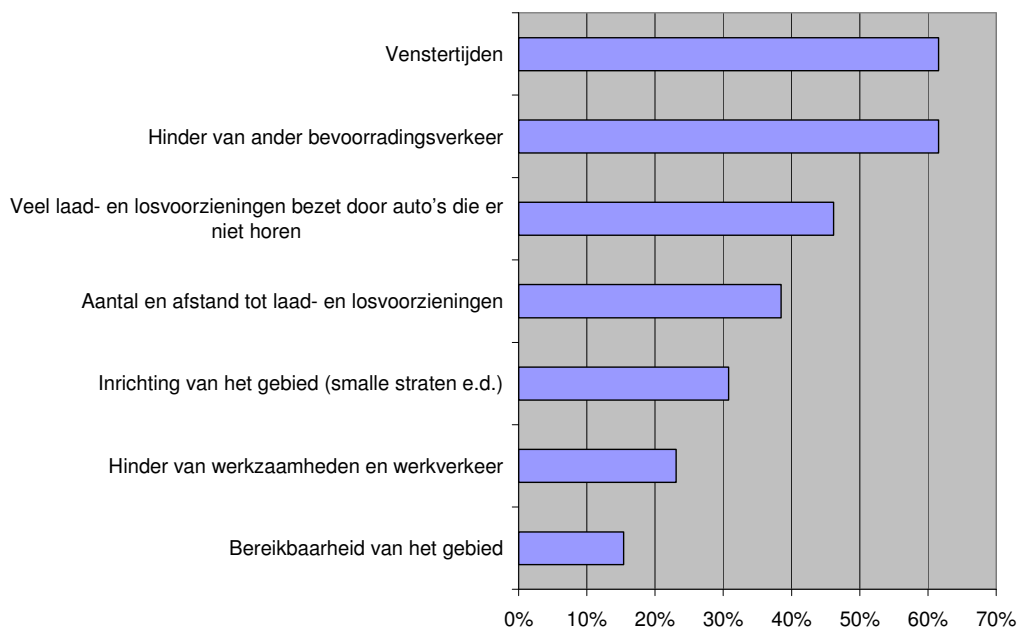
Figuur 4.2 Oordeel chauffeurs, sterke punten bevoorrading Breda



Zwakke punten bevoorrading volgens chauffeurs

Hieronder zijn de door de chauffeurs benoemde zwakke punten in de bevoorrading van Breda weergegeven.

Figuur 4.3 Oordeel chauffeurs, zwakke punten bevoorrading Breda



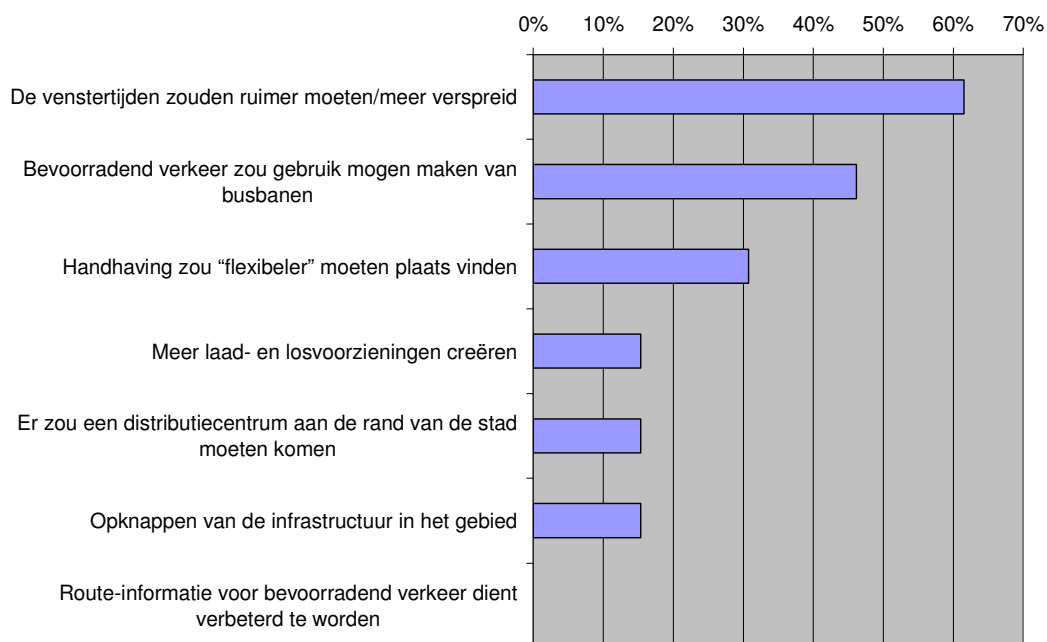
Opvallend is de directe koppeling tussen het belangrijkste sterke punt en het belangrijkste zwakke punt, nl de lengte van het tijdvenster. Daarnaast ondervinden de chauffeurs relatief

veel hinder van ander bevoorradend verkeer. Verder worden veel losplaatsen bezet door andere weggebruikers. Ook in andere steden in Nederland is het stelselmatige misbruik van deze voorzieningen een belangrijk knelpunt.

Verbeterpunten bevoorrading volgens chauffeurs

Hieronder zijn de door de chauffeurs benoemde verbeterpunten in de bevoorrading van Breda weergegeven. De verruiming van de venstertijden springt eruit als belangrijkste wens. Dit hangt samen met de relatief vroege sluiting van het ochtendvenster in vergelijking met omliggende steden (Breda 11.00 uur, 's-Hertogenbosch 12.00 uur). Daarnaast verwachten de chauffeurs vooral verbetering door medegebruik van busbanen en flexibeler handhaving in de binnenstad.

