



Adviesgroep voor
verkeer en vervoer



Ministerie van Verkeer en
Waterstaat
Platform Stedelijke Distributie

Effectmeting Groningen

0-meting



**Adviesgroep voor
verkeer en vervoer**

Binnenwal 4
Nieuwegein

Postbus 580
3430 AN Nieuwegein

Telefoon 030 604 89 14
Telefax 030 604 52 11
Email agv@agv-advies.nl
www.agv-advies.nl

Lid ONRI
ISO 9001

A D V I E S G E B I E D E N

verkeersplanologie
collectief personenvervoer
dynamisch verkeersmanagement
economie en goederenvervoer
sociaal-wetenschappelijk onderzoek
infrastructuur
verkeers- en vervoermodellen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Platform Stedelijke Distributie

Effectmeting Groningen

0-meting

INHOUD

BLZ

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel van de O-meting	4
1.2	Opbouw van het rapport	7
2	Gegevensbronnen	8
2.1	Algemeen	8
2.2	Enquête onder transporteurs	8
2.3	Enquête onder winkelend publiek	9
2.4	Enquête onder bewoners	12
2.5	Enquête onder ondernemers/winkeliers	13
2.6	Interviews	13
2.7	Analyse verkeerstellingen	14
2.8	Bureau-onderzoek	14
3	Resultaten van de O-meting	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Bereikbaarheid	15
3.2.1	Indicator 1.1 Aantal voertuigtonkilometers	15
3.2.2	Indicator 1.2 Aantal voertuigbewegingen	16
3.2.3	Indicator 1.3 Reistijd om bestemming te bereiken	17
3.2.4	Indicator 1.4 Obstakels	18
3.2.5	Indicator 1.5 Voertuigtype	19
3.3	Leefbaarheid	20
3.3.1	Indicator 2.4 & 2.5 Klachten bewoners en winkelend publiek	20
3.3.2	Indicator 2.1 Geluid	21
3.3.3	Indicator 2.2 Emissies	22
3.3.4	Indicator 2.3 Aantal voertuigbewegingen	22
3.3.5	Indicator 2.6 Verkeersveiligheid in aantal ongevallen	22
3.4	Transportefficiency	24
3.4.1	Indicator 3.1 Gemiddelde beladingsgraad per rit	24
3.4.2	Indicator 3.2 Brandstofverbruik	24
3.5	Economische ontwikkeling	25
3.5.1	Indicator omvang verkoopvloeroppervlak en aantal detailhandel-vestigingen	25
3.5.2	Indicator aantal bezoekers winkelgebied	25
3.5.3	Indicator omzet, kosten, winst	26
3.6	Draagvlak	26
3.6.1	Indicator 5.1 & 5.2 Opinie bewoners en winkelend publiek	26
3.6.2	Indicator 5.3 Opinie transporteurs/verladers	27
3.6.3	Indicator 5.4 Opinie winkeliers	27
3.6.4	Indicator 5.5 Opinie gemeente, Kamer van Koophandel, verkeerspolitie en Arriva	29
4	Aandachtspunten 1-meting	31

Bijlagen

1. Meetmodel PSD
2. Transporteurenquête
3. Winkelend publiek enquête
4. Bewonersenquête

Samenvatting Groningen

Met *Binnenstad Beter* heeft de gemeente Groningen nieuwe bevoorradings- en bezorgingsmethoden. De meeste straten in de binnenstad kregen een autoluw karakter zonder dat dit ten koste ging van de auto-bereikbaarheid. In dit autoluw gebied gelden laad- en lostijden van 05.00 tot 11.00 uur en van 18.00 tot 20.00 uur. Buiten de venstertijden kan stadsdistributie en de boodschappendienst voor gebundelde belevering zorgdragen. Deze worden op dit moment verzorgd door het Expeditiecentrum Groningen en Van Gend en Loos respectievelijk een private onderneming via Werkprojecten.

Om de bevoorrading binnen de venstertijden verder te stroomlijnen heeft de Commissie van Advies voor Bevoorradingsaangelegenheden, waarin naast de gemeente de Groninger City Club, Kamer van Koophandel, EVO, TLN, KNV, RWS Noord Nederland en de verkeerspolitie zitting hebben, oplossingsrichtingen aangedragen, welke zijn verwerkt in het Collegevoorstel 'stedelijke distributie' van 23 juli 1999. Deze 0-meting van het Platform Stedelijke Distributie (PSD) vormt de basis van de effectmeting van de volgende maatregelenmatrix:

- de busroutes/doelgroepstroken op de (Verlengde) Herestraat, Zuiderdiep, Katendiep en Grote Markt in twee richtingen open te stellen voor bevoorradend vrachtverkeer (zwaarder dan 3,5 ton) tijdens venstertijden, inclusief de mogelijkheid van overschrijding van de betreffende sectorgrenzen;
- een erkenningsregeling voor stadsdistributiebedrijven (reeds van kracht). Erkende stadsdistributiebedrijven hebben de mogelijkheid om ook buiten de venstertijd de stad Groningen te bevoorraden en gebruik te maken van de opengestelde busroutes/doelgroepstroken;
- de introductie van een hybride voertuig dat met ontheffing en binnen de wettelijke geluidsnormen, ten alle tijden winkels en bedrijven in de stad kan bevoorraden;
- nader onderzoek naar nieuwe bevoorradingsconcepten voor dagverse ladingen en koel- en vriesproducten. Uitgangspunt blijft hierbij dat de initiatieven uit de markt moeten komen;
- ondersteuning van nieuwe ontwikkelingen ter bevordering van het concept stadsdistributie zoals selectieve toegang, warehousing en boodschappendienst.

De nulmeting is conform het meetmodel van het Platform Stedelijke Distributie uitgevoerd, waarbij de volgende aspecten aan bod komen:

- bereikbaarheid;
- leefbaarheid;
- transportefficiency;
- economische ontwikkeling;
- draagvlak.

De 0-meting geeft een beeld van de situatie voor invoering van de hierboven beschreven maatregelen. Daarnaast komen uit de 0-meting globale indicaties over de gewenste situatie in 2002, het jaar waarin de uiteindelijke effectmeting (1-meting) van het PSD zal plaatsvinden.

Tabel s1 Resultaten 0-meting indicator bereikbaarheid

Indicator	0-meting	Gewenst
aantal voertuigtonkilometers	gemiddeld 52 voertuigtonkilometers afgelegd in de binnenstad van Groningen. 94% is rondrit, 44% heeft uitsluitend zendingen voor de binnenstad Groningen.	daling door bundeling van goederenstromen door nieuwe concepten
aantal voertuigbewegingen	189 ritten per week door geënquêteerde transporteurs. Ruim 6200 voertuigen per dag op de invalswegen. Door het expeditiecentrum Groningen worden elke dag 2 hybride voertuigen ingezet	daling door bundeling van goederenstromen door nieuwe concepten
reistijd	56% binnen 30 minuten tot de binnenstad van Groningen. Eveneens 56% verblijfstijd korter dan 3 uur	daling door in gebruikname doelgroepstrook richting binnenstad en medegebruik busbanen en overschrijding sectorgrenzen in de binnenstad
obstakels	alle vervoerders ervaren obstakels. Probleemstraten zijn Gelkingestraat en Oosterstraat	vermindering van het aantal obstakels
voertuigtype	40% is zwaarder dan 7,5 ton	geen beperkingen t.a.v. voertuigtype binnen de venstertijden
doorstroming bus/vrachtverkeer	gemiddelde reistijd huidige routes bedragen 8,1 respectievelijk 6,3 minuten. Nieuwe routes bedraagt de reistijd 1,8 minuten respectievelijk 10 seconde	verbetering doorstroming binnen de venstertijden, zonder belemmering van het busverkeer

Tabel s2 Resultaten 0-meting indicator leefbaarheid

Indicator	0-meting	Gewenst
geluid	winkelend publiek circa 3% geluidshinder. Bewoners onder vinden meer geluidshinder (ca. 45%)	daling door minder voertuigbewegingen en andere routes
luchtemissies	winkelend publiek circa 3% stankhinder. Bewoners ervaren meer stankhinder (ca. 13%)	lichte daling doordat erkende stadsdistributiebedrijven aan Euro-2 norm moeten voldoen
ervaren hinder bewoners	41% geen hinder. Belangrijkste overlast geluid, trillingen en rommelige situatie	daling hinder
ervaren hinder winkelend publiek	72% geen hinder. Ervaren hinder met name oponthoud en onveiligheid	daling hinder
veiligheid	lichte daling aantal ongevallen met vrachtauto's. In 1998 48 ongelukken.	geen expliciete doelstelling. Minder voertuigen en veiligere routes leiden mogelijk tot een verdere daling

Tabel s3 Resultaten O-meting indicator transportefficiency

Indicator	O-meting	Gewenst
gemiddelde beladingsgraad	bij vertrek voertuigen op 71 % in kg en 84% in volume	verhogen beladingsgraad door uitbreiding stadsdistributiekoncept
brandstofverbruik	neemt toe van 3,8 kilometer per liter voor vrachtauto/aanhanger tot 11,2 kilometer voor bestelwagens	(geen invloed)

Tabel s4 Resultaten O-meting indicator economische ontwikkeling

Indicator	O-meting	Gewenst
omvang vloeroppervlakte	100.100 m2, waarvan 92% niet-dagelijkse sector	positieve invloed (zij het beperkt) op vitale binnenstad
aantal bezoekers	Wekelijks 286.000 winkelbezoekers in het centrumgebied	positieve invloed
omzet, kosten en winst	totale omzet centrum 986 miljoen gulden	positieve invloed

Tabel s5 Resultaten O-meting indicator draagvlak

Indicator	O-meting	Gewenst
opinie bewoners en winkelend publiek	medegebruik busbanen wordt door 59% als positief ervaren tegen 16% als negatief (bewoners). Wel wordt aangegeven dat het busverkeer geen hinder mag ondervinden.	betere handhaving van de verkeersregels en minder overlast (geluid) bij laden en lossen
opinie transporteurs/verladers	positief tegenover het initiatief medegebruik busbanen, streven naar bundeling via bestaande distributiestructuren en opstellen erkenningsregeling stadsdistributiebedrijf	aandacht voor krapte van de venstertijden door latere openingstijden
opinie winkeliers	sinds de venstertijden een rustiger straatbeeld. Winkeliers staan positief tegenover de plannen uit het collegevoorstel	striktere handhaving is wenselijk maar niet door fysieke afsluiting
opinie Arriva	de busmaatschappij verwacht een vermindering van de overlast a.g.v. de maatregelen in het Collegevoorstel	striktere handhaving is wenselijk om beperkte overlast te verminderen
opinie gemeente	de gemeente ziet zijn rol als voorwaardescheppende partij die in overleg met partners nadenkt over mogelijke verbeteringen. Het maatregelenpakket sluit goed aan bij het gevoerde beleid in Groningen.	de gemeente vraagt aandacht voor de (on)mogelijkheden van handhaving.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding van de 0-meting

Stedelijke distributie is de levensader van winkels, bedrijven, instellingen en bouwlocaties in onze steden. Goede stedelijke distributie is essentieel voor het versterken van de vitaliteit van onze woongebieden.

Het Platform Stedelijke Distributie (PSD) helpt gemeenten om een goed stedelijk distributiebeleid te realiseren. Het PSD heeft als doel oplossingen (in de vorm van concrete producten) aan te reiken voor problemen ten aanzien van stedelijke distributie, waardoor in stedelijke gebieden:

- de bereikbaarheid over de weg verbetert;
- de leefbaarheid wordt verhoogd;
- de transportefficiëntie toeneemt (met het oog op het milieu);
- de economische situatie in (binnen)steden behouden blijft en zo mogelijk verbetert.

Deze doelstellingen worden vormgegeven op een vijftal 'prioriteitsgebieden', namelijk:

- stroomopwaarts bundelen (doelgroep verladers);
- samenwerking vervoerders (doelgroep vervoerders);
- ontvangst buiten openingstijden (doelgroep winkeliers);
- ideale venstertijden (doelgroep lokale overheden);
- centrale en lokale regelgeving (doelgroep lokale en landelijke overheid samen).

Het PSD wil per bovengenoemd prioriteitsgebied circa twee pilotprojecten op rendement laten onderzoeken. Het pilotproject Groningen¹ valt onder het PSD-prioriteitsgebied 'ideale venstertijden'. De pilot komt voort uit de toegekende projectprijs 'Stedelijke Distributie 2000' aan de inzending van de gemeente Groningen, 'Van stadsdistributie naar stedelijke distributie'. Deze competitie is eind 1998 uitgeschreven door het PSD voor bedrijven en gemeenten met ideeën en projecten op het gebied van innovatief stedelijk goederenvervoer.

Context pilot

Met *Binnenstad Beter* heeft de gemeente Groningen nieuwe bevoorradings- en bezorgingsmethoden ingevoerd. De meeste straten in de binnenstad kregen een autoluw karakter zonder dat dit ten koste ging van de auto-bereikbaarheid. In dit autoluw gebied gelden laad- en lostijden van 05.00 tot 11.00 uur en van 18.00 tot 20.00 uur. Buiten de venstertijden kan stadsdistributie en de boodschappen-dienst voor gebundelde levering zorgdragen. Deze worden op dit moment ver-

¹ Medegebruik busbanen/doelgroepstroken heeft een experimentstatus van 1 à 2 jaar, waarna evaluatie volgt.

zorgd door het Expeditiecentrum Groningen en Van Gend en Loos respectievelijk een private onderneming via Werkprojecten.

Op 2 december 1998 heeft het College besloten tot structurele invoering van het concept stadsdistributie. Daarnaast heeft het College de voorwaarden² voor erkenning als stadsdistributiebedrijf vastgesteld. Verder heeft het College toegezegd met de politie in nader overleg te treden aangaande een striktere handhaving van venstertijden³ en nader onderzoek te verrichten naar:

- de mogelijkheid en de wenselijkheid om de bevoorrading binnen de venstertijden te stroomlijnen middels het openstellen van bepaalde doelgroepstroken/busbanen en enkele sectorgrenzen voor bevoorradend verkeer;
- de wenselijkheid van een aangepaste regeling voor dagverse, koel- en diepvriesgoederen. Deze goederen kunnen niet in alle gevallen door een regulier stadsdistributiebedrijf worden gedistribueerd. Ook vanuit de horeca is er op aangedrongen de mogelijkheden van versdistributie nader te onderzoeken.