Figuur 4.4 Verbeterpunten volgens chauffeurs

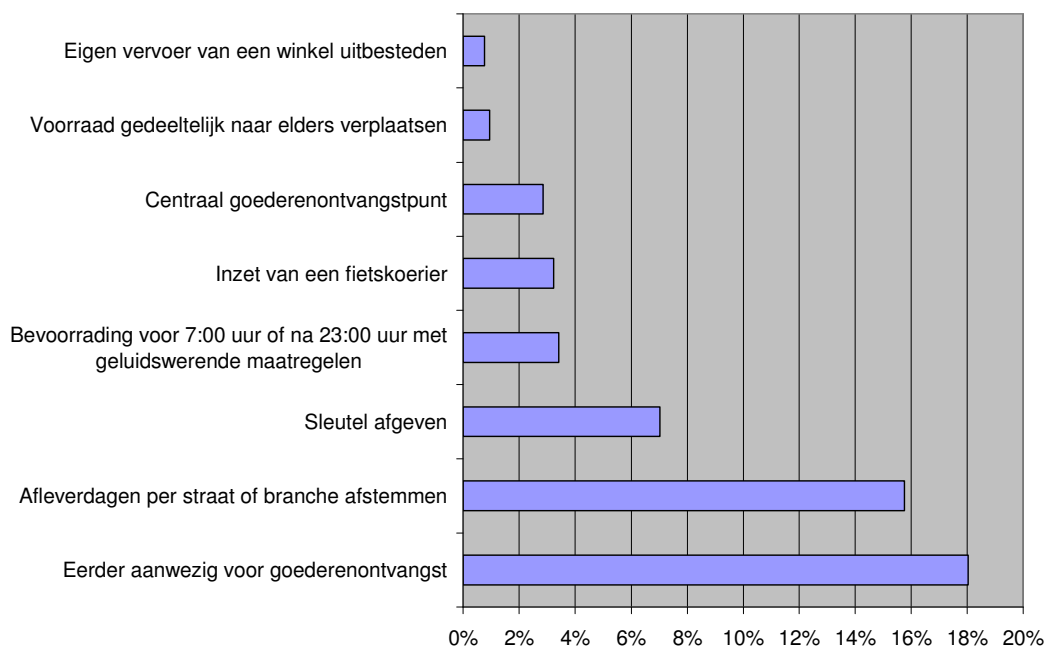


Visie ondernemers op verbetermaatregelen

Aan de ondernemers in de binnenstad 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 (volgende bladzijde) zijn de uitkomsten hiervan weergegeven.

Duidelijk is dat er een beperkte bereidheid is onder de ondernemers in de binnenstad om aanpassingen in de werkwijze door te voeren.

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 binnenstadsspecialisten (vervoer en groothandel), hierdoor nu al veel bundeling mogelijk

Uit de analyse van de bevoorrading van de ondernemers in de binnenstad komt naar voren dat 51% van de leveringen aan de binnenstad van Breda door binnenstadsspecialisten wordt verzorgd. Het gaat om zendingen die deze vervoerders en groothandelsbedrijven gebundeld in de binnenstad kunnen afleveren, omdat deze bedrijven een groter aantal afleveradressen in het centrum van Breda hebben.

- Bundeling afvalinzameling

De Afvalservice Breda heeft een groot marktaandeel bij de inzameling van bedrijfsafval in de binnenstad van Breda (>70%). Door hoogfrequente rondes op vaste tijden kan veel afval hiermee gebundeld ingezameld worden.

- Bereikbaarheid van binnenstad voor leveranciers

Zowel de winkeliers als de vervoerders en hun chauffeurs zijn positief over de bereikbaarheid van de binnenstad voor het bevoorradend verkeer. Voor een deel hangt dit samen met de doorstroming op de hoofdroutes van de snelwegen rond Breda (de grote ruit) naar de binnenstad. Vooral buiten de marktdagen is ook de doorstroming in het centrum goed.

- Locaties laad- en losplaatsen

Rond de binnenstad zijn parkeerplaatsen gereserveerd voor het laden en lossen van vrachtauto's. Uit de opgaven van de chauffeurs en toeleveranciers valt op te maken dat deze op de juiste locaties zijn gelegen.

Wat kan verbeterd worden?

De adviseurs van BCI hebben gezamenlijk met de begeleidingscommissie van het onderzoek (zie bijlage 1 voor de samenstelling van de groep) de kenmerken van de bevoorrading tegen het licht gehouden. Daarbij is gekeken naar de aspecten van bevoorrading die leiden tot inefficiënties. Deze leiden ertoe dat bij de bevoorrading meer voertuigen worden ingezet dan strikt noodzakelijk is, de binnenstad tijdens bevoorradingsuren minder aantrekkelijk is voor het winkelend publiek, de kosten voor toeleveranciers, vervoerders en winkeliers hoger liggen dan onder ideale omstandigheden en het milieu zwaarder wordt belast dan nodig zou zijn. Daarbij wordt o.a. ingegaan op logistieke thema's, onderwerpen die samenhangen met de verkeersvoorzieningen.

- Potentie bundelen wordt onvoldoende benut

Uit de analyse van de aanvoerstromen van de geraadpleegde winkeliers en horeca-ondernemers komt naar voren dat een aanzienlijk deel van de goederenstromen naar de vestigingen in de binnenstad wordt aangevoerd door voertuigen die slechts 1 of 2 adressen in de binnenstad aandoen. Het betreft de aanvoer van kleinere partijen naar de binnenstad; de toelevering van bijv. supermarkten en warenhuizen met volledige wagenladingen valt buiten deze groep. Ruim 40% van alle leveringen vindt op deze wijze plaats. Omdat voor elke levering een aparte auto wordt ingezet, leidt deze aanvoer tot een evenredig hoog aantal voertuigbewegingen in de binnenstad. Driekwart van de voertuigbewegingen worden door deze leveringen veroorzaakt. De binnenstadsspecialisten veroorzaken ruim 10% van de voertuigbewegingen in de distributie in de binnenstad.

- Slechts een deel van het karton en plastic wordt door leverancier retour genomen

Bij de bevoorrading van de binnenstad wordt veel gebruik gemaakt van verpakkingsmaterialen, zoals dozen en plastic folie. In een kwart van de gevallen (25%) wordt dit verpakkingsmateriaal afgevoerd door de auto die de winkel bevoorraadt. Dit heeft tot gevolg dat de winkelier een deel van de winkel- of opslagruimte moet gebruiken voor de tijdelijke opslag hiervan. Ook moeten opnieuw auto's de binnenstad in om deze goederen af te voeren.

- Te krappe effectieve tijdvensters

Zoals in de inleiding van dit rapport beschreven, kent de binnenstad van Breda relatief krappe venstertijden. Vanaf 7.00 uur tot 11.00 uur mag het bevoorradend verkeer in de binnenstad afleveren. Om deze periode goed te kunnen benutten, moeten niet alleen de auto's in de binnenstad kunnen komen, maar moet de chauffeur ook in staat zijn de goederen in de winkel of café/restaurant af te leveren. Uit de enquêtes komt naar voren dat op dit punt nog de nodige verbeteringen mogelijk zijn. Voor 9.00 uur is maar een derde van de winkels in staat goederen te ontvangen en 58% na 9.30 uur. 86% van de ondernemers geeft een mogelijkheid voor goederenontvangst aan na 10.00 uur. Hierdoor ontstaat een piek in de bevoorrading van het centrum, tussen 9.30 en 11.00 uur. Dit heeft tot gevolg dat het merendeel van de bevoorradende voertuigen in deze korte tijdsperiode in de binnenstad aanwezig moet zijn. Dit geeft niet alleen een (te) rommelig beeld, maar zorgt ook voor problemen in de doorstroming. Met name op marktdagen wordt dit effect nog meer gevoeld.

- Te groot aantal leveringen per vestiging per week

Het merendeel van de branches ontvangt meer dan zes leveringen per week. Dit betekent dat er gemiddeld meer dan één keer per dag bij elk bedrijf in de binnenstad van Breda een auto voor de deur komt om goederen af te leveren.

- Verstoring doorstroming binnenstad door lossende voertuigen

Uit de enquêtes onder de chauffeurs komt naar voren dat op sommige tijdstippen en in bepaalde delen van de binnenstad problemen ontstaan met de doorstroming van bevoorradende voertuigen. Voor een deel wordt dit veroorzaakt door de aanwezigheid van (veel) bouwverkeer in de binnenstad. Dit knelpunt hangt echter ook samen met de piek in de bevoorrading tussen 9.30 en 11.00 uur en het gedrag van de chauffeurs (o.a. de locatie waar de voertuigen worden geparkeerd).

- Losplaatsen te veel bezet door personenauto's

Hiervoor is aangegeven dat er in potentie voldoende parkeervoorzieningen voor lossende vrachtauto's zijn. In de praktijk kunnen deze echter door het bevoorradende verkeer onvoldoende benut worden, omdat de plaatsen vaak bezet zijn door voertuigen die niet gerechtigd zijn om op deze plaatsen te parkeren. Hierdoor moeten de chauffeurs uitwijken naar andere plekken om de auto tijdelijk neer te zetten. Dit kan leiden tot over-

last voor andere weggebruikers, onveilige situaties en boetes voor de vrachtautochauffeur.

- Een deel van de bedrijven heeft te weinig opslag bij het filiaal

Onderdeel van de bevoorrading van de binnenstad is de wijze waarop de bedrijven hun voorraden aanhouden. Te weinig opslagcapaciteit betekent dat een winkel vaker bevoorraadt moet worden om te voorkomen dat de klant niet moet worden verkocht. In Breda heeft 22% van de bedrijven in de binnenstad onvoldoende opslagruimte bij het filiaal. Hiervan lost 7% dit op door voorraden elders op te slaan.

- Beperkte bereidheid binnenstadsondernemers mee te werken aan verbetering bevoorrading

Voor het verbeteren van de bevoorrading van de binnenstad is medewerking van alle partijen nodig, dus ook van de winkeliers en horeca-ondernemers. De bereidheid van deze partijen om mee te werken aan maatregelen om de bevoorrading efficiënter te laten verlopen is vooralsnog beperkt. Minder dan de helft van de ondernemers (44%) geeft aan bereid te zijn mee te werken aan minimaal één van de in het onderzoek gepresenteerde maatregelen.

Hoofdstuk 5 **Verbetermaatregelen**

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 Breda. 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 waarna het hoofdstuk afsluit met een paragraaf waarin aanbevelingen worden gedaan voor de invulling van de vervolghostappen.

5.1 Beschrijving verbeteringsopties

Op basis van de kenmerken van de bevoorrading, de uitkomsten van de enquêtes onder de binnenstadsondernemers, de vraaggesprekken met belangrijke toeleveranciers en vervoerders van de binnenstad van Breda en de inbreng van de chauffeurs is een beeld ontstaan van de verbeteropties voor de bevoorrading van de binnenstad van Breda. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de mogelijkheden om de omvang van de bevoorrading van de binnenstad te verminderen, de inzet van het aantal bestel- en vrachtauto's te verlagen, de overlast van de bevoorrading te beperken en tenslotte op een aantal andere maatregelen die eveneens een bijdrage zouden kunnen leveren

A *Minder bevoorraden*

In de analyse is naar voren gekomen dat wekelijks 2.750 m³ goederen naar de binnenstad van Breda gebracht 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 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 Breda 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 bovenstaande constatering zijn er op dit moment weinig mogelijkheden om het volume van de aanvoer naar de binnenstad van Breda te verminderen. Daarom zal naar andere oplossingen gezocht moeten worden om de bevoorrading te verbeteren.

B Met minder auto's bevoorraden

Uit de gegevens van het bevoorradingsprofiel komt naar voren dat een fors deel van de aanvoer van goederen naar de binnenstad gebundeld plaatsvindt. Het gaat daarbij o.a. om de netwerkvervoerders die in één rit een groot aantal afleveradressen in de binnenstad bedienen, de distributie door horecagroothandels en de belevring van grotere zendingen naar landelijke ketens.

B1 Bundelen

Ruim 75% van de voertuigbewegingen met vracht- of bestelauto's in de binnenstad van Breda is het gevolg van losse ritten. Het gaat hier om auto's die een deellading (enkele dozen, pallets, rolcontainers of kledingrekken) bij 1 of 2 afnemers in de binnenstad afleveren en daarna de stad weer verlaten. Hier ligt een fors potentieel voor bundeling.

Inmiddels is in diverse steden ervaring opgedaan met de mogelijkheden om deze goederenstromen te bundelen. De volgende opties staan hiervoor beschikbaar:

- Anders bestellen

De aanvoer van goederen naar afnemers in de binnenstad is het gevolg van de bestelling van de winkelier of horeca-ondernemer. Door kritisch te kijken naar de wijze van bestellen ontstaan er meer mogelijkheden om aanvoerstromen te bundelen. Dit kan op een aantal wijzen ingevuld worden:

- Stroomlijnen aanvoer door logistiek te laten verzorgen door de inkoopcombinatie. Inkoopcombinatie Intres heeft hiermee in een aantal steden in Nederland ervaring opgedaan;
- Minder leveringen per week door vermindering van het aantal leveranciers of vermindering van het aantal levermomenten per week;

- Afstemming van leverdagen met andere afnemers van dezelfde leverancier in de binnenstad
- Bundeling retourgoederen en verpakkingsmaterialen

Uit het profiel is naar voren gekomen dat 25% 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. Driekwart van deze afvoerstromen wordt nu nog door de afvalinzamelaar opgehaald. Naar verwachting kan redelijk eenvoudig een groter deel van de afvoer van retouren en verpakkingsmiddelen afgevoerd worden met de voertuigen die de bevoorrading van deze bedrijven verzorgen.