De Commissie van Advies voor Bevoorradingsaangelegenheden, waarin naast de gemeente de Groninger City Club, Kamer van Koophandel, EVO, TLN, RWS Noord Nederland en de verkeerspolitie zitting hebben, heeft deze ideeën verder uitgewerkt, welke zijn verwerkt in het Collegevoorstel 'stedelijke distributie' van 23 juli 1999. Om de bevoorrading binnen de venstertijden beter te stroomlijnen worden de volgende oplossingsrichtingen aangedragen:

1. de busroutes/doelgroepstroken op de (Verlengde) Herestraat, Zuiderdiep, Kattendiep en Grote Markt in twee richtingen open te stellen voor bevoorradend vrachtverkeer (zwaarder dan 3,5 ton) tijdens venstertijden, inclusief de mogelijkheid van overschrijding van de betreffende sectorgrenzen;
2. een erkenningsregeling voor stadsdistributiebedrijven (reeds van kracht). Erkende stadsdistributiebedrijven hebben de mogelijkheid om ook buiten de venstertijd de stad Groningen te bevoorraden en gebruik te maken van de opengestelde busroutes/doelgroepstroken;
3. de introductie van een hybride voertuig dat met ontheffing en binnen de wettelijke geluidsnormen, ten alle tijden winkels en bedrijven in de stad kan bevoorraden;
4. nader onderzoek naar nieuwe bevoorradingsconcepten voor dagverse ladingen en koel- en vriesproducten. Uitgangspunt blijft hierbij dat de initiatieven uit de markt moeten komen;
5. ondersteuning van nieuwe ontwikkelingen ter bevordering van het concept stadsdistributie zoals selectieve toegang, warehousing en boodschappen-dienst.

² Gemiddeld minimaal 100 beleveringen over 20 adressen binnen de Diepen, aangetoond met een accountantsverklaring. Voertuig moet voldoen aan Euro-2 norm en een maatvoering van onder andere lichter dan 7,5 ton. Daarnaast moet het voertuig worden voorzien van een door de gemeente opgelegd logo.

³ De binnenstad van Groningen kent geen fysieke afsluiting. De regelgeving wordt weergegeven middels inrijverboden, met onderborden met de aangeven uitzonderingen. Dit komt de duidelijkheid niet altijd ten goede komt.

Dit voorstel is toentertijd aangehouden. Het Collegevoorstel is recentelijk (8 februari) wederom ingebracht en aangehouden, nu voor een periode van twee maanden. Dit uitstel heeft met name te maken met de (on)mogelijkheden met betrekking tot de handhaving van verkeersregels in de binnenstad. Het College wil nu eerst hier zicht op krijgen⁴.

Met betrekking tot de erkenningsregeling kan worden gemeld dat er op dit moment vier aanvragen voor erkenning als stadsdistributiebedrijf lopen. Expeditiecentrum Groningen maakt voor zijn distributieactiviteiten gebruik van een hybride voertuig. Ten aanzien van de onderdelen 4 en 5 is er ten tijde van het schrijven van dit rapport geen zicht op concrete resultaten.

Voor een goed zicht op de uiteindelijke effecten van de maatregelmatrix adviseert AGV om een logboek bij te houden, waarin concrete veranderingen die of betrekking hebben op de maatregelmatrix of die effect kunnen hebben op de vastgestelde indicatoren (bijvoorbeeld wijziging verkeerscirculatie in de binnenstad) worden beschreven. Dit logboek kan het best door de gemeente Groningen worden bijgehouden.

1.2 Doel en aanpassing 0-meting

Het doel van deze meting is het in beeld brengen van de uitgangssituatie, oftewel de situatie voordat de maatregelen op het gebied van stedelijke distributie van kracht worden. Het betreft derhalve geen interpretatie van de onderzoeksresultaten. Na de 1-meting worden beide resultaten vergeleken om zodoende de effecten van de ingevoerde maatregelen vast te stellen.

De 0-meting heeft eind november 1999 plaatsgevonden volgens het PSD meetmodel waarbij de nadruk is gelegd op het medegebruik van de busbanen door vrachtverkeer. Het gevolg van dit besluit is dat de resultaten van de uiteindelijke effectmeting met name iets zeggen over het effect van deze maatregel⁵. De effecten van de overige, op dit moment nog niet vastgestelde, maatregelen kunnen alleen worden vastgesteld voor de indicatoren die in de 0-meting zijn opgenomen.

Dit rapport beschrijft de bevindingen van de 0-meting. Ten opzichte van het oorspronkelijke meetmodel is specifiek voor de situatie in Groningen een aantal kleine aanpassingen gemaakt. De aanpassingen hebben betrekking op een twee criteria, te weten bereikbaarheid en economische ontwikkeling. Het meetmodel voor Groningen is opgenomen in bijlage 1.

⁴ Er is een studie opgestart naar een optimaal handavingsregime voor de binnenstad Groningen, inclusief een inventarisatie van de ervaringen in vier vergelijkbare steden.

⁵ Er is specifiek voor het medegebruik busbanen een indicator aan het meetmodel toegevoegd en ook bij de draagvlakmeting lag de nadruk op deze maatregel.

Bereikbaarheid

Naast de bestaande indicatoren heeft AGV een indicator toegevoegd. Deze indicator staat in nauw verband met de verwachten maatregelen in Groningen. De maatregel medegebruik busbanen is verwerkt in de indicator:

- 1.6 doorstroming bus/vrachtverkeer.

Economische ontwikkeling

De ERBO-enquête als indicator voor economische ontwikkeling wordt door AGV als voor dit onderzoek minder betrouwbare indicator beschouwd. De vraagstelling en het schaalniveau van de enquête is ontoereikend om effecten van maatregelen op het gebied van stedelijke distributie in kaart te brengen. Deze indicator is om die reden komen te vervallen.

1.3 Omgaan met trends en ontwikkelingen

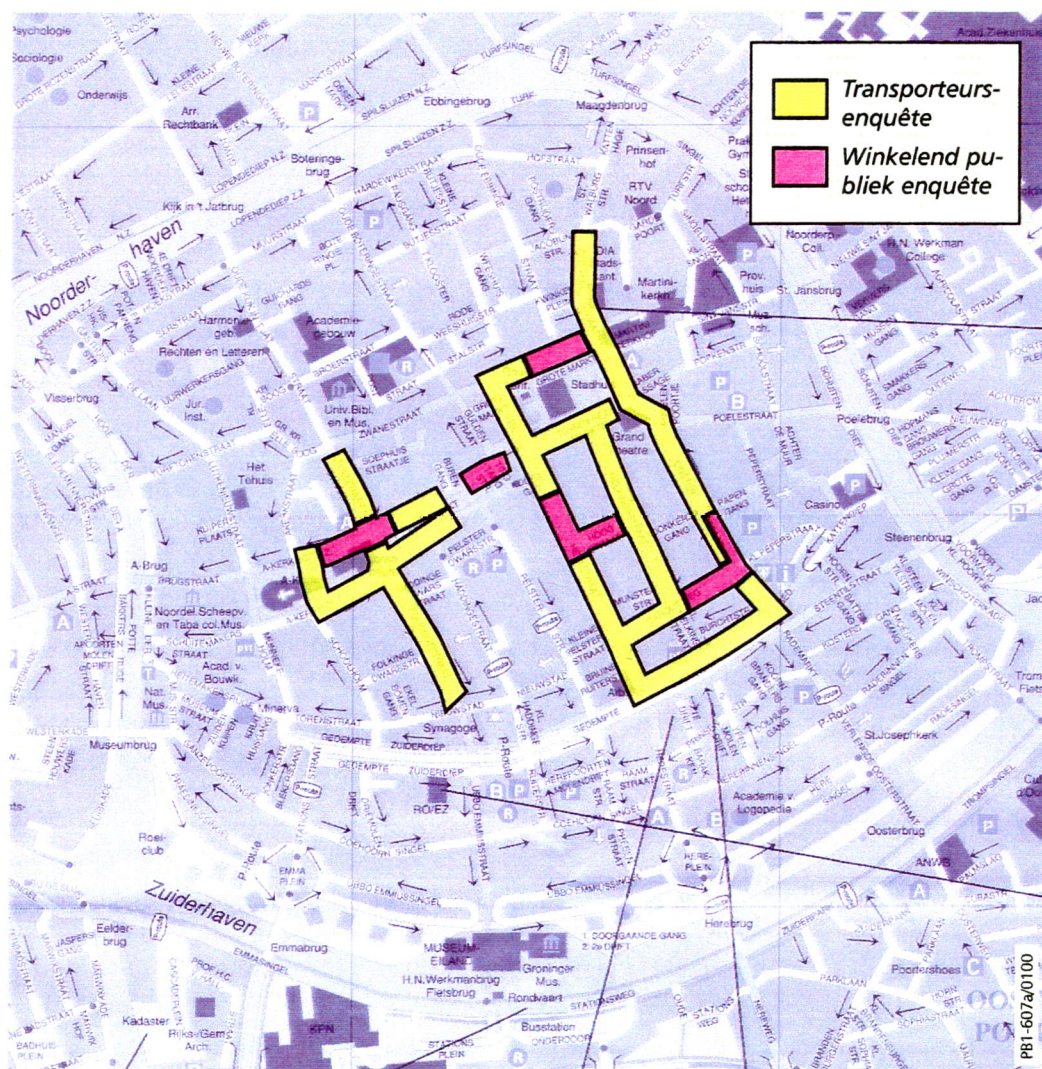
De steden waar de effectmetingen worden gerealiseerd zullen in de periode tussen de 0- en de 1-meting een dynamische ontwikkeling doormaken die niet (alleen) wordt beïnvloed door maatregelen die in het kader van stedelijke distributie worden getroffen.

AGV onderschrijft de door BRO voorgestelde methode voor het isoleren van de netto-effecten door het bruto (waargenomen) effect af te zetten tegen een referentiekader. Deze trendanalyse geeft als het ware aan welke ontwikkeling zich onder normale omstandigheden zou voordoen. Daarnaast stelt AGV voor om de effectbepaling van een maatregel expliciet op te nemen in de meetmethoden in de 1-meting. Bijvoorbeeld door niet alleen te vragen naar de reistijd (vaststelling indicator), maar ook door te vragen of deze is verandert als gevolg van de ingevoerde maatregel (effectbepaling).

1.4 Opbouw van het rapport

Hoofdstuk 2 beschrijft de onderzoeksopzet van de 0-meting. De gehanteerde onderzoeksmethoden alsmede de tijdsperioden en de respons worden behandeld. In hoofdstuk 3 worden de resultaten weergegeven van de diverse onderzoeksmethoden, waarbij de volgorde van de indicatoren uit het meetmodel (zie bijlage 1) wordt aangehouden. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van aandachtspunten voor de 1-meting.

figuur 1



2 GEGEVENSBRONNEN

2.1 Algemeen

In het meetmodel voor Groningen (bijlage 1) is per onderscheiden indicator de gehanteerde meetmethoden weergegeven. De 0-meting heeft bestaan uit de volgende onderdelen:

1. enquête onder transporteurs, zie bijlage 2;
2. enquête onder het winkelend publiek, zie bijlage 3;
3. enquête onder de bewoners, zie bijlage 4;
4. enquête onder ondernemers/winkeliers, zie bijlage 5;
5. reistijdmeting indicator doorstroming bus/vrachtverkeer;
6. interviews met Kamer van Koophandel, gemeente, verkeerspolitie en Arriva;
7. kordontelling invalswegen binnenstad;
8. bureauonderzoek.

De enquêtes onder de transporteurs en de bewoners zijn uitgezet in de maanden november, december 1999 en januari 2000. De enquête onder het winkelende publiek en de ondernemers/winkeliers is gehouden op 25 november 1999. In de volgende paragrafen worden de onderzoeksmethoden beschreven en worden de algemene kenmerken van de respons toegelicht.

2.2 Enquête onder transporteurs

De enquête onder de transporteurs en vervoerders is uitgezet in week 47 op donderdag 25 november 1999. Drie veldwerkers hebben van 07.00 uur tot 15.00 in de (met betrekking tot bevoorrading) belangrijkste straten van de binnenstad van Groningen de ladende en lossende chauffeurs waargenomen. Aan elke chauffeur is geprobeerd een enquête te overhandigen met het verzoek om deze af te geven aan de logistiek verantwoordelijke persoon binnen de organisatie. Tevens zijn van elk ladend en lossend voertuig de naam van het bedrijf, contactpersoon en telefoonnummer gevraagd om een eventuele follow-up te ondersteunen. In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de waarnemingen. In figuur 1 is aangegeven in welke gebieden de waarnemers de enquêtes hebben uitgedeeld.

tabel 1 Verdeling van de waargenomen categorieën en tijden

Categorie	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	totaal	%
-personenauto		9	9	1		2	4		25	21%
-bestelbusje	1	5	4	12	1		2	2	27	22%
-vrachtauto	8	11	6	15		1	2		43	36%
-vrachtauto/oplegger	8	3	4	8		2	1		26	21%
totaal	17	28	23	36	1	5	9	2	121	100%
%	14%	23%	19%	30%	1%	4%	7%	2%	100%	

De respons van de vervoerders viel tegen. Om de respons te verhogen zijn vijftig vervoerders in december 1999 en januari 2000 nagebeld. Doordat de maatregel nog niet van kracht is, kon de respons van deze nabelactie worden opgenomen in de 0-meting. In het totaal zijn er 23 enquêtes terug ontvangen. De lijst van transporteurs (opgenomen in bijlage 2) kent een redelijke verdeling naar omvang transportbedrijf en wijze van vervoer. *Admas*

In de 1-meting zullen dezelfde bedrijven worden benaderd, zodat een paarsgewijze vergelijking kan worden gemaakt. Hieruit kan worden vastgesteld wat voor deze steekproef de effecten van de maatregelen zijn. Deze methode heeft de voorkeur boven het benaderen van een willekeurig aantal transporteurs in de 0-meting en eenzelfde steekproef te herhalen in de 1-meting.

2.3 Enquête onder winkelend publiek

De enquête onder het winkelend publiek heeft plaatsgevonden op 25 november 1999 (week 47) op vijf locaties in de binnenstad, zie figuur 1. Het was op deze dag zwaar bewolkt en het heeft de gehele dag middelmatig tot hard geregend. De weersomstandigheden hebben echter geen invloed gehad op de bereidheid van het winkelend publiek om medewerking te verlenen aan de enquête. De gebruikte vervoerwijze van het winkelend publiek zou door de weersomstandigheden enigszins beïnvloed kunnen zijn. De enquêtes zijn afgenomen gedurende de periode 09.00 – 12.00 uur en de periode 13.00 – 16.00 uur. In het totaal zijn 304 enquêtes afgenomen, gelijkmatig verspreid over de onderzoeksuren en over de genoemde locaties. Tabel 2 geeft de verdeling over de dag aan.

tabel 2 Aantal afgenomen enquêtes per periode

periode	aantal enquêtes	percentage
09:00-10:00	42	14%
10:00-11:00	35	11%
11:00-12:00	51	17%
13:00-14:00	69	23%
14:00-15:00	48	16%
15:00-16:30	46	15%
niet ingevuld	13	4%
totaal	304	100%

Tabel 3 geeft de verdeling van de respondenten naar leeftijd. Van de ondervraagden valt 44% in de categorie van 26 tot 59 jaar. Opvallend is dat een groot deel van de ondervraagden in de leeftijdscategorie 18 – 25 jaar valt.

tabel 3 Respondenten winkelend publiek naar leeftijdscategorie

leeftijdscategorie	aantal respondenten	percentage
13 – 17 jaar	9	3%
18 – 25 jaar	121	40%
26 – 59 jaar	133	44%
60 jaar en ouder	26	8%
onbekend	15	5%
totaal	304	100%

Een van de vragen aan het winkelend publiek betrof de vervoerwijze waarmee zij naar het winkelgebied zijn gekomen. In tabel 4 is te zien dat een kwart van de respondenten lopend gaat en ongeveer een derde met de bus. Mogelijk dat het regenachtige weer op de veldwerkdag hier een rol speelt.

tabel 4 Vervoerwijze van het winkelend publiek

vervoerwijze	aantal respondenten	percentage
lopend	80	26%
fiets	45	15%
bromfiets	5	2%
bus	91	30%
trein	16	5%
auto	64	21%
anders (gebracht met auto)	3	1%
totaal	304	100%

Naast de vervoerwijze is het winkelend publiek gevraagd naar de motivatie van bezoek aan het winkelgebied en het doel van het bezoek indien dit een winkelbezoek was. In tabel 5 is te zien dat meer dan helft van de keren (61% van alle respondenten), winkelbezoek als motief is genoemd.

tabel 5 Motivatie en doel van bezoek aan de binnenstad van Groningen

reden van bezoek	aantal	percentage
woont hier	30	10%
bezoek aan winkels	184	61%
werk	48	16%
anders	46	15%
onbekend	8	3%
totaal	316*	

* Er zijn 304 respondenten, die konden kiezen uit meerdere alternatieven. Aantal houdt dus in het aantal keren dat dit motief genoemd is. Het percentage is gebaseerd op 304 respondenten.