- Bundelen van afvalinzameling

Ruim 70% van de ondernemers in de binnenstad van Breda laat het bedrijfsafval inzamelen door de Afvalservice Breda. Hiermee is dus al een forse bundeling gerealiseerd. Juist de resterende 30% van de inzameling, met een spreiding over meerdere inzamelers, leidt tot extra ritten van vuilnisauto's in de binnenstad.

Samen met de betrokken bedrijven zal gezocht moeten worden naar mogelijkheden om de inzameling efficiënter te maken. Dat kan door via een collectief inkoopcontract het marktaandeel van de Afvalservice verder te vergroten. Waarschijnlijk blijft ook dan een deel van de inzameling gebeuren door andere inzamelers, o.a. omdat landelijke ketens vaak overkoepelende afspraken hebben met 1 inzamelaar, die voor alle filialen de inzameling verzorgt. Daarom kan er ook voor gekozen worden de samenwerking tussen deze inzamelers binnen de stad te stimuleren, waarbij in 1 rit voor meerdere inzamelers wordt gereden.

- Gebruik van specialist

51% van de aanvoerstroomb naar de binnenstad van Breda wordt verzorgd door binnenstadsspecialisten. Zoals aangegeven leidt dit tot relatief weinig voertuigbewegingen; slechts 10% van de vrachtvoertuigen in de binnenstad is uit deze groep afkomstig.

Door goederenstromen over te hevelen van de incidentele vervoerder, met weinig afleveradressen in de binnenstad, naar een vervoerder die veel afleveradressen in de binnenstad bediend, kan een sterke reductie in het aantal voertuigen gerealiseerd worden. Hiervoor is wel de medewerking van de leverancier nodig, die uiteindelijk de keuze van de vervoerder/logistiek dienstverlener bepaalt. De winkeliers in Breda kunnen wel bij hun leveranciers aandringen op aanlevering via één van de binnenstadsspecialisten.

- Aanvoer via een consolidatiecentrum

Bij deze alternatieve vorm van bundelen wordt het laatste deel van de aanvoerroute naar de binnenstad van Breda aangepast. De leverancier levert niet langer de goederen in de binnenstad af, maar bij een overslagpunt in de buurt van Breda. Hier worden de verschillende zendingen voor de binnenstad verzameld en vervolgens in efficiënte ritten naar de binnenstad afgevoerd.

B2 *Wegnemen beperkingen specialisten*

De specialisten die de binnenstad van Breda gebundeld bevoorraden hebben in het vooronderzoek aangegeven nog steeds tegen beperkingen aan te lopen, waardoor efficiency-verliezen bij de bevoorrading optreden. Belangrijkste beperking is de korte (effectieve) venstertijd. Pieken in de belevering tussen 9.30 uur en 11.00 uur treffen juist deze groep bedrijven. Winst valt te realiseren door bij meer bedrijven in de binnenstad goederenontvangst tussen 7.00 en 10.00 uur mogelijk maken. Soms kan dit door praktische afspraken met de vaste vervoerder (een eigen sleutel voor de chauffeur, duidelijke afspraken over het tijdstip van belevering waardoor het personeel aanwezig kan zijn). Ook kan ervoor gekozen worden om op straatniveau samen te werken bij goederenontvangst, waarbij goederen in de vroege uren centraal bij één afleveradres worden afgegeven.

Een deel van deze beperkingen kan opgelost worden door via een ontheffing deze bedrijven in staat te stellen ook buiten de venstertijd een deel van de bevoorrading te laten plaatsvinden.

C *Overlast bevoorrading verminderen*

Ook indien de hiervoor benoemde maatregelen tot vermindering van de inzet van voertuigen in de binnenstad van Breda leiden, zijn verdergaande maatregelen nodig om de hinder van bevoorrading voor bewoners, winkelend publiek, binnenstadsondernemers, vervoerders en leveranciers te verminderen en daarmee de aantrekkelijkheid van de binnenstad van Breda voor winkelen en wonen verder te vergroten. Maatregelen liggen in het bevoorraden op andere tijdstippen, de inzet van schonere en stillere voertuigen en een betere doorstroming van het verkeer in de binnenstad.

C1 *Buiten winkeluren bevoorraden*

Het afgelopen jaar is bij een 25-tal filialen van supermarkten verspreid door het land ervaring opgedaan met de bevoorrading in de vroege ochtend en de late avond. De toepassing van PIEK-maatregelen (stille voertuigen, ladingdragers en getraind personeel) heeft ertoe geleid dat er niet of nauwelijks sprake is van klachten over geluidsoverlast bij deze bevoorrading. Naar aanleiding van deze ervaringen is inmiddels bij een aantal andere bedrijven en branches belangstelling voor toepassing van deze dagranddistributie, waaronder bedrijven met een vestiging in de binnenstad van Breda. 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.

C2 *Inzet schone en stille voertuigen*

De gehele binnenstad van Breda valt binnen de milieuzone die in 2007 is ingesteld. Daardoor kunnen uitsluitend schone(re) voertuigen ingezet worden voor de bevoorrading. Duide-

lijk is dat ten tijde van het opstellen van het profiel de naleving van de bepalingen van de milieuzone nog niet optimaal was. Strengere handhaving en betere voorlichting aan de betrokken voertuigeigenaren en chauffeurs moet het aandeel schone voertuigen scherp doen stijgen. Per 1 januari 2010 worden de toelatingseisen voor de milieuzone verder aangescherpt, waardoor weer een verdere verschooning gerealiseerd kan worden.

In aanvulling op de regelgeving via de milieuzone kunnen afspraken met vervoerders gemaakt worden over de inzet van nog schonere voertuigen, bijvoorbeeld aardgasvoertuigen of diesellootjes die voldoen aan de nog strengere EEV-normen. Daarbij kunnen ook afspraken worden gemaakt over de inzet van stil materieel, niet alleen voor de nachtelijke uren maar ook voor de bevoorrading overdag.