Bij het motief anders werd voornamelijk school als motief genoemd. Daarnaast werden nog cursus, bezoek en afspraak genoemd.

In tabel 6 wordt het doel van het winkelbezoek van het winkelend publiek aangegeven. Van alle winkelbezoekers is 87% gericht op niet-dagelijkse, luxe boodschappen.

tabel 6 Doel van winkelbezoek

doel van winkelbezoek	aantal respondenten	percentage
dagelijkse boodschappen	24	13%
niet-dagelijkse/ luxe boodschappen	157	87%
totaal	181	100%

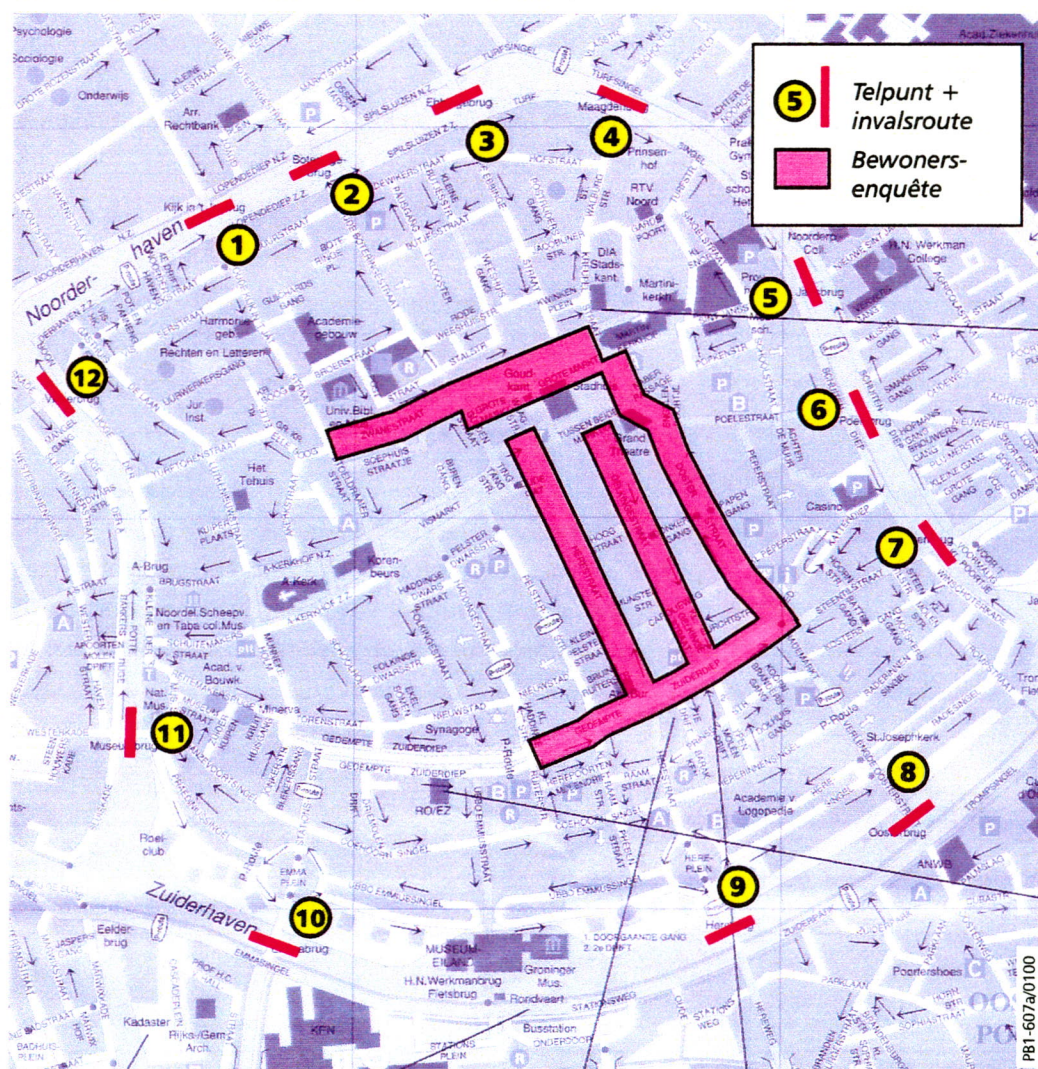
Aan het winkelend publiek is tevens gevraagd naar de bezoekfrequentie van de binnenstad van Groningen en de dagen van het bezoek. Hierbij moet wel in acht worden genomen dat alleen aan de bezoekers op een donderdag deze vraag is gesteld. In tabel 7 is te zien dat het merendeel van het winkelend publiek (67%) de binnenstad van Groningen wekelijks of vaker bezoekt. Daarnaast is er nog een relatief hoog aandeel dat de binnenstad maandelijks bezoekt.

tabel 7 Bezoekfrequentie van het winkelend publiek

bezoekfrequentie	aantal respondenten	percentage
dagelijks	73	24%
2 a 3 dagen per week	70	23%
wekelijks	60	20%
twee wekelijks	27	9%
maandelijks	42	14%
2 – 4 keer per jaar	20	6%
minder dan 2 x per jaar	8	3%
onbekend	4	1%
totaal	304	100%

Tabel 8 geeft de dagen aan waarop het winkelend publiek de Groninger binnenstad bezoekt. Hierbij is te zien dat de meeste mensen de binnenstad op een willekeurige dag bezoeken. Op koopavond en koopzondag bezoekt een beduidend lager aantal mensen de binnenstad en over de rest van de dagen is het bezoek ongeveer gelijk verdeeld.

figuur 2



PB1-607a/0100

tabel 8 dagen waarop winkelend publiek de Groninger binnenstad bezoekt

bezoekdagen	aantal	percentage
maandag	76	25%
dinsdag	85	28%
woensdag	79	26%
donderdag	97	32%
koopavond	51	17%
vrijdag	75	25%
zaterdag	78	26%
koopzondag	39	13%
willekeurig	159	52%
totaal	304*	

* Er zijn 304 respondenten, die konden kiezen uit meerdere alternatieven. Aantal houdt dus in het aantal keren dat deze dag genoemd is. Het percentage is gebaseerd op 304.

Bij de interpretatie en het gebruik van deze cijfers moet men in gedachte houden dat de steekproef uit de populatie van bezoekers op donderdag is genomen. Uit de willekeurigheid van de bezoekdagen (52%) blijkt echter dat de keuze van een donderdag geen grote vertekening heeft op de interpretatie van de cijfers.

2.4 Enquête onder bewoners

Er zijn 200 enquêtes in november 1999 en 200 in januari 2000 uitgezet bij bewoners aan de voor deze meting relevante vrachtroutes door de binnenstad van Groningen, zie figuur 2. De enquête is met een begeleidende brief en retourenveloppe bij de mensen aan huis bezorgd (zie bijlage 4). Uiteindelijk hebben 91 bewoners de enquête ingevuld teruggestuurd (respons 23%). Alle straten zijn daar evenredig in verdeeld. De opbouw van de respondenten staat in de tabellen 9 en 10.

tabel 9 Respondenten bewonersenquête naar gezinssamenstelling

samenstelling	aantal	percentage
zonder kinderen	84	92%
met kinderen jonger dan 12 jaar	2	2%
met kinderen van 12 jaar of ouder	2	2%
onbekend	3	3%
totaal	91	100%

tabel 10 Respondenten bewonersenquête naar leeftijd

leeftijdscategorie	aantal	percentage
12-17 jaar	0	0%
18-25 jaar	22	24%
26-59 jaar	48	53%
60 jaar en ouder	16	18%
onbekend	5	5%
totaal	91	100%

De verdeling over de categorieën geeft aan dat we in Groningen te maken hebben met een specifieke samenstelling van de bewonerspopulatie.

2.5 Enquête onder ondernemers/winkeliers

Op donderdag 25 november is er eveneens een korte mondelinge enquête gehouden onder de ondernemers en winkeliers in de binnenstad van Groningen. De opzet van deze enquête moet gezien worden als een quick scan van meningen onder ondernemers in de binnenstad. In het totaal zijn 35 winkeliers/ondernemers geënquêteerd. Het gemiddelde aantal zendingen per week onder de winkeliers uit deze enquête bedroeg 6,5 (n = 33 ondernemers). In tabel 11 staat de verdeling over de dag van deze zendingen.

tabel 11 Verdeling van de zendingen over de dag, ondernemersenquête

periode van de dag	aantal*	% van de zendingen
07:00-11:00	147	68%
11:00-18:00	62	29%
18:00-20:00	3	1%
20:00-07:00	3	1%

2.6 Reistijdmeting indicator doorstroming bus/vrachtverkeer

Bij de voorbereiding op de O-meting is in overleg met de opdrachtgever gekozen om deze indicator niet te bepalen met behulp van kentekenregistratie, gezien de lokale situatie van busbanen en ventwegen. Hiervoor in de plaats zijn alternatieve routes gereden om de reistijd te bepalen in de voor- en nasituatie en is er een telling gehouden ter inventarisatie van het huidige oneigenlijke gebruik van de busbanen door het overige verkeer.

In de effectmeting wordt uitsluitend gekeken naar de reistijden voor het vrachtverkeer. Mogelijke veranderingen in de reistijden van het busverkeer (met name vertragingen) worden gedurende het experiment continue in de gaten gehouden. Speciaal hiervoor wordt een Evaluatieprotocol opgesteld, waarin de randvoorwaarden van het experiment zijn beschreven, overeenkomstig de randvoorwaarden uit het Collegevoorstel.

2.7 Interviews

AGV heeft in de maanden november en december gesprekken gevoerd met de Kamer van Koophandel, de diensten Ruimtelijke Ontwikkeling en Economische Zaken (ROEZ) en Verkeer van de gemeente Groningen, de verkeerspolitie en de busmaatschappij Arriva. Doel van deze gesprekken is het verkrijgen van opinies

over het functioneren van de stad, de stedelijke distributie, de mate en wijze van samenwerking en het draagvlak voor de voorgestelde maatregelen.

2.8 Analyse verkeerstellingen

In week 47 zijn kordontellingen uitgevoerd op de 12 invalswegen van de binnenstad van Groningen, zie figuur 2 voor de exacte telpunten. Er is automatisch geteld door middel van slangtellingen met lengtedetectie. De telling betrof alleen het inkomende verkeer. Hierbij is een onderscheid gemaakt naar drie type voertuigen, te weten personenauto/bestelbus, vrachtauto, en vrachtauto/oplegger.

Daarnaast is er op twee locaties een doorsnede telling gehouden. Deze doorsnede telling heeft plaatsgevonden op 25 november 1999 om een indruk te krijgen van het oneigenlijke gebruik van de busbanen op locaties waar op dit moment alleen verkeer mogelijk is voor bussen, te weten het Gedempte Zuiderdiep en de Kreupelstraat. Met de ingebruikneming van de maatregel is het voor vrachtverkeer mogelijk om op deze locaties gebruik te maken van de busbaan.

2.9 Bureau-onderzoek

De gemeente Groningen stelt jaarlijks verschillende trendrapporten op waarin onder meer gegevens zijn opgenomen over de ontwikkeling en samenstelling van de detailhandel in de binnenstad. Ook zijn hierin gegevens opgenomen over het aantal bezoekers in de binnenstad. AGV heeft gebruik gemaakt van de rapporten:

- binnenstadsmonitor 1998, Gemeente Groningen en Rijksuniversiteit Groningen;
- ruimtelijke dynamiek van functies in de binnenstad van Groningen, 1998, Gemeente Groningen en Rijksuniversiteit Groningen;
- detailhandelsmonitor 1998, gemeente Groningen.

Daarnaast is gebruik gemaakt van het verkeer evaluatiemodel (VES) van de gemeente Groningen waarin aspecten rondom geluid (leefbaarheid) en verkeersongevallen (verkeersveiligheid) zijn opgenomen.

3 RESULTATEN VAN DE O-METING

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft de resultaten weer van de O-meting aan de hand van het meetmodel met de criteria bereikbaarheid, leefbaarheid, transportefficiency, economische ontwikkeling en draagvlak.

3.2 Bereikbaarheid

3.2.1 Indicator 1.1 Aantal voertuigtonkilometers

Het aantal voertuigtonkilometers geeft de vervoerprestatie aan die overeen komt met het vervoer van één ton over een afstand van één kilometer. Zowel wijzigingen in het vervoerde gewicht als de daarvoor af te leggen afstand komen in de vervoerprestatie tot uitdrukking.

In tabel 11 is het aantal verplaatsingen aangegeven dat de ondervraagde transporteurs per week maken. Een verplaatsing tussen een laad- en losadres wordt een rit genoemd. Van de 189 ritten zijn 178 ritten rondritten (meerdere adressen per rit). Van de 189 ritten hebben 83 ritten alleen bestemmingen in de binnenstad van Groningen.

tabel 11 Aantal ritten per week per voertuigtype

voertuigtype	# ritten	%	gemiddeld # adressen	gemiddeld # adressen binnen- stad Groningen
bestelauto's tot 1500 kg	13	7%	6	3
bestelauto's van 1500 – 3500 kg	50	26%	79	70
vrachtauto's van 3500 – 7500 kg	50	26%	19	13
vrachtauto's boven 7500 kg	74	39%	27	21
vrachtauto's met aanhanger boven 7500 kg	2	1%	2	2
totaal	189	100%	37	31

tabel 12 Gemiddelde afstand tot aan stadsgrens en verreden kilometers in de binnenstad per voertuigtype per rit

voertuigtype	gem. afstand tot stadsgrens in km	gem. afstand binnen stadsgrens in km
bestelauto's tot 1500 kg	78	19
bestelauto's van 1500 – 3500 kg	23	16
vrachtauto's van 3500 – 7500 kg	41	26
vrachtauto's boven 7500 kg	48	14
vrachtauto's met aanhanger boven 7500 kg	240	10

tabel 13 Gemiddelde lading totaal en voor de binnenstad per voertuigtype per rit

voertuigtype	totaal vervoerd gewicht in		binnenstad
	ton		Groningen in ton
bestelauto's tot 1500 kg	0,4		0,2
bestelauto's van 1500 – 3500 kg	1,2		1,1
vrachtauto's van 3500 – 7500 kg	3,8		2,5
vrachtauto's boven 7500 kg	6,6		5,2
vrachtauto's met aanhanger boven 7500 kg	11,0		11,0

In totaal worden met deze ritten 766 ton vervoerd van herkomst naar de binnenstad waarvan 589 ton bestemd is voor de binnenstad.