C3 Betere doorstroming

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 horeca-ondernemers is nodig om dit te kunnen realiseren. Een gecombineerde aanpak hiervoor zijn spelregels voor bevoorrading, waarmee al in Den Haag ervaring is opgedaan. In de spelregels zijn afspraken opgenomen over de plaats waarop bevoorraders de voertuigen parkeren, de tijdstippen waarop de uitstallingen en terrassen buiten worden gezet en het parkeren van privé-auto's van binnenstadsondernemers.

D Overige maatregelen

D1 Voortzetting samenwerking tussen partijen

Gedurende het proces van voorbereiding en uitvoering van het bevoorradingsprofiel is een goede samenwerking op gang gekomen tussen de verschillende partijen die een rol spelen bij de bevoorrading van de binnenstad van Breda. Dit is een belangrijke basis om verdergaande verbeteringen te realiseren.

5.2 Toets draagvlak

Zoals in voorgaande paragraaf beschreven zijn er veel mogelijkheden om tot een verbetering van de bevoorrading van de binnenstad van Breda 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.

Tijdens de stadstafel bijeenkomst op 16 september 2008 en de bijeenkomst van de werkgroep bevoorrading op 5 september 2008 zijn de hiervoor beschreven verbetermaatregelen gepresenteerd en met een afvaardiging van ondernemers in de binnenstad, transporteurs, leveranciers en de gemeente doorgesproken.

Prioritaire maatregelen

Uit deze haalbaarheidstoets is naar voren gekomen dat een heldere keuze gemaakt moet worden van uit te voeren maatregelen. Ondernemers in de binnenstad geven aan dat de relatief beperkte knelpunten rond de bevoorrading betekenen dat er maatregelen geselecteerd moeten worden die met name bijdragen aan de verbetering van het winkelklimaat in de binnenstad van Breda. Speerpunt is de ochtenduren aantrekkelijker maken voor het winkelend publiek door een rustiger straatbeeld en het vervroegen van een deel van de bevoorrading. Juist een combinatie van distributiemaatregelen met andere maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van het winkelklimaat (zoals voorkomen van personenauto's in de binnenstad en menging van fietsers en winkelend publiek) kunnen op draagvlak rekenen.

Naast een beter winkelklimaat kunnen de hiervoor beschreven maatregelen ook een bijdrage leveren aan de verdere verbetering van de luchtkwaliteit en de vermindering van het aantal voertuigbewegingen in de binnenstad van Breda. Ook voor deze ambities is steun in de bijeenkomsten uitgesproken.

De volgende deelthema's zouden prioriteit moeten krijgen in de aanpak van de bevoorrading van de binnenstad van Breda.

1. Communicatie rond stedelijke distributie

Er lijkt momenteel te weinig draagvlak te zijn voor maatregelen waarvoor de ondernemers in de binnenstad de huidige werkwijze rond bevoorrading moeten aanpassen. Met name inspanningen rond bestelmomenten, bestelfrequentie en samenwerking met collega-ondernemers grijpen te diep in, in de dagelijkse bedrijfsvoering. Daarom is ervoor gekozen om via deze aanpak de betrokkenheid van de ondernemers bij de bevoorrading van de binnenstad van Breda te vergroten. De communicatie moet zichtbaar maken welke voordelen efficiëntere bevoorrading voor de ondernemers in de binnenstad heeft. Kernboodschap: ook in de ochtend is het prettig winkelen in de binnenstad van Breda. Medewerking van de binnenstadsondernemers is daarvoor dringend nodig. De communicatie is er ook op gericht om de inspanningen en resultaten van alle andere activiteiten (zoals hieronder beschreven) voor het voetlicht te brengen.

De werkgroep bevoorrading Breda, waarin de binnenstadsondernemers, de gemeente, de leveranciers en de vervoerders samenwerken, zet haar werkzaamheden voort. De werkgroep richt zich op het uitwerken van projectplannen voor de verschillende onderdelen van een actieprogramma, aansturen van de uitvoering hiervan, het leveren van een inhoudelijke bijdrage aan deelprojecten en de communicatie met achterbannen.

2. Op straatniveau experiment met spelregels bevoorrading

De door chauffeurs gerapporteerde knelpunten in de doorstroming tijdens de bevoorrading worden ook door de binnenstadsondernemers geconstateerd. Het gaat daarbij om bepaalde delen van de binnenstad, met name de smallere straten. Gezien de verscheidenheid in de lay-out van het centrum, zal vooral in deze wat nauwere gebieden extra aandacht voor de doorstroming voordelen met zich mee kunnen brengen. Er is daarmee een basis voor een beperkte proef met de toepassing van spelregels voor bevoorrading in een aantal nader te bepalen straten in de binnenstad. Hiervoor kan voortgebouwd worden op de spelregels waarmee in de binnenstad van Den Haag de afgelopen jaren ervaring is opgedaan.

Figuur 5.1 Voorbeeld spelregels Den Haag

SPELREGELS VOOR LEVERANCIERS EN TRANSPORTEURS	SPELREGELS VOOR WINKELIERS EN HORECAONDERNEMERS
▪ 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.	▪ 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.

3. Goederenontvangsttijden detailhandel

In dit project worden maatregelen genomen om de bevoorrading van meer winkels en horecabedrijven tussen 7.00 uur en 9.00 uur mogelijk te maken. Medewerking van de ontvanger is daarvoor noodzakelijk. Er zijn verschillende mogelijkheden:

- afspraken tussen leverancier en ontvanger over aflevertijdstip. De ontvanger kan er dan voor zorgen dat op het afgesproken tijdstip een medewerker aanwezig is om goederen in ontvangst te nemen
- afgifte van een sleutel aan de vaste leverancier/vervoerder
- gebruik van een goederensluis
- samenwerking tussen ondernemers, ontvangst goederen op toerbeurt

De afstemming/informatieuitwisseling tussen de vervoerder/leverancier en de ontvanger van goederen in de binnenstad kan sterk verbeterd worden. Winkeliers geven aan bereid te

zijn actiever mee te werken aan de verbetering van de bevoorrading indien er meer informatie beschikbaar wordt gesteld door de vervoerder. Dit biedt vooral kansen voor een benutting van het venster tussen 7.00 uur en 10.00 uur. Winkeliers zijn sneller geneigd goederen in deze periode te ontvangen als er goede afspraken zijn gemaakt tussen de vervoerder en ontvanger over het tijdstip van belevring en de dagen waarop deze leveringen plaatsvinden.

Hierna zal ook gekeken worden of een deel van de bevoorrading voor 7.00 uur in de ochtend of later op de avond mogelijk is. Hierbij worden strikte maatregelen getroffen om geluidsoverlast te voorkomen (PIEK).

Figuur 5.2 Fluistertransport met PIEK-maatregelen



4. Verkeersmaatregelen bevoorrading

Door maatregelen te treffen waarmee de doorstroming van het vrachtverkeer van en naar de binnenstad van Breda wordt verbeterd kunnen kosten worden bespaard, zijn er minder vrachtauto's in de binnenstad en kan de hinder voor andere verkeersdeelnemers afnemen. Dit leidt ook tot meer verkeersveiligheid.

Het startpunt van de verkeersmaatregelen is het uitvoeren van een schouw van het routenet naar en van de binnenstad. Samen met gespecialiseerde vervoerders en de gemeente zal in de praktijk bekeken worden of de routes in Breda knelpunten bevatten en welke (kleinschalige) verbeteringen hierin nodig zijn. Ook zal op basis van bestaande onder-

zoeksgegevens een netwerk van logistieke routes naar de binnenstad van Breda opgesteld worden. Daarbij hoort ook het verkennen van de mogelijkheden om de doorstroming te verbeteren, zoals bijvoorbeeld tovergroen en medegebruik busbanen en het ontwikkelen van een kaart voor chauffeurs en het beschikbaar stellen van deze informatie via websites.

Er zal ook aandacht moeten zijn voor het voorbereiden van de invoering van selectieve toegang binnenstad Breda. Dit betekent dat er een kritische toets op het huidige paaltjesplan zal plaatsvinden en een verkenning wordt uitgevoerd naar de mogelijke vervanging door gemoderniseerd systeem.

Tenslotte is de verkeersaanpak gericht op het beter handhaven van het parkeren op laad- en loszones en door bouwbedrijven binnenstad.

5. Bundeling Afvalinzameling

In dit project worden maatregelen vastgesteld voor verbetering van afval inzamelingsbeleid voor retourgoederen, grijs afval, GFT, oud papier en glas. Daarbij wordt zowel op de verdere bundeling van de inzameling van afval als op de integratie van aan- en afvoerstromen ingezet.

Mogelijkheden voor bundeling in de afvoer van afvalstoffen liggen in de centrale inkoop van afvalinzamelingsdiensten bij één aanbieder (via een collectief contract) en samenwerking tussen Afvalservice Breda en enkele andere afvalinzamelaars (bundeling in één auto).

Meer gebruik van de voertuigen van de leveranciers voor de afvoer van karton en plastic wordt ook als een kansrijke optie beschouwd. Afspraken hierover zullen door de ondernemers gemaakt moeten worden. Het project spelregels biedt hiervoor een goede basis.

Vervolgstappen

In bijlage 3 is een eerste voorzet voor een projectplan opgenomen, waarmee bovenstaande acties opgepakt kunnen worden.

Bijlagen

Bijlage 1

Werkgroep Breda

bevoorrading

<i>Naam</i>	<i>Organisatie</i>
Ed van de Meerendonk	TLN
Jeroen Bol	EVO
Jack Trum	Binnenstadsondernemers
Jos Koniuszek	Retailplatform Breda
Gerard Sand	Kamer van Koophandel
Maike van Haaren-Stoks	Gemeente Breda
Paul van Beek	Gemeente Breda
Vivian Brouwers	Gemeente Breda
Ghislain Rooijmans	Gemeente Breda
Peter Colon	BCI
Mirjam Verheul	BCI

Bijlage 2

Deelnemers Stadstafel

Naam	Organisatie
Pascal Bangma	TNT Post
Bert Meijer	TNT
Alex van Mierlo	AH
Gerrit Smits	Lekkerland Son
Jack Trum	Retailplatform Breda
Jeroen Bol	EVO
Ed vd Meerendonk	TLN
Charlotte Dilisse	Provincie Noord-Brabant
Ghislain Rooijmans	Gemeente Breda
Vivian Brouwers	Gemeente Breda
Paul van Dijk	Gemeente Breda
Maarten Plasschaert	Afvalservice, Gemeente Breda
Christ de Graaf	Afvalservice, Gemeente Breda
Peter Colon	BCI
Mirjam Verheul	BCI

Bijlage 3

Voorstel uitwerking bevoorradings-agenda

Maatregelen efficiëntere bevoorrading Breda

Op basis van de uitkomsten van het bevoorradingsprofiel Breda en de discussies in de Stadstafel in juni 2008 heeft de werkgroep bevoorrading Breda een eerste selectie gemaakt van mogelijke verbetermaatregelen voor de bevoorrading van Breda. In deze agenda zijn deze maatregelen in de vorm van een projectplan uitgewerkt. De werkgroep heeft onderstaande samenhangende thema's geselecteerd.

Communicatie stedelijke distributie			
Spelregels stedelijke distributie	Goederenontvangstijden detailhandel	Verkeersmaatregelen bevoorrading	Bundeling afvalinzameling

Alle verschillende actoren (gemeente, winkeliers/horeca/ondernemers, transporteurs/verladere, handhaving/veiligheid en bewoners) leveren een bijdrage aan de uitwerking van de activiteiten voor deze thema's.