Aan de hand van de gemiddelde lading per rit voor Groningen, het aantal kilometers per rit en het aantal ritten per week kan het aantal voertuig tonkilometers worden berekend. Bij de berekening is een uitsplitsing gemaakt naar het vervoer tot de binnenstad en het vervoer in de binnenstad. Voor de transporteurs die deelnamen aan de O-meting is het aantal tonkilometers weergegeven in tabel 14.

tabel 14 Voertuigtonkilometers

voertuigtype	tot binnenstad		in binnenstad	
	Groningen		Groningen	
bestelauto's tot 1500 kg	365*	1%	44	0%
bestelauto's van 1500 – 3500 kg	1434	4%	853	9%
vrachtauto's van 3500 – 7500 kg	7815	20%	3301	34%
vrachtauto's boven 7500 kg	23393	61%	5410	55%
vrachtauto's met aanhanger boven 7500 kg	5280	14%	220	2%
totaal	38287		9828	

*Rekenvoorbeeld: aantal ritten per voertuigtype (13) x gemiddeld aantal kilometers per voertuigtype (78) x gemiddeld tonnage per voertuigtype (0,36 = 0,4) = 365

Het aantal voertuigtonkilometers dat de ondervraagde transporteurs afleggen vanaf het herkomstadres tot aan de binnenstad is gemiddeld 202 voertuigtonkilometer. Het totaal aantal voertuigtonkilometers is gelijk aan 38287.

Gemiddeld leggen de transporteurs ruim 52 voertuigtonkilometers af in de binnenstad van Groningen. Het totaal aantal voertuigtonkilometers in de binnenstad van Groningen bedraagt 9828 voertuigtonkilometers.

3.2.2 Indicator 1.2 Aantal voertuigbewegingen

Het aantal voertuigbewegingen plus de beladingsgraad geeft een indruk van de omvang van de beleving van goederen in de binnenstad van Groningen. In week 47 zijn er verkeerstellingen gehouden op de invalswegen naar de binnenstad van Groningen (zie kaart 2). Hierbij is het onderscheid gemaakt naar de categorieën personenauto/bestelbus (I), licht vrachtverkeer (II), vrachtverkeer met aanhanger/oplegger (III). Op een aantal locaties vindt er ook zeer frequent busverkeer plaats.

Om te komen tot een juiste vergelijking voor de stedelijke distributie is een tweetal correcties uitgevoerd. De categorie licht (I) is gecorrigeerd voor het aantal personenauto's. Uit ervaringscijfers rondom stedelijke distributie ligt deze verhouding op 12% bestelauto. Daarnaast vallen de verplaatsingen van de bus onder de categorieën II en III. Voor het busverkeer is 95% ingedeeld onder de categorie II en 5% onder de categorie III. In tabel 15 is dit etmaalintensiteitenoverzicht gegeven voor al het vrachtverkeer richting de binnenstad. Dit betreft werkdaggemiddelden.

tabel 15 Werkdagintensiteiten

nr	locatie	bestelauto's	licht vrachtverkeer	zwaar vrachtverkeer	assenparen totaal
1	Kijk in 't Jat brug	188	105	32	1762
2	Boteringe brug	87	31	30	1266
3	Ebbingbrug	404	244	323	4776
4	Maagdenbrug	49	51	54	825
5	St. Jansbrug*				1485
6	Poelebrug	69	38	21	866
7	Steenenbrug	319	412	209	3941
8	Oosterbrug	582	203	219	5809
9	Heerebrug	400	341	164	4447
10	Emmabrug	853	338	451	10105
11	Museumbrug*				1896
12	Visserbrug	681	487	390	8012
	totaal	3631	2251	1892	45190

* door vandalisme en het kapotrijden van slangen hebben deze tellers alleen assenparen kunnen registreren

De kordontellingen geven een algemeen beeld van de verkeersintensiteiten in de binnenstad van Groningen. Uit de enquêtes die zijn gehouden onder transporteurs wordt het aantal voertuigbewegingen gehaald in combinatie met het type voertuig, zie tabel 11.

Het expeditiecentrum Groningen maakt sinds april 1999 gebruik van zogenaamde hybride voertuigen. Deze worden gebruikt voor de beleveringen in de binnenstad. Elke werkdag maken 2 hybride voertuigen een rondrit met circa 100 adressen in de binnenstad van Groningen.

3.2.3 Indicator 1.3 Reistijd om bestemming te bereiken

In de enquêtes die zijn gehouden onder de transporteurs worden twee soorten reistijden onderscheiden. In de eerste plaats de reistijd die nodig is vanaf de vertrekplaats naar de rand van de binnenstad, zie tabel 16 voor een overzicht.

tabel 16 Gemiddelde reistijd tot aan de binnenstad van Groningen

gemiddelde reistijd	aantal ritten	percentage
0 – 29 minuten	106	56%
30 – 59 minuten	36	19%
60 – 89 minuten	22	12%
90 – 119 minuten	1	1%
meer dan 120 minuten	24	13%
totaal	189	100%

Daarnaast is er gekeken naar de reistijd die vanaf de rand van de binnenstad nodig is om alle zendingen in de binnenstad af te handelen; oftewel de verblijftijd in de stad. Een verandering in de verblijftijd geeft een indicatie van de mate van doorstroming op de betreffende route in de binnenstad van Groningen.

tabel 17 Gemiddelde verblijftijd in de binnenstad

gemiddelde verblijftijd	aantal ritten	percentage	gem. aantal zendingen per rit
0-59 minuten	0	0%	0
60-119 minuten	34	18%	3,5
120-179 minuten	72	38%	5,2
180-239 minuten	7	4%	20,0
meer dan 240 minuten	76	40%	28,4
totaal	189	100%	

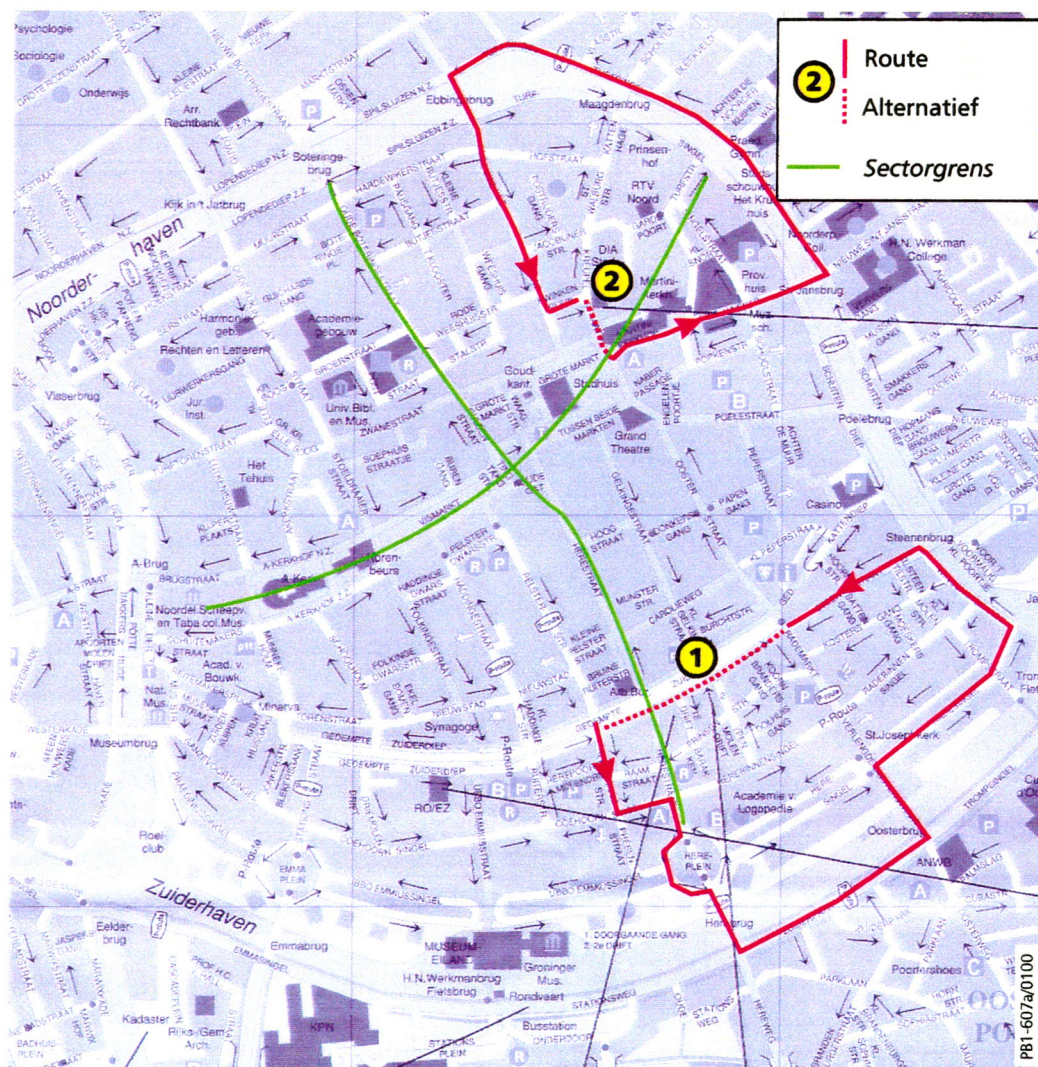
Te zien is dat bij een toenemend aantal afleveradressen in de binnenstad de verblijftijd ook toeneemt. Hierbij moet wel in acht worden genomen dat wellicht de begrenzing van de binnenstad (in onderzoeksvorm is dit de Diepen) te ruim is geïnterpreteerd door de transporteurs.

3.2.4 Indicator 1.4 Obstakels

In de enquête onder de transporteurs is gevraagd naar de 'obstakels' die transporteurs op de route naar de binnenstad ondervinden. Obstakels wordt hier in brede zin opgevat; de transporteurs hebben knelpunten aangegeven in relatie tot de doorstroming, het wegprofiel en de verkeersveiligheid. Hieronder volgt een samenvatting van de aangegeven obstakels:

- in de Herestraat, Gelkingestraat en Oosterstraat ondervindt het verkeer hinder van geparkeerde auto's;
- Op Gedempte Zuiderdiep en het Hereplein ondervindt het vrachtverkeer hinder van het smalle profiel van de busbaan, ventweg en gewone weg;
- de huidige venstertijd tot 11.00 uur is te krap;
- door de markt ontstaan er moeilijke situaties op de Grote Markt;
- de onoverzichtelijkheid van het 1-richtingsverkeer.

figuur 3



3.2.5 Indicator 1.5 Voertuigtype

Voor de beleving van de goederen worden meerdere typen voertuigen gebruikt. In het onderzoek zijn 6 typen voertuigen aangegeven en verdeeld naar gewichtsklasse. In tabel 11 en 15 is hiervoor al een overzicht gegeven.

3.2.6 Indicator 1.6 Doorstroming bus/vrachtverkeer

Om inzicht te krijgen in het huidige oneigenlijke gebruik van de busbanen (en ventwegen) door het overige verkeer is op 25 november 1999 eveneens een doorsnede telling gehouden op de Kreupelstraat (ter hoogte van de grote Markt) en het Gedempte Zuiderdiep (ter hoogte van de Herestraat), zie figuur 3, met dezelfde categorie-indeling als in paragraaf 3.2.2 (het busverkeer is buiten beschouwing gelaten). De resultaten hiervan staan in tabel 18.

tabel 18 Intensiteiten busbanen door overig verkeer

Zuiderdiep	richting Oost						richting West					
	Ventweg			Busbaan			Ventweg			Busbaan		
Categorie	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Tijd												
09:00-11:00	2	7	18	14	10	26	1	3	8	12	7	28
11:00-17:00	1	4	20	8	2	23	0	3	12	11	1	44
Totaal	3	11	38	22	12	49	1	6	20	23	8	72

Kreupelstraat	richting Zuid			richting Noord		
Categorie	I	II	III	I	II	III
Tijd						
09:00-11:00	24	7	5	21	2	3
11:00-17:00	25	7	1	23	5	3
Totaal	49	14	6	44	7	6

De in de tabel gearceerde cijfers zijn de toegestane verkeersstromen. Op het gedempte Zuiderdiep zijn er dus tussen 09.00 en 17.00 uur 226 overtredingen. De busbaandoorsteek op de Kreupelstraat is alleen bestemd voor busverkeer. Al het overige verkeer is dus in overtreding op die locatie, te weten 126 voertuigen.

In de 1-meting is het van belang dat deze tellingen herhaald worden om te bepalen hoeveel vrachtverkeer gebruik maakt van de busbanen/overschrijding sectorgrenzen. Gecorrigeerd voor het aantal overtreders in de 0-meting kan de effectiviteit van de maatregel (in dit geval de netto reistijdwinst) worden vastgesteld.

Bij de invoering van de maatregel medegebruik van de busbanen zijn twee sectoroverschrijdingen voorzien die op dit moment niet voor het vrachtverkeer is toegestaan. Daarvoor is een tweetal nieuwe routes een aantal maal in 1 richting gereden en vergeleken in reistijd met de huidige routes, zie figuur 3 voor de (alternatieve) routes. De gemiddelde reistijd over de huidige route 1 bedraagt 8,1 minuten, de alternatieve route neemt 1,8 minuten in beslag. De gemiddelde reistijd

over de huidige route 2 bedraagt 6,3 minuten, het alternatief is beduidend korter, namelijk circa 10 seconden.

In de effectmeting wordt uitsluitend gekeken naar de reistijden voor het vrachtverkeer. Mogelijke veranderingen in de reistijden van het busverkeer (met name vertragingen) worden gedurende het experiment continue in de gaten gehouden. Speciaal hiervoor wordt een Evaluatieprotocol opgesteld, waarin de randvoorwaarden van het experiment zijn beschreven.