Kenmerken maatregelen

Het maatregelenpakket is gericht op het verbeteren van:

- vitaliteit binnenstad
- economie (binnen)stad (oa transportefficiency, bereikbaarheid)
- leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid)

- communicatie
- doorstroming en bereikbaarheid

Kenmerken van deze maatregelen zijn:

- Zijn zo goed als uitvoeringsgereed of binnen een jaar op te zetten
- Zijn uitvoerbaar in de loop van 2009
- Zijn effectief
- Passen binnen het gemeentelijk beleid

Deze maatregelen zijn op de volgende pagina's in de vorm van een factsheet uitgewerkt. Hierin wordt per maatregel ingegaan op:

- Het doel van het project
- De te ondernemen activiteiten
- De trekker en overige betrokken partijen
- Budget
- Planning van de activiteiten

Plan van aanpak deelprojecten

	1. Communicatie
Doel Project	- Betrokkenheid ondernemers binnenstad bij bevoorrading vergroten - Permanente afstemming tussen belanghebbende uit doelgroepen over maatregelen stedelijke distributie Breda
Concrete activiteiten	Met (lokale) vertegenwoordigers van winkeliers, horeca, vervoerders en leveranciers worden de korte en middellange termijn maatregelen opgepakt. De werkgroep die voortgekomen is uit het project milieuzone wordt omgevormd tot een projectorganisatie, die de uitvoering van de activiteiten in de bevoorradingsagenda Breda aanstuurt, coördineert en ondersteunt. <u>1) Projectorganisatie / werkgroep</u> - Leden: medewerkers van gemeente (tevens projecttrekker) en organisaties bedrijfsleven - Taken: - Uitwerken projectplannen - Aansturen uitvoering onderdelen actieprogramma - Inhoudelijke bijdrage leveren aan deelprojecten - Communicatie met achterbannen - Uitvoering: 2008: 2 bijeenkomsten tussen september en december 2009: bijeenkomsten afhankelijk van invulling programma - Beschikbaar stellen capaciteiten (deelnemers en procesbegeleiding). <u>2) Informatieverstrekking aan ondernemers</u> - Informatie is gericht op de ondernemers in de binnenstad. Inzet is: - Zichtbaar maken welke voordelen efficiëntere bevoorrading voor de ondernemers in de binnenstad heeft. Kernboodschap: ook in de ochtend is het prettig winkelen in de binnenstad van Breda. Medewerking ondernemers is daarvoor dringend nodig - Verkrijgen medewerking ondernemers aan deelprojecten in deze agenda. - Uitvoering: - Bijdragen leveren aan nieuwsbrief binnenstadsondernemers - Opzet en uitvoering communicatie-activiteiten rond uitvoering werkplannen (demonstratie, persberichten, statements etc)
Trekker	Gemeente / EVO / TLN
Betrokken partijen	Vertegenwoordigers van : - Gemeente - Winkeliers(vereniging) - Horeca - Transportbedrijven - Leveranciers
Budget	<i>Inzet uren</i>
<i>Kosten en inzet uren</i>	- Bijeenkomsten werkgroep, 4 uur per persoon (incl voorbereidingen) - Informatieverstrekking <i>Externe kosten</i> - Ondersteuning werkgroep, PM (indien externe kracht wordt ingehuurd) - Inzet communicatiebureau: Euro 3.000 per jaar
Planning	- Start werkgroep september 2008 - Vorbereiden communicatie oktober-november 2008 - Bijdragen nieuwsbrief november 2008 – december 2009 - Ondersteuning communicatie deelprojecten PM

2. Spelregels bevoorrading Breda

Doel Project	Verbeteren winkelklimaat in ochtenduren door vermindering overlast bevoorrading, parkeren bouwverkeer en betere doorstroming verkeer
Concrete activiteiten	De volgende activiteiten worden ontplooid: 1. Opstellen spelregels bevoorrading binnenstad Breda a. Rijgedrag chauffeurs b. Wijze van parkeren tijdens lossen c. Parkeren door bouwondernemers d. Ruimte voor bevoorrading in ochtenduren (terrassen, uitstallingen, weren van privé-auto's) 2. Opzetten communicatie-instrumenten a. Website b. Nieuwsbrief c. Voorlichtingsborden d. Kaart met toelichting voor chauffeurs e. Voorlichting over de milieuzone 3. Uitrol afspraken onder winkeliers, horeca en vervoerders/leveranciers a. Individuele gesprekken met winkeliers b. Organisatie voorlichtingsbijeenkomst voor winkeliers en vervoerders c. Bijstellen inhoud d. Startbijeenkomst 4. Bewaken en bijsturen
Trekker	Binnenstadsmanager
Betrokken partijen	• Gemeente • KvK • Winkeliersvereniging / winkeliers in binnenstad • Bewonersorganisatie • Vervoerders • Leveranciers
Budget <i>Kosten en inzet uren</i>	<i>Inzet uren</i> Hieronder zijn de uren van de medewerkers van betrokken organisaties weergegeven. Ervaring uit andere steden is dat er gedurende langere tijd ongeveer 1 dag per week besteed moet worden aan de uitvoerende taken in de stad • Opstellen spelregels: 40 uur • Uitrol spelregels: 40 uur • Communicatie-instrumenten: 40 uur • Bewaken en bijsturen: 4 uur per maand <i>Externe kosten</i> Projectmanagement 1 dag per week, voor 1 jaar Euro 50.000 Communicatie: Euro 15.000
Planning	1. Opstellen spelregels: november 2008 - februari 2009 2. Communicatie: november 2008 - december 2009 3. Uitrol: maart 2009 –juni 2009 4. Bewaken en bijsturen: juli 2009 – december 2009 Vanaf 2009 is de bewaking en bijsturing van de spelregels bevoorrading een vast onderdeel van de werkagenda van het binnenstadsmanagement. Indien nodig zal via de werkgroep bevoorrading afstemming met vervoerders en leveranciers plaatsvinden.

3a. Ontvangsttijden detailhandel (7.00 – 9.00 uur)	
Doel Project	Vergroten effectief venster voor bevoorrading binnenstad
Concrete activiteiten	In dit project worden maatregelen genomen om de bevoorrading van meer winkels en horeca-bedrijven tussen 7.00 uur en 9.00 uur mogelijk te maken. Medewerking van de ontvanger is daarvoor noodzakelijk. Er zijn verschillende mogelijkheden: - afspraken tussen leverancier en ontvanger over aflevertijdstip. De ontvanger kan er dan voor zorgen dat op het afgesproken tijdstip een medewerker aanwezig is om goederen in ontvangst te nemen - afgifte van een sleutel aan de vaste leverancier/vervoerder - gebruik van een goederensluis - samenwerking tussen ondernemers, ontvangst goederen op toerbeurt - Analyse database bevoorradingsonderzoek; waar liggen kansen, welke winkeliers hebben aangegeven bereid te zijn mee te werken? - Uitwerking standaardmodellen, die daarna per straat toegespitst kunnen worden op de mogelijkheden - Op straatniveau werkgroepen instellen waarin partijen met elkaar de meest werkbare oplossing voor de eigen straat uitwerken
Trekker	Retailplatform
Betrokken partijen	TLN, EVO, Gemeente
Budget	<i>Inzet uren</i>
<i>Kosten en inzet uren</i>	- Effectief venster: 80 uur - Experiment dagranddistributie: 80 uur <i>Externe kosten</i> - Analyses uitkomsten bevoorradingprofiel en gedetailleerde uitwerking per straat: Euro 7.500 - Begeleiding werkgroepen: PM
Planning	- Analyse: oktober 2008 - Uitwerking modellen: november - Uitvoering op straatniveau: januari-juni 2009