3.3 Leefbaarheid

3.3.1 Indicator 2.4 & 2.5 Klachten bewoners en winkelend publiek

In de bewonersenquête is gevraagd naar de soorten hinder die de bewoners in de woonstraat ondervinden. Dit is in tabel 19 en 20 uitgesplitst terug te vinden naar rijdend en ladend/lossend vrachtverkeer. Van de bewoners die hinder ondervinden, ondervindt 68% tussen 07.00-12.00 hinder, 21% tussen 12.00-18.00.

tabel 19 Soort hinder van rijdend vrachtverkeer in de woonstraat voor bewoners

hindertype	Ondervindt u hinder van rijdend vrachtverkeer?			totaal	
	ja, veel	ja, weinig	nee		
geluidsoverlast	17	19	-	36	40%
trillingsoverlast	11	10	-	21	24%
rommelige situatie	5	12	-	17	19%
bereikbaarheid woning	4	11	-	15	17%
onveiligheid	1	4	-	5	6%
stank	4	7	-	11	12%
aantal respondenten*	19 (21%)	29 (33%)	41 (46%)	89	100%

* Bij deze vraag waren meerdere typeringingen mogelijk

tabel 20 Soort hinder van laden en lossen door vrachtverkeer door bewoners

hindertype	Ondervindt u hinder van laden en lossen van het vrachtverkeer?			totaal	
	ja, veel	ja, weinig	nee		
geluidsoverlast	15	27	-	42	50%
trillingsoverlast	12	22	-	34	40%
rommelige situatie	4	7	-	11	13%
bereikbaarheid woning	3	5	-	8	10%
onveiligheid	7	3	-	10	12%
stank	4	7	-	11	13%
Aantal respondenten*	18 (21%)	36 (43%)	30 (36%)	84	100%

* Bij deze vraag waren meerdere typeringingen mogelijk

In de tabellen 21 en 22 is het resultaat van deze vraag aan het winkelend publiek opgenomen. Ruim 72% van het winkelend publiek ondervindt geen hinder van het vrachtverkeer. Het belangrijkste aspect bij de hinder is het oponthoud wat men oploopt door het vrachtverkeer.



1 km.

gevelbelasting in dB(A)

> 70	zeer s...
> 65 en < 70	slecht
> 60 en < 65	matig
> 50 en < 60	goed

Milieu: geluidhinder:
gevelbelasting 1e-lijnsbebouwing

Variant: 1994

tabel 21 Hinder vrachtverkeer voor winkelend publiek

ondervindt u hinder van vrachtverkeer?	aantal*	percentage
ja, hinder van laden en lossen	60	20%
ja, hinder rijdend vrachtverkeer	25	8%
nee, geen hinder	218	72%
geen mening	11	4%
Aantal respondenten	304	

*De respondent kon ook beide typen hinder invullen

tabel 22 Type hinder ervaren door winkelend publiek

type hinder	hinder van		Hinder van	
	laden en lossen		rijdend vrachtverkeer	
geluidsoverlast	7	2%	3	1%
trillingsoverlast	4	1%	2	1%
rommelige situatie	10	3%	nvt	nvt
oponthoud	40	13%	nvt	nvt
onveiligheid	14	5%	17	6%
stank	5	2%	2	1%
anders	2	1%	2	1%
aantal respondenten	304		304	

3.3.2 Indicator 2.1 Geluid

Uit de enquête onder het winkelend publiek blijkt dat slechts een gering aantal ondervraagden geluidhinder ondervindt, zie tabel 21 en 22. De bewoners ondervinden meer hinder in de vorm van geluidsoverlast, zie tabel 19 en 20. Ruim 40% van de bewoners geeft aan geluidsoverlast te ondervinden van rijdend vrachtverkeer, 50% geeft aan geluidsoverlast te ondervinden van het ladend/lossend vrachtverkeer.

Geluidhinder door verkeer wordt berekend aan de hand van de verkeersintensiteiten. In combinatie met de lokale omstandigheden (samenstelling verkeer, type verharding, afstand van de gevel tot de straat, etc.) kan de gevelbelasting worden bepaald. De gevelbelasting is in Groningen berekend met een verkeer evaluatie model (VES). De wettelijk norm voor de maximale gevelbelasting bedraagt 50 dB(A). Deze waarde betreft de voorkeurwaarde.

Figuur 4 geeft aan in welke delen van de binnenstad de meeste geluidshinder optreedt. Het merendeel van de straten in de binnenstad hebben een gevelbelasting die groter is dan 60 dBA. Op twee locaties in de binnenstad is de geluidsbelasting groter dan 70 dBA, namelijk:

- Oosterstraat;
- Gelkingestraat.

3.3.3 Indicator 2.2 Emissies

Met behulp van het verkeer evaluatie model (VES) zijn de luchtemissies berekend in de binnenstad van Groningen. De emissies zijn direct gerelateerd aan de automobiliteit en zeggen iets over de uitstoot van verontreinigende stoffen. De grenswaarde voor CO ($6.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt in de binnenstad van Groningen nergens overschreden. De emissie van CO blijft in de gehele binnenstad onder de $4.800 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De grenswaarde voor de emissie van NO₂ ($135 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt niet in de binnenstad overschreden.

Van de ondervraagde bewoners geeft circa 12% aan stankhinder te ondervinden van het laden en lossen en circa 13% van rijdend verkeer. Het winkelend publiek ervaart bijna geen overlast (2%) van stank door vrachtverkeer.

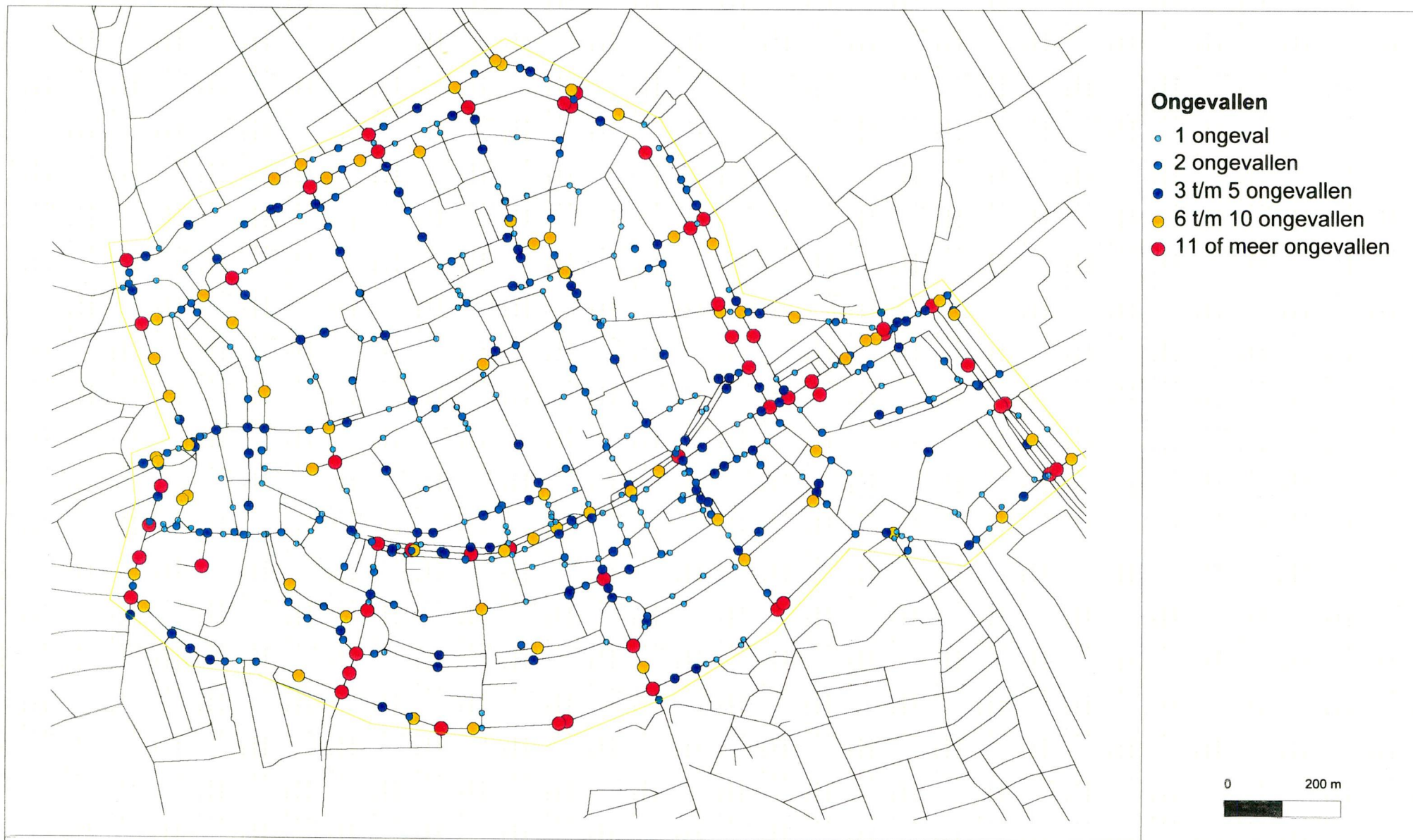
3.3.4 Indicator 2.3 Aantal voertuigbewegingen

Het aantal voertuigbewegingen is bij indicator 1.2 aangegeven in relatie tot het criterium bereikbaarheid. Ten aanzien van het criterium leefbaarheid is het aantal voertuigbewegingen van belang als het gaat om geluidhinder en luchtverontreiniging. Een verandering van het aantal voertuigbewegingen vormt hier een indicator bij de 1-meting voor de toe- of afname van de geluidhinder en luchtverontreiniging.

3.3.5 Indicator 2.6 Verkeersveiligheid in aantal ongevallen

Doordat er sectoroverschrijdingen mogelijk worden gemaakt en medegebruik van de busbanen wordt toegestaan, gaan de vrachtroutes door de binnenstad veranderen. Hierdoor verandert de samenstelling van verkeer over deze routes. Om het effect op de verkeersveiligheid te monitoren wordt het aantal ongevallen bijgehouden. Hierbij kan in de 1-meting een koppeling worden gemaakt tussen de verhoudingen verkeer, de veranderende routeringen en de verkeersveiligheid.

Het aantal ongevallen in de binnenstad van Groningen is tussen 1996 en 1998 licht toegenomen (9%). Gemiddeld zijn er jaarlijks 54 vrachtauto's bij ongevallen betrokken. In de periode 1996 t/m 1998 zijn er jaarlijks gemiddeld 119 bestelauto's bij ongevallen betrokken.



Verkeersongevallen binnenstad Groningen
Periode 1996 t/m 1998
gem. Groningen

tabel 23 Ongevallen met vrachtverkeer binnenstad Groningen (1998)

type voertuig	aantal betrokken objecten afloop			totaal
	dodelijk	letsel	alleen materieel	
vrachtauto	0	1	47	48
bestelauto	0	11	135	146
bus o.v.	0	5	48	53
overig	0	203	1210	1413
totaal	0	220	1440	1660

In figuur 5 is een schematisch overzicht van de binnenstad van Groningen opgenomen met daarin aangegeven de ongevallen.

3.4 Transportefficiency

3.4.1 Indicator 3.1 Gemiddelde beladingsgraad per rit

In de transporteursenquête is gevraagd naar de gemiddelde beladingsgraad per rit. In tabel 24 worden de gemiddelden weergegeven.

tabel 24 Gemiddelde beladingsgraad per voertuigtype

voertuigtype	beladingsgraad	# ritten	beladingsgraad	# ritten
	gewicht		volume*	
bestelauto's tot 1500 kg	30%	12	80%	13
bestelauto's van 1500 – 3500 kg	85%	50	86%	49
vrachtauto's van 3500 – 7500 kg	61%	34	80%	36
vrachtauto's boven 7500 kg	73%	57	90%	24
vrachtauto's met aanhanger boven 7500 kg	95%	2	-	-

*Niet alle transporteurs beschikken over gegevens ten aanzien van het benutte volume

De gegevens over de beladingsgraad is afkomstig uit de transporteursenquête. Dit zijn met name beroepsvervoerders, waarmee de hoge beladingsgraden kunnen worden verklaard. In de 1-meting zal worden gekeken of de maatregelen effect hebben gehad op de beladingsgraden van de individuele transporteur uit de steekproef.

3.4.2 Indicator 3.2 Brandstofverbruik

Het gemiddelde brandstofverbruik per voertuigcategorie is afgeleid uit de transporteursenquête.

tabel 25 Gemiddeld brandstofverbruik per voertuigcategorie

gebruik voertuigen	afstand (km) per liter	# ritten
bestelauto's tot 1500 kg	11,0	13
bestelauto's van 1500 – 3500 kg	11,2	50
vrachtauto's van 3500 – 7500 kg	4,9	11
vrachtauto's boven 7500 kg	4,4	25
vrachtauto's met aanhanger boven 7500 kg	3,8	2

Het brandstofverbruik neemt toe van ongeveer 11 kilometer per liter voor bestelauto's tot 3,8 kilometer per liter voor een vrachtwagen/aanhanger.

3.5 Economische ontwikkeling

3.5.1 Indicator 4.1 en 4.3 Omvang verkoopvloeroppervlak en aantal detailhandelvestigingen

De gemeente Groningen doet jaarlijks onderzoek⁶ naar de economische ontwikkelingen in de binnenstad van Groningen (binnenstadsmonitor). De omvang van het verkoopvloeroppervlak en het aantal winkels zijn een indicatie voor de omvang van het gehele winkelapparaat in het centrum en in de gehele gemeente Groningen.

Ruim een derde van het totaal aantal winkels in Groningen bevindt zich in het centrum. Het verzorgingsniveau is in vergelijking met andere gemeenten met eenzelfde inwonersaantal, zeer hoog. Dit benadrukt de belangrijke functie die de stad in de regio heeft. Van alle winkels in de Groninger binnenstad is 13% op de verkoop van dagelijkse artikelen gericht. Het totale verkoopvloeroppervlak van 92.300 m² in de niet-dagelijkse sector wordt voornamelijk gebruikt door winkels in de branches mode (40%) en in en om het huis (23%). De totale verkoopvloeroppervlak is vergelijkbaar met steden die qua grootte overeenkomen met Groningen.

tabel 25 Winkeloppervlak en aantal winkels in Groningen, 1998

gebied	dagelijkse sector		niet-dagelijkse sector		totaal	
	m ²	aantal	m ²	aantal	m ²	aantal
centrum	7.800	70	92.300	481	100.100	551
gemeente	58.300	360	278.300	1.111	336.600	1.471

Bron: D&P Basisregister Verkooppunten, 1998

3.5.2 Indicator 4.2 Aantal bezoekers winkelgebied

De gemeente Groningen heeft in 1998 het bezoekgedrag van het centrum onderzocht. De gehouden enquêtes geven een beeld van het aantal bezoekers van het centrum. Het aantal bezoeken aan het winkelgebied van Groningen is de afgelopen jaren constant gebleven. Wekelijks komen er naar schatting 286.000 winkelbezoekers in het centrumgebied. In het totaal komen er naar schatting jaarlijks 21 miljoen bezoekers in het centrumgebied (wonen, werken, e.d.)

Ongeveer de helft van het aantal bezoekers (49%) komt naar de binnenstad om te winkelen. De verruiming van de openingstijden heeft een grotere spreiding van het aantal bezoekers tot gevolg gehad.

(Bron: Binnenstadsmonitor 1998).

⁶ Op dit moment vindt er discussie plaats over de voortgang van dit onderzoek.

3.5.3 Indicator 4.4 Omzet, kosten, winst

In de dagelijkse sector in de binnenstad van Groningen wordt f. 172 mln. omgezet. Geconfronteerd met de effectieve verkoopvloeroppervlak van 7.800 m² resulteert dit in een omzet per m² vvo van f 22.000,-. In de niet-dagelijkse sector wordt in totaal f 814 mln. omgezet. Gerelateerd aan de effectieve verkoopvloeroppervlak van 92.300 m² komt dat neer op f 8.800,- omzet per m² vvo. De helft van de omzet van de winkeliers in het centrum is afkomstig van bezoekers uit de gemeente Groningen. Ongeveer 20 procent is afkomstig van regionale bezoekers en 30 procent aan bezoekers van buiten de regio. De binnenstad van Groningen heeft in veel gemeenten in de regio een marktaandeel van 25 tot 50 procent. (Bron: D&P Basisregister Verkooppunten, 1998).

3.6 Draagvlak

3.6.1 Indicator 5.1 & 5.2 Opinie bewoners en winkelend publiek

In de enquête onder de bewoners en het winkelende publiek kon de ondervraagde aangeven wat er aan de ondervonden hinder van rijdend en ladend/lossend vrachtverkeer gedaan kan worden. Op de vraag werd zeer divers geantwoord:

- 1-richtingsverkeer afschaffen;
- andere laad- en los tijdstippen;
- betere infrastructuur (parkeerplaatsen, wegprofielen en dergelijke);
- betere handhaving, veel winkelende mensen en bewoners geven aan dat er in de huidige situatie heel wat overtredingen plaatsvinden;
- de overlast hoort bij het wonen in de binnenstad, de winkels moeten toch bevoorraad worden;
- meer verfijnde technieken bij het laden en lossen (betere containers, rubber banden en dergelijke);
- het afzetten van de motor tijdens het laden en lossen;
- snelheidsremmende maatregelen.

In het kader van de maatregel voor het medegebruik van de busbanen is aan de bewoners en het winkelend publiek gevraagd of zij bekend waren met deze plannen. Van de 89 bewoners zijn er 36 (40%) bekend met de plannen voor het medegebruik van de busbanen, 53 bewoners (60%) zijn onbekend met deze plannen. Onder het winkelend publiek is de bekendheid minder, 18% van de ondervraagden is bekend met de plannen. In tabel 26 is de mening van de bewoners over het medegebruik van de busbanen gegeven.

tabel 26 Mening over medegebruik busbanen door bewoners

mening over medegebruik busbanen	aantal	percentage
voor	49	59%
tegen	13	16%
geen mening	21	25%

Veel van de voorstanders geven aan dat het de doorstroming bevordert, maar geven tevens aan dat openbaar vervoer geen hinder er van mag ondervinden en dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang mag komen. De tegenstanders geven aan dat de geluidsoverlast al hoog genoeg is en dat de verkeersveiligheid er niet door verbetert.

3.6.2 Indicator 5.3 Opinie transporteurs/verladers

In de transporteursenquête is gevraagd naar de mening ten aanzien van het medegebruik van de busbanen door vrachtverkeer. Het overgrote deel van de transporteurs beoordeelt deze maatregel positief en geeft aan dat het transportbedrijf voordeel denkt te behalen bij deze maatregel. Daarnaast wordt aangegeven dat de huidige venstertijden als te krap worden ervaren. Een aantal winkels gaat pas om 10.00 uur open waardoor bevoorrading in de binnenstad bemoeilijkt wordt.

3.6.3 Indicator 5.4 Opinie winkeliers

De Groninger City Club (GCC) is van mening dat sinds de venstertijden zijn ingevoerd het straatbeeld rustiger en klantvriendelijker is geworden. Desondanks laten veel bedrijven zich nog buiten de venstertijden bevoorraden. Het merendeel van de bedrijven is echter een voorstander van het venstertijdenregime. Een betere handhaving is daarom gewenst, echter niet middels fysieke afsluiting van de binnenstad. Met name richting de bezoeker ontstaat dan een beeld van een onbereikbare stad.

GCC is zeer te spreken over de samenwerking tussen de partijen in Groningen, waarbij de contacten met de gemeente goed te noemen zijn. De bedachte maatregelen passen in een betere bereikbare binnenstad als gevolg van een betere doorstroming van het bevoorradend verkeer binnen de venstertijden.

De opiniepeiling van de ondernemers is verder gebaseerd op de uitkomsten van een korte mondelinge enquête, gehouden onder de ondernemers en winkeliers in de binnenstad van Groningen op donderdag 25 november 1999. In het totaal zijn 35 winkeliers/ondernemers geënuquêteerd. De hinder ondervonden van het ladend en lossend verkeer verschilt. Bijna de helft van de ondervraagden geeft aan hinder te ondervinden, iets meer dan de helft van de winkeliers (55%) geeft aan geen last te hebben van het ladend en lossend vrachtverkeer.

Het overgrote deel van de ondervraagde winkeliers (83%) geeft aan niet op de hoogte te zijn van de maatregel van het openstellen van busbanen voor vrachtverkeer. Deze maatregel wordt erg positief ontvangen; 63% vindt de maatregel goed tot zeer goed, zie tabel 27.

tabel 27 mening over openstellen busbanen, ondernemersenquête

mening	aantal	% van de ondervraagden
zeer goed	10	29%
goed	12	34%
neutraal	8	23%
slecht	1	3%
zeer slecht	1	3%
geen mening	2	6%

Iets minder dan de helft van de ondervraagden (42%) is niet op de hoogte van initiatieven vanuit de markt om opslagfaciliteiten buiten de binnenstad op te zetten. 43% van de ondervraagden vindt deze initiatieven goed tot zeer goed. Een groot deel (37%) staat hier neutraal tegenover. Toch geeft het merendeel aan (77%) dat een dergelijk systeem geen mogelijkheden biedt voor de eigen bedrijfsvoering. Als redenen worden opgegeven:

- type goederen leent zich er niet voor (kwetsbaar);
- eigen (landelijk) distributie systeem;
- er is geen probleem nu;
- meer overslag betekent hogere tarieven.

Redenen om het wel toe te passen zijn flexibiliteit en een afname van het aantal zendingen per dag (1 grote zending in plaats van 10 kleine zendingen).

Het merendeel van de ondervraagden was niet bekend met initiatieven vanuit de markt om bezorgdiensten op te zetten. De opinie hierover is positief (37% goed tot zeer goed), waarbij nog een hoog aandeel aangeeft neutraal er tegenover te staan (43%). Bijna 70% geeft aan geen mogelijkheden te zien voor de eigen bedrijfsvoering. Reden hiervoor is dat er in de huidige situatie geen behoefte aan is en dat het type goederen er zich niet voor leent.

tabel 28 Opinie over opslagfaciliteiten en bezorgdiensten, ondernemersenquête

mening	opinie opslagfaciliteiten (% van de ondervraagden)	opinie bezorgdienst (% van de ondervraagden)
zeer goed	14%	11%
goed	29%	26%
neutraal	37%	43%
slecht	9%	3%
zeer slecht	6%	3%
geen mening	6%	11%

3.6.4 Indicator 5.5 Opinie gemeente, Kamer van Koophandel, verkeerspolitie en Arriva

Economische context

In de binnenstad van Groningen is filiaalvorming steeds meer waarneembaar. Hierdoor onderscheidt de binnenstad zich steeds minder ten opzichte van andere steden. De binnenstad is hierdoor kwetsbaar, omdat de bezoeker net zo goed naar beter bereikbare steden (Haren, Assen) in de regio kan gaan. Veel bezoekers zijn, door de vele bouwactiviteiten midden jaren negentig, al uitgeweken naar steden in de regio. De laatste jaren is weer een opleving zichtbaar. Een andere aspect wat een rol speelt bij de geconstateerde filiaalvorming in de binnenstad is dat de belangentegenstellingen tussen filiaalhouders en zelfstandigen steeds meer op de voorgrond treedt. Dit speelt onder andere bij de discussie over de openingstijden.

Venstertijden

De gemeente is positief over het weren van vrachtauto's tijdens openingstijden van winkels. Aanvullende structurele logistieke oplossingen (warehousing, versdc) kunnen daarnaast bijdragen aan een verdere vermindering van het vrachtverkeer in de binnenstad. Bevoorrading van de binnenstad is een noodzakelijk kwaad om de binnenstad te laten floreren. De gemeente is daarom gereserveerd in het opleggen van maatregelen ten aanzien van de bevoorrading. De handhaving van de venstertijden en andere verkeersregels in de binnenstad wordt door alle partijen als een probleem ervaren. Er is een duidelijke behoefte aan een strengere handhaving, maar dit mag voor de Kamer en GCC niet worden gerealiseerd middels fysieke afsluiting. De verkeerspolitie geeft echter aan over te weinig mankracht te beschikken om de handhaving stringent te controleren.

Bereikbaarheid

Nu de binnenstad eindelijk geen bouwput meer is, is de bereikbaarheid sinds jaren weer goed te noemen. De komende jaren wordt er hard aan gewerkt om dit verder te optimaliseren (o.a. nieuwe parkeergarages). Het streven van de partijen is om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid.

Samenwerking

De Kamer van Koophandel is positief over de samenwerking met de gemeente Groningen. De gemeente stemt beleidsvoornemens af met de betrokkenen. De verkeerspolitie is tevreden over de samenwerking met de betrokkenen op het gebied van stedelijke distributie. De betrokkenen zijn positief over de rol van de Commissie van Advies voor Bevoorradingsaangelegenheden die betrokken is geweest bij de vorming van het Collegevoorstel. Alle partijen kunnen zich ook goed vinden in de voorgenomen maatregelmatrix.

Openbaar vervoer

Arriva ondervindt weinig hinder van het vrachtverkeer, met name doordat in de binnenstad van Groningen de vrachtauto's op de stoep mogen laden en lossen. Hierdoor is er relatief weinig oponthoud door ladende of lossende vrachtauto's. Mocht dit zich wel voor gaan doen dan ijlt dit wel lang na in de dienstregeling. Momenteel wordt de overlast door het vrachtverkeer overwegend in de Oosterstraat en de Gelkingestraat ondervonden. Een strengere handhaving van de ventertijden zou volgens Arriva de beperkte overlast die momenteel bestaat, verminderen. De voorstellen die in de maatregelenmatrix worden uitgewerkt ter optimalisering van stedelijke distributie leiden volgens Arriva tot een vermindering van de overlast. Het medegebruik van de geselecteerde busbanen en/of doelgroepstroken ziet Arriva niet als probleem. Het busverkeer loopt hierdoor naar verwachting geen vertraging op. Als de randvoorwaarden goed zijn beschreven in een Evaluatieprotocol heeft Arriva geen bezwaren tegen het experiment.

4 AANDACHTSPUNTEN 1-METING

In dit hoofdstuk wordt een aantal aandachtspunten onder de aandacht gebracht voor de uitvoering van de 1-meting aan de hand van de ervaringen uit de 0-meting:

- voor een goede evaluatie dient een redelijke gewenningsperiode te liggen tussen de invoering van de maatregel(en) en de 1-meting;
- de respons van een enquête onder de bewoners zal tussen de 20-25% liggen. Groningen heeft een binnenstadspopulatie die kenmerkend is voor grote (studenten-)steden, wat niet een afspiegeling is van de Nederlandse bevolking;
- de enquête onder het winkelend publiek is afgenomen op een donderdag in november. Hoewel het winkelend publiek op vrij willekeurige dagen de binnenstad bezoekt, is het aan te raden (ter vergelijkbaarheid) om de enquête in de 1-meting ook op een donderdag te houden;
- aangezien er op een aantal locaties relatief veel bussen rijden, is het aan te raden om in de 1-meting een visuele telling te houden. Zo kan er bepaald worden of de inzet van het busmaterieel in de categorie licht of zwaar vrachtverkeer valt en kan het exacte percentage bestelauto's bepaald worden. In de 0-meting is hiervoor een correctie op de telcijfers voor uitgevoerd;
- de twee doorsnede tellingen in de binnenstad (Gedempte Zuiderdiep en Kreupelstraat) moeten in de 1-meting wordt herhaald om te bepalen hoeveel vrachtverkeer gebruik maakt van de busbanen/overschrijding sectorgrenzen. Gecorrigeerd voor het aantal overtreders in de 0-meting kan de effectiviteit van de maatregel worden vastgesteld;
- niet alle gegevens uit het bureauonderzoek worden elk jaar up to date gehouden. Voor de gevelbelasting van geluid worden eens in de paar jaar nieuwe berekeningen en modellen gebruikt. Een aantal economische bronnen wordt wel jaarlijks geüpdatet. Voor een 1-meting moet dus van te voren worden nagegaan of er voor de diverse bronnen nieuwe meetgegevens beschikbaar zijn gekomen;
- AGV stelt voor om de effectbepaling van een maatregel expliciet op te nemen in de meetmethoden in de 1-meting. Bijvoorbeeld door niet alleen te vragen naar de reistijd (vaststelling indicator), maar ook door te vragen of deze is verandert als gevolg van de ingevoerde maatregel (effectbepaling). Op deze manier kunnen met name de economische indicatoren worden vastgesteld;
- voor een goed zicht op de uiteindelijke effecten van de maatregelmatrix adviseert AGV om een logboek bij te houden, waarin concrete veranderingen die of betrekking hebben op de maatregelmatrix of die effect kunnen hebben op de vastgestelde indicatoren (bijvoorbeeld wijziging verkeerscirculatie in de binnenstad) worden beschreven. Dit logboek kan het best door de gemeente Groningen worden bijgehouden.
- bij een panelonderzoek moet worden gerekend met een uitvalspercentage van 20%. Om deze reden moeten de transporteurs goed worden geïnformeerd.

BIJLAGEN



Adviesgroep voor
verkeer en vervoer



24 november 1999
ot/1-607/99/b1850.1/g

Geachte vervoerder,

Het Platform Stedelijke Distributie (PSD) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft als doel oplossingen (in de vorm van concrete producten) aan te reiken voor problemen ten aanzien van stedelijke distributie, waardoor in stedelijke gebieden:

- de bereikbaarheid over de weg verbetert;
- de leefbaarheid wordt verhoogd;
- de transportefficiency toeneemt (met het oog op het milieu);
- de economische situatie in (binnen)steden behouden blijft en zo mogelijk verbetert.

In opdracht van het PSD en de gemeente Groningen voert het bureau AGV een onderzoek uit naar 'het medegebruik van busbanen door vrachtverkeer' in de binnenstad van Groningen. Het onderzoek omvat een aantal betrokken partijen zoals winkeliers, bewoners, vervoerders en gemeente. Een van de betrokken actoren in dit onderzoek zijn de vervoerders, die in de projectgroep worden vertegenwoordigd door EVO en TLN.

Voor dit onderzoek is informatie nodig van de bedrijven die op de binnenstad van Groningen rijden. Daarvoor is op donderdag 25 november 1999 aan een chauffeur van uw bedrijf een enquête uitgereikt met het verzoek deze aan u te overhandigen. Wij willen graag uw medewerking vragen voor dit deel van het onderzoek door de enquête in te vullen en aan ons te retourneren (antwoordenvelop is bijgesloten).

De enquête gaat nader in op een aantal ritgegevens. De bedoeling is dat u deze gegevens voor 1 week verzamelt en registreert. Graag zouden wij deze gegevens ontvangen van week 47, 48 of 49. In de enquête kunt u tevens aangeven of er nog bijzondere omstandigheden in de desbetreffende week voorkomen. Mocht u vragen hebben over de enquête dan kunt u altijd contact opnemen met ondergetekende (gegevens staan vermeld op de enquête). Onder de inzenders van deze enquête worden 5 bioscoopbonnen van f 30,- verloten.

Bij voorbaat hartelijk dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Onno Tool
(AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer)



Adviesgroep voor
verkeer en vervoer

Vragenlijst transporteurs / verladers (distributiecentra)

enquête

Mocht u bij het invullen van dit formulier problemen ondervinden dan kunt u contact opnemen met Onno Tool van AGV. Hij is bereikbaar onder telefoonnummer 030 6048914.

Ook is hij per e-mail te benaderen: o.tool@agv-advies.nl

Bedrijfsgegevens

Bedrijfsnaam:

Adres:

Postcode:

--	--	--	--	--	--

Contactpersoon:

In de verdere verwerking van dit onderzoek wordt vertrouwelijk met uw gegevens omgegaan. In de analyse van dit onderzoek worden bedrijfsnaam en gegevens gescheiden.

Kenmerken route

- 1** Indien het bedrijfsadres en het distributieadres (startpunt van uw zendingen) verschillend zijn, kunt u hiernaast dan het distributieadres vermelden?

distributieadres:

- 2** Wat zijn over het algemeen de bestemming(en) bij zendingen in de binnenstad van Groningen? Hier graag postcode of straatnaam invullen.

(indien deze lijst te kort is, graag aan de achterkant van dit formulier verder noteren)

- | | |
|---|-------|
| 1 | ..... |
| 2 | ..... |
| 3 | ..... |
| 4 | ..... |
| 5 | ..... |
| 6 | ..... |
| 7 | ..... |

- 3a** Kunt u op het (bijgevoegde) kaartje aangeven wat de belangrijkste in- en uitvalroute is bij zendingen in de binnenstad van Groningen?

Graag intekenen

invalroute nummer:

uitvalroute nummer:

- 3b** Bent u van plan om deze routes te gaan veranderen?

- ☐ 1 ja, hoe?
- ☐ 2 nee

- 4** Wat is de gemiddelde afstand van het herkomstadres (zie vraag 1) tot aan de binnenstadsgrens van Groningen?

..... kilometer

- 5** Wat is de gemiddelde reistijd van het herkomstadres (zie vraag 1) tot aan de binnenstadsgrens van Groningen?

..... minuten

6 Wat is de gemiddelde totale afstand verreden in de binnenstad van Groningen?

kilometer

7 Wat is de gemiddelde verblijftijd binnen de stadsgrenzen van Groningen?

minuten

8 Kunt u een aantal locaties aangeven die u als obstakel of knelpunt ervaart en waarom?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Kenmerken transport

9a In dit onderdeel wordt gevraagd naar een overzicht van de ritten waarbij de binnenstad van Groningen wordt aangedaan. Het is de bedoeling dat u gedurende een hele week voor elke rit, waarbij de binnenstad van Groningen wordt aangedaan, een aantal gegevens noteert op het apart bijgevoegde formulier. Mocht een aantal ritten exact het zelfde zijn, dan kunt u dat aangeven door dit aantal voor de lijn te zetten. In de verdere verwerking van dit onderzoek wordt vertrouwelijk met deze gegevens omgegaan. In de analyse van dit onderzoek worden bedrijfsnaam en gegevens gescheiden. Mocht het invullen van het schema teveel tijd kosten, dan verzoeken wij u om de gemiddelde verdeling over de week per type voertuig, het aantal ritten per type voertuig en de gemiddelde beladingen op te geven

9b Zijn er omstandigheden (bv. sinterklaas e.d.) waardoor het ingevulde schema anders is dan normaal (meer/minder ritten, meer/minder colli)?

- ☐ 1 ja, ga door naar vraag 9c
☐ 2 nee, ga door naar vraag 10

9c Zo ja, kunt u aangeven in welke mate?

..... ritten meer / minder
..... % meer / minder belading
..... % meer / minder adressen

Opinie

10 Wat is uw mening ten aanzien van het medegebruik van de busbanen door het vrachtverkeer in de binnenstad van Groningen?

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

11 Behaalt uw bedrijf voordeel bij deze maatregel?

- ☐ 1 ja
☐ 2 nee

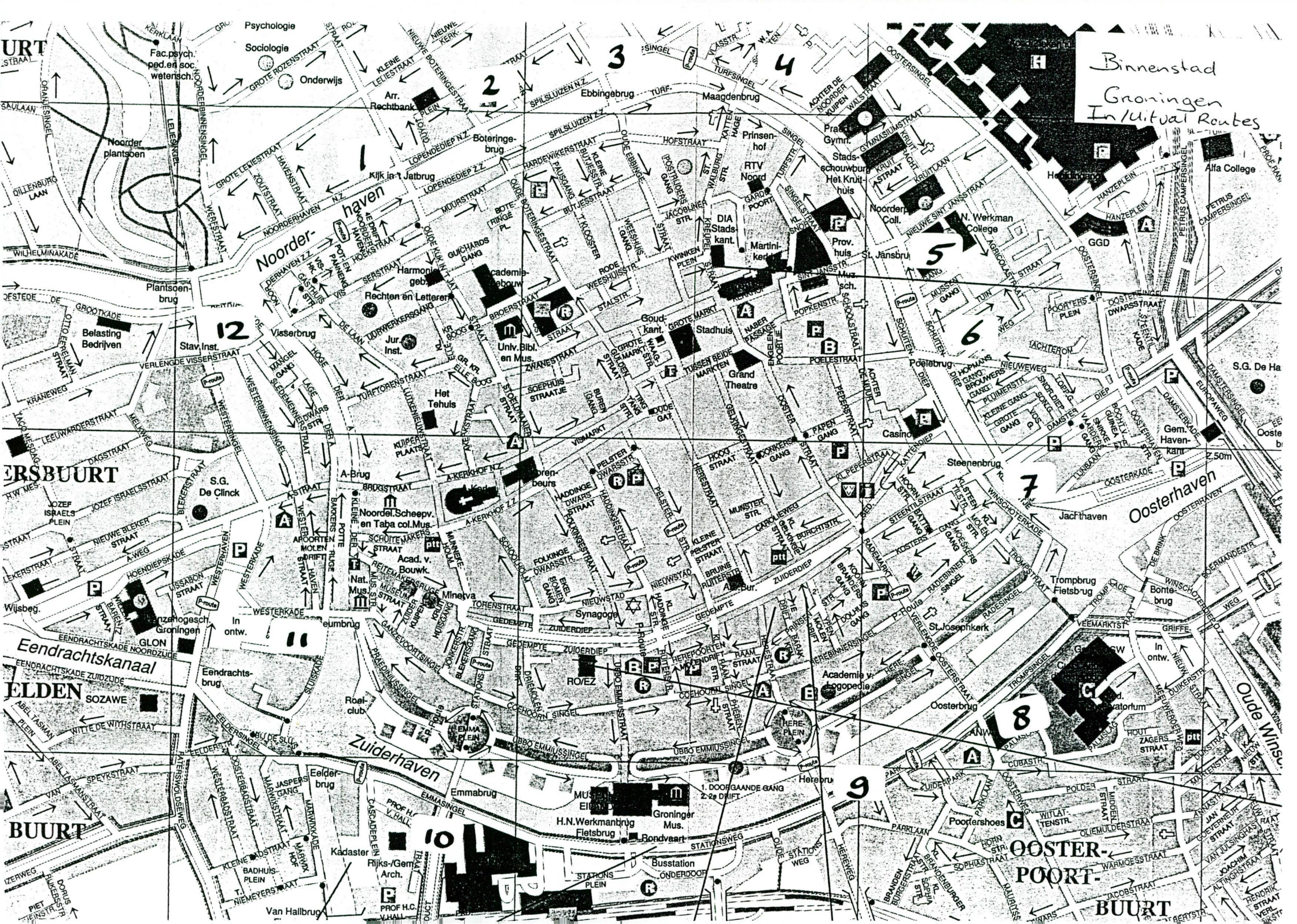
12 Heeft u nog opmerkingen en/of suggesties t.a.v. bevoorradiging in de binnenstad van Groningen?

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

Hartelijk dank voor uw medewerking

Rit- nummer	Datum	Type voertuig (nr)	Beladingsgraad	Totaal vervoerd gewicht (lading)	Vervoerd gewicht voor binnenstad Groningen (lading)	Brandstofverbruik.....km per liter	Aantal adressen (totaal)	Aantal adressen in binnenstad Groningen	Lengte van het voertuig
			Gewicht Volume						
1			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
2			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
3			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
4			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
5			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
6			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
7			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
8			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
9			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
10			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
11			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
12			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
13			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
14			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
15			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
16			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
17			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
18			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
19			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
20			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
21			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
22			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
23			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
24			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m
25			.....% .....	.....kg	.....kg	.....km/liter			..... m

(Bij het voertuigtype kunnen de volgende categorieën gebruikt worden: 1 bestelwagen tot 1500 kg (stationwagens/combi-uitvoering personenauto) 2 bestelwagen 1500 –3500kg 3 vrachtwagen 3500-7500 kg 4 vrachtwagen > 7500 kg 5 vrachtwagen + aanhanger > 7500 kg 6 trekker + oplegger > 7500 kg 7. Anders, naam-
lijk)



Bijlage 2

Datum	25 november 1999	1-607 Invoer laden en lossen Groningen 25 november 1999			
Naam vervoerder	Telnummer	Contactpersoon	Adres	Gebeld/Direct teruggestuurd	Bijzonderheid
Interpharm	052-2264130	dhr. Stam	Interpharm, t.n.v. dhr. M. Stam, Oliemolenweg 8, 7944 HX, Meppel.	ja	gereageerd
Bakkerij Veenhuisen	059-8390001	dhr. Tuik		ja	gereageerd
Koopman Depotrans	0594-509509	dhr. Schaap	van Starckenborghkanaal nz 45, 9804 PB, Zuidhorn	ja	gereageerd
Van Die		dhr. Janse		ja	gereageerd
Travel World International	017-2536010	dhr. Bruigom	fax: 0172 - 537074	ja	gereageerd
Gastronoom	050-3685555	dhr. Valkenburg		ja	gereageerd
Expeditiecentrum Groningen	050 - 3688911	dhr. J. van Leeuwen/ dhr. Kuperus		ja	gereageerd
Boeijen	048-5335050	dhr. Stiphout	E. Boeijen b.v., t.n.v. E. Stiphout, Havenlaan 5, 5433 NK, Cuijk.	ja	gereageerd
Hema	059-7424724	dhr. van Urk/ dhr. Bats		ja	gereageerd
Gebr Gorten	020-6412234	dhr. F. Gorter	Gebr. Gorter, t.n.v. F. Gorter, Postbus 9078, 1180 MB, Amstelveen	ja	gereageerd
Heineken	0528-229144	dhr. F. Klein Hemmink		ja	gereageerd
Miss Etam	070-3907414	dhr. in 't Veld	van der Walt is de vervoerder en deze is onderdeel van de Scholten Transportgroep. van der Walt, t.n.v. dhr. in 't Veld, Koperstraat 60, 2718 RE, Zoetermeer.	ja	gereageerd
C&A	0252-465111	dhr. v.d. Borg/ dhr. Bink		ja	gereageerd
Asielzoekerscentrum	050-5244700	Loning		ja	gereageerd
TNT Groningen	050-5267697	dhr. Tas	TNT Nederland b.v., t.n.v. dhr. H. Tas, Achterweg 1, 9725 BM, Groningen.	ja	gereageerd
Sunshine Transport	06-22801840	dhr. Van Wijk; onderdeel van DPD	Rijdt voor DPD Ede (0318-697900). DPD Ede : directeuren: dhr. van Holpen en Silinski	ja	gereageerd
Huis en Tuin Decoratie	0321-333137	dhr. Visser		ja	gereageerd

Bakkerij Van der Veen	059-4500677	dhr. Van der Veen	Bakkerij van der Veen, t.n.v. dhr. van der Veen, Nieuwstraat 33, 9801 CR, Zuidhorn.	ja	gereageerd
Nedlloyd Fashion services (Danzas)	0522-257022	dhr. Ten Have		ja	gereageerd
Van Erp Drankhandel	050-3092927	dhr. Van Duinen	Van Erp Drankenhandel, t.n.v. dhr. van Duinen, burgemeester Legroweg 64a, 9761 TD, Eelde.	ja	gereageerd
EFS onderhoud speelautomaten		albert		ja	gereageerd
Van Gend en Loos	050-3687220	dhr. Smink		ja	gereageerd
Interbrew	050-3171720	dhr. Venema	Drankengroothandel Omnidrink, t.n.v. dhr. Venema, Bornholmstraat 52, 9723 AZ, Groningen.	ja	gereageerd
Derit	0344 - 673535	dhr. Kingma		ja	is teruggestuurd, enquete niet ontvangen
Bavaria Bier	049-2462927	dhr. Stommels	fax 0492-451855	ja	niet gereageerd
Slootzonen b.v.	059-2345552	dhr. Klick	Slootzonen b.v. t.n.v. dhr. Klick, Blokmakersstraat 8, 9403 VD, Assen	ja	niet gereageerd
Van Mierlo	0413-313737	dhr. Pennings		ja	niet gereageerd
Van der Velde	0516-543290	dhr. Van der Horst		ja	niet gereageerd
Afman	059-5422535	dhr. Afman	Afman Transport, Hoogeweg 5, 9953 TE, Baflo	ja	niet gereageerd
Tomas	059-9650500			ja	niet gereageerd
Basarz	050-3185319	dhr. Bleekrode	dhr. Bleekrode, vismarkt 34, 9711 kt, groningen.	ja	niet gereageerd
Interfastfood	057-2358855	dhr. Baars		ja	niet gereageerd
Correct Express				ja	niet gereageerd
Bultstra	051-2510625	dhr. Bultstra	fax.nr. 0512 - 511326	ja	niet gereageerd
PDP				ja	niet gereageerd
Hoogenbos	073-5997979	Van Opzeeland = vervoerder ; contactpersoon: dhr. Verbeek	van Opzeeland, t.n.v. dhr. Verbeek, Postbus 3, 5320 AA, Hedel	ja	niet gereageerd

Simon Loos	0226-354838	dh. Stam	Transportbedrijf Simon Loos b.v., t.n.v. dh. Stam, Postbus 4, 1715 ZG, Opmeer.	ja	niet gereageerd
Overtoom	030-2296511	dh. dekker		ja	niet gereageerd
Schiava Leek	059-4514052	dh. b. van de veen		ja	niet gereageerd
Noy	048-5490200	dh. den heijer	Noy Logistics b.v., t.n.v. dh. Den Heijer, De grens 21, 6598 DK, Heijen.	ja	niet gereageerd
Bakkerij Crebas	050-3124219		Bakkerij Crébas, Steentilstraat 7, 9711 GJ, Groningen.	ja	niet gereageerd
Houtgroep Ned	050-3135105	dh. Slor	Houtgroep Nederland, t.n.v. de heer Slor, Eemskanaal zz 19, 9723 AR Groningen	ja	niet gereageerd
Poelier bedrijf De Graaf	0341 - 351923	dh. De Graaf	E. de Graaf b.v., t.n.v. dh. de Graaf, Halvinkhuizerweg 15, 3882 BE, Putten.	ja	niet gereageerd
Standby Couriers	050-5425595	mw. Mulder	Standby Couriers, t.n.v. mw. Mulder, Loopplank 27, 9732 EB, Groningen.	ja	niet gereageerd
Jelco	058-2884944	H. de Boer		ja	niet gereageerd
DGO	052-8227801	Metselaar/ R. Veldhuizen		ja	niet gereageerd
De Grenen Meubelmaker	050-5418677	dh. Kranenburg & Rozema	De grenen Meubelmaker, t.n.v. dh. Rozema, Ulgersmaweg 11, 9731 BJ, Groningen.	ja	niet gereageerd
TDG Logistics	0522-237999	dh. Kuurman	opnieuw: TDG Logistics b.v., t.n.v. dh. Kuurman, Oeverlandenweg 8, 7944 HZ Meppel.	ja	niet gereageerd
Stavasijs	050-5445588	Stavasijs		ja	niet gereageerd
Keyl Transport	038-4442614	Keyl	Keyl Transport, t.n.v. de heer Keyl, fax nr. 038 - 4441732	ja	niet gereageerd
DCL Sneldistributie	0517-395780	dh. Louwsma	DCL Sneldistributie, Kamstrastraat 39, 8801 VK Franeker.	ja	niet gereageerd
FGN Foodservice Laurens Terpstra	050 - 3136699	mw. E. Terpstra		ja	niet gereageerd

Centraal Boekhuis		dhr. van der heiden		ja	niet gereageerd
Van den Berg Transport		dhr. Arts		ja	niet gereageerd
Visser Transportgroep		dhr. Odems		ja	niet gereageerd
Broersma		dhr. K. Broersma		ja	niet gereageerd
Decimo	058-2127325	dhr. Van der Zee		ja	teruggestuurd, enquete niet ontvangen
Klarenbeek	048-7513194	dhr. Klarenbeek		ja	teruggestuurd, enquete niet ontvangen
Riwo	041-6671830	dhr. Van Kemmeren	fax.nr. 0416 - 671888	nee	
Steunebrink				nee	
Pand 11	050-3142422	Wienen		nee	
Bosma	050-5034895	Bosma		nee	
De Nieuweband	059-4643355	Ekem		nee	
Dienadra		Van Keulen		nee	
ABN Amro				nee	
Teamwork	0315-324501			nee	
Steunenbrink		Groentemax		nee	
Hofstra/Hulsterhof	059-9212977	dhr. Hofstra		nee	
Van der Lei	050-129331	Van der Lei		nee	
Westerbaan	050-5890842	Westerbaan		nee	
Gjaltema/GMB	050-5711370	Gjaltema		nee	
GOM Tapwacht	059-4516353	De Vries		nee	
Visser's Pluimveebedrijf	0513-551732	Visser		nee	
Natuursteenprojecten	0525-662484	Beniko		nee	
Kuil Rioolontstopping	050-5421890	Kuil		nee	
Cocon oogmode	050-3183348	Scholtens		nee	
Rumkler Beveiligingen	050-5490500	Rumkler		nee	
Schoonmaakbedrijf	050-5411464	Tienstra		nee	
Tienstra BV					
Groene Team	075-6127161	Ebeltjes		nee	
Du Nord	050-3135626	De Nord		nee	
De Goudspecialist	050-3120506			nee	
CocaCola Full Service	013-5159800			nee	
Vending					
Van Dijk Verpakkingen	5715918			nee	
Express Partners	078-6551818			nee	
SAPH	059-5424202	dhr. De Jong		nee	
DHL				nee	

HDC	0412-699111	Van Os	nee
De Permanente	050-3189983	René	nee
Plancius	020-6261105	De Boer	nee
Marlboro	020-6564100	Philip Morris	nee
De Vestibule	050-3182359	Tas	nee
Breedveld	020-6599338	Breedveld	nee
Koopmans	058-2948494	Bleker	nee
Karman Electra	055-3122145	Karman	nee
Errèl	050-5270015	Van der Zwaag	nee
Rorooz	5250567	Venhuizen	nee
Dijk & Wijk Electrotechniek	059-8666770	Slachter	nee
Primeur	059-4580443	Bos	nee
Tapwacht GOM	010-2981122	Roger	nee
Vier D Bouw	059-7618510	Van Veen	nee
Techoservice vof	050-5419394	Haaksema	nee
Monré Keukenmontage	06-5378769	Van der Hoofd	nee
Novo		Karel	nee
Het Noorden	050-5263651	Hengel	nee
Stepsdomeal	0346-356940	Broekhuizen	nee
Benelux Neon	040-2836930	Sanders	nee
Correct Express		Broer	nee
Hema Zwolle Bakkerij		Horneman	nee
Veco	0049- 21142262782	Oord	nee
De Stijlkamer	3139292	Teernstra	nee

Tabel profiel transporteurs enquête

Bedrijf	# ritten p/w	Type vtg	# adress	# adress. G
Gastronoom	10	3	30	30
Gastronoom	10	4	30	30
Gend en Loos	5	4	24	16
C en A	4	4	6	2
C en A	2	4	6	2
Xenos	2	5	1	1
Huis en tuin decoraties	1	2	9	5
Scholte Transportgroep	2	3	4	3
Scholte Transportgroep	2	4	4	3
Bakkerij Veenhuis	6	4	17	1
Bakkerij Veenhuis	6	4	12	12
Danzas Fashion	4	3	34	19
Expeditiecentrum Groningen	5	4	104	80
Expeditiecentrum Groningen	5	4	100	80
Gebr. Gorter	1	4	20	7
Gebr. Gorter	1	4	23	9
Gebr. Gorter	1	3	26	7
Gebr. Gorter	1	3	27	6
Gebr. Gorter	1	4	17	6
Travel World International	2	3	30	30
Van Die Transport	2	4	14	6
Koopman Depotrans	5	3	31	7
Koopman Depotrans	5	2	76	28
Hema	6	4	1	1
Heineken Brouwerijen	21	3	10	8
Eric Boeijen BV	3	2	1	1
TNT Nederland BV	30	2	100	100
Bakkerij van de Veen	6	2	13	6
Drankenhandel v. Erp	4	3	11	4
Drankenhandel v. Erp	1	1	9	3
Interpharm BV	12	1	6	3
Sunshine Transport	5	2	100	62
Interbrew Groningen	18	4	15	15

Vragenlijst winkelend publiek

Enquêteur:

Locatie:

Datum:

A. Tijdstip

Tijdstip enquête

- ☐ 1 09.00 - 09.30 uur
- ☐ 2 09.30 - 10.00 uur
- ☐ 3 10.00 - 10.30 uur
- ☐ 4 10.30 - 11.00 uur
- ☐ 5 11.00 - 11.30 uur
- ☐ 6 11.30 - 12.00 uur
- ☐ 7 13.00 - 13.30 uur

- ☐ 8 13.30 - 14.00 uur
- ☐ 9 14.00 - 14.30 uur
- ☐ 10 14.30 - 15.00 uur
- ☐ 11 15.00 - 15.30 uur
- ☐ 12 15.30 - 16.00 uur
- ☐ 13 16.00 - 16.30 uur

B. Herkomst, motivatie en frequentie bezoek binnenstad

1 Hoe bent u naar dit winkelgebied gekomen?

- ☐ 1 lopend
- ☐ 2 met de fiets
- ☐ 3 met de bromfiets
- ☐ 4 met de bus

- ☐ 5 met de trein
- ☐ 5 met de auto
- ☐ 7 anders, nl.:

2 Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van deze locatie per auto?

- ☐ 1 zeer goed
- ☐ 2 goed
- ☐ 3 neutraal

- ☐ 4 slecht
- ☐ 5 zeer slecht
- ☐ 6 geen mening

3 Wat is het meest bepalend voor uw beoordeling van de bereikbaarheid?

- ☐ 1 doorstroming op de wegen naar het winkelgebied
- ☐ 2 beschikbaarheid parkeerplaatsen
- ☐ 3 ligging parkeerplaatsen
- ☐ 4 anders, nl.:

4 Wat is de reden van uw bezoek aan dit winkelgebied?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ 1 woont hier
- ☐ 2 bezoek aan winkels (door naar 5)

- ☐ 3 werk
- ☐ 4 anders, nl.:

5 Wat is het doel van uw winkelbezoek?

- ☐ 1 dagelijkse boodschappen
- ☐ 2 niet-dagelijkse / luxe boodschappen

6 Hoe vaak bezoekt u dit winkelgebied?

- ☐ 1 dagelijks
- ☐ 2 2 à 3 dagen per week
- ☐ 3 wekelijks
- ☐ 4 twee wekelijks

- ☐ 5 maandelijks
- ☐ 6 2 - 4 keer per jaar
- ☐ 7 minder dan 2 x per jaar

7 Op welke dag bezoekt u dit winkelgebied?

- | | wel eens | nooit |
|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 maandag | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> 2 dinsdag | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> 3 woensdag | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> 4 donderdag | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> 5 koopavond | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- | | wel eens | nooit |
|--|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> 6 vrijdag | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> 7 zaterdag | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> 8 koopzondag | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> 9 willekeurig | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

C. Bevoorrading

8a Ondervindt u in het algemeen in dit winkelgebied hinder van vrachtverkeer?

- ☐ 1 ja, van stilstaand vrachtverkeer (*laden en lossen*) (door naar vraag 8b, c)
☐ 2 ja, van rijdend vrachtverkeer (door naar vraag 8d, e)
☐ 3 beide (door naar vraag 8b t/m 8e)
☐ 4 nee (door naar vraag 9)
☐ 5 geen mening (door naar vraag 9)

8b Kunt u die hinder door stilstaand vrachtverkeer omschrijven?
(meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ 1 geluidsoverlast
☐ 2 trillingsoverlast
☐ 3 rommelige situatie
☐ 4 oponthoud/bereikbaarheid bestemming
☐ 5 onveiligheid
☐ 6 stank
☐ 7 anders, nl.:

8c Komt u hierdoor minder vaak naar dit winkelgebied?

- ☐ 1 ja
☐ 2 nee
 (Indien 8a beantwoord is met 'beide', door naar vraag 8d, anders 9)

8d Kunt u de hinder door rijdend vrachtverkeer omschrijven?
(meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ 1 geluidsoverlast
☐ 2 trillingsoverlast
☐ 3 onveiligheid
☐ 4 stank
☐ 5 anders, nl.:

8e Komt u hierdoor minder vaak naar dit winkelgebied?

- ☐ 1 ja
☐ 2 nee

D. Verbeteringen vrachtverkeer winkelgebied

9a Wat zou er aan de genoemde hinder gedaan kunnen worden?

.....

9b Bent u op de hoogte van de maatregel om vrachtverkeer mede gebruik te laten maken van de busbanen?

- ☐ 1 ja
☐ 2 nee

9c Heeft u nog opmerkingen en/of suggesties omtrent het vrachtverkeer in dit winkelgebied?

.....

10 Wat is de postcode van uw woonadres? *(event. vragen naar woonplaats)*

.....

evt. plaatsnaam:

Hartelijk dank voor uw medewerking

E. Persoonsgegevens (niet vragen, zelf inschatten)

11 Geslacht?

- ☐ 1 man
☐ 2 vrouw

12 Leeftijd?

- ☐ 1 13 - 17 jaar
☐ 2 18 - 25 jaar
☐ 3 26 - 62 jaar
☐ 4 60 jaar en ouder

Bewonersenquête

bijlage 4

24 november 1999
ot/1-607/b1851/g

Geachte bewoner,

In opdracht van het Platform Stedelijke Distributie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Groningen voert het bureau AGV een onderzoek uit naar 'het medegebruik van busbanen door vrachtverkeer' in de binnenstad van Groningen.

Het Platform Stedelijke Distributie (PSD) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft als doel oplossingen (in de vorm van concrete producten) aan te reiken voor problemen ten aanzien van stedelijke distributie, waardoor in stedelijke gebieden:

- de bereikbaarheid over de weg verbetert;
- de leefbaarheid wordt verhoogd;
- de transportefficiency toeneemt (met het oog op het milieu);
- het verblijfsklimaat in (binnen)steden verbetert.

Een van de te evalueren onderdelen is het medegebruik van de busbanen door vrachtverkeer in de binnenstad van Groningen tijdens de toegestane tijden voor het laden en lossen. Het onderzoek omvat een aantal betrokken partijen zoals winkeliers, bewoners, vervoerders en gemeente. Een van die betrokken partijen bent u, bewoners van de binnenstad van Groningen.

Wij willen hierbij uw medewerking vragen voor dit onderzoek. Het onderzoek bestaat uit een tweetal metingen: een meting vóór de inwerkingtreding van de maatregel en een meting tijdens de maatregel. Deze enquête is bedoeld om een inzicht te krijgen in uw mening over de maatregel voor de inwerkingtreding van de maatregel. Wij willen u dan ook graag verzoeken om de bijgevoegde enquête in te vullen en voor 10 december 1999 aan ons te retourneren middels bijgevoegde antwoordenvolp. Onder de inzenders worden 5 bioscoopbonnen van f 30,- verloot. Na een aantal maanden ontvangt u een nieuwe enquête, zodat een evaluatie van de situatie voor en tijdens de maatregel kan plaatsvinden.

Bij voorbaat hartelijk dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer

Vragenlijst bewoners

A. Gezinssituatie

- 1** Samenstelling?
- ☐ 1 gezin zonder kinderen
☐ 2 gezin met kinderen jonger dan 12 jaar
☐ 3 gezin met kinderen 12 jaar of ouder
- 2** Leeftijdscategorie gezins-
hoofd(en)?
- ☐ 1 12 - 17 jaar
☐ 2 18 - 25 jaar
☐ 3 26 - 60 jaar
☐ 4 60 jaar en ouder

B. Woonsituatie

- 3** Adres
(straatnaam of postcode cijfers + letters
is voldoende)?

straatnaam:

--	--	--	--	--	--

Gegevens woning:

- 4a** leeftijd pand
- ☐ 1 vooroorlogs pand
☐ 2 naoorlogs pand
- 4b** woonvorm
- ☐ 3 woning (begane grond)
☐ 4 woning (begane grond + verdieping)
☐ 5 woning (verdieping)
☐ 6 anders, nl.:
- 5a** Ondervindt u in uw woonsituatie hinder van het laden en lossen van goederen?
- ☐ 1 ja, veel (door naar vraag 5b, c, d)
☐ 2 ja, weinig (door naar vraag 5b, c, d)
☐ 3 nee