3. Ontvangsttijden detailhandel, dagranddistributie

Doel Project

- Vergroten effectief venster voor bevoorrading binnenstad

Concrete activiteiten

Voor enkele locaties van landelijk werkende detailhandels wordt een proef genomen met de toepassing van dagranddistributie. Er wordt gekeken of een deel van de bevoorrading voor 7.00 uur in de ochtend of later op de avond mogelijk is. Hierbij worden strikte maatregelen getroffen om geluidsoverlast te voorkomen (PIEK).

In de proef worden de gevolgen voor omwonenden en noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur en voorzieningen bij de winkels getoetst.

Bij een succesvolle proef zal een geleidelijke uitbreiding naar meer locaties kunnen plaatsvinden. Randvoorwaarde is de Activiteiten AmvB, die harde eisen stelt aan de locaties waar deze vorm van bevoorrading toegepast zou kunnen worden.

Trekker

- Ketenbedrijven

Betrokken partijen

TLN, EVO, binnenstadsondernemers, Gemeente, bewoners

Budget**Kosten en inzet uren***Inzet uren*

- 80 uur

Externe kosten

- Aanpassing bestrating bij filialen: PM
- Kosten voor aanpassingen door ondernemers: PM
- Kosten geluidsmetingen: Euro 2.000
- Begeleiding pilot: PM

Planning

- Gesprekken ketens/gemeente oktober-december 2009
 - Pilot januari-maart 2009
 - Evaluatie april 2009
 - Verbreding naar meer locaties 2009
-

4. Verkeersmaatregelen Breda	
Doel project	Het in kaart brengen en verbeteren van logistieke routes en vaststellen van maatregelen voor bevoorradend verkeer om zo de bevoorradings situatie van Breda te verbeteren en de overlast te beperken.
Concrete activiteiten	Het project zal focussen op - Opstellen van logistieke routes naar de binnenstad van Breda. - Schouw met vervoerders en medewerkers gemeente Breda; in kaart brengen gebruikelijke routes en knelpunten op deze routes voor het vrachtverkeer - Nadere analyse resultaten verkeersonderzoeken en bevoorradingsonderzoek - Selectie van voorkeursroutes - Verkennen mogelijkheden doorstroming (o.a. tovergroen en medegebruik busbanen) - Opzet en uitwerking communicatietraject. O.a. ontwikkelen van een kaart die in het voorlichtingspakket voor chauffeurs opgenomen kan worden. - Mogelijkheden voor ondersteuning door bebording Selectieve toegang binnenstad Breda - Kritische toets paaltjesplan - Verkenning mogelijke vervanging door gemoderniseerd systeem Handhaven parkeren laad- en loszones en bouwbedrijven binnenstad - Extra inspanningen BOA's - Aanspreken overtreders Communicatie logistieke routes - Opstellen kaartmateriaal en brochures - Aanleveren gegevens bij leveranciers van kaartmateriaal voor navigatiesystemen - Beschikbaar stellen informatie via websites Waar mogelijk wordt voortgebouwd op lopende initiatieven:
Trekker	Gemeente Breda (bereikbaarheidscoördinator afd. verkeer en vervoer)
Betrokken partijen	- Transportbedrijven, eigen vervoerders en logistiek dienstverleners - Handhavers
Budget	
<i>Kosten en inzet uren</i>	<i>Inzet uren</i> - Logistieke routes 120 uur (gemeente), 40 uur (bedrijfsleven) - Selectieve toegang: PM - Handhaven parkeren: 1 keer per week 12 manuren BOA, per jaar 15 controledagen, totaal 180 uren - Communicatie inbrengen in deelproject spelregels <i>Externe kosten</i> - Logistieke routes (borden, communicatie instrumenten) Euro 5.000 - Investering in selectief toegangssysteem: globale begroting. Kosten per inrit 75.000, kosten centrale Euro 500.000
Planning	- november 2008 – november 2009 - januari 2009 – december 2010 - continu

5. Optimalisering Inzameling afval

Doel Project	Efficiencyverbetering bij afvalinzameling in de (binnen)stad. Vermindering van klachten en overlast rondom afval inzameling.
Concrete activiteiten	In dit project worden maatregelen vastgesteld voor verbetering van afval inzamelingsbeleid voor retourgoederen, grijs afval, GFT, oud papier en glas. 1) Bundeling inzameling afval 2) Integratie aan- en afvoerstromen <u>Ad 1 Bundeling inzameling afval</u> • Verkenning mogelijkheden voor optimalisering afvalinzameling • Analyse uitkomsten profiel; (welke ondernemers maken gebruik van andere inzamelaars dan Afvalservice) • Afweging potentiële oplossingsrichtingen (collectief contract > samenwerking tussen inzamelaars) • Uitwerken aanbesteding afvalinzameling door één inzamelaar c.q. samenwerking tussen Afvalservice Breda en enkele andere afvalinzamelaars (bundeling in één auto) • Uitvoering • Milieuvriendelijke inzameling • Verkennen van mogelijkheden voor landelijk voorbeeldproject afvalinzameling <u>Ad 2: Integratie aan- en afvoerstromen</u> Geen apart deelproject, loopt mee in spelregels
Trekker	Maarten Plasschaert (Afvalservice, Gemeente Breda)
Betrokken partijen	• Retailers en horeca in binnenstad • Landelijke ketens (i.v.m. afspraken met eigen inzamelaar) • Gemeente Breda • Afvaldiensten
Budget	Inzet uren
Kosten en inzet uren	• 120 uur bij Afvalservice • 40 uur bij andere partijen Externe kosten PM
Planning	• Verkenningen: november 2008 – april 2009 • Voorbereiding aanpassingen in inzameling: mei 2009 – oktober 2009 • Aanpassing systeem: november / december 2009

07-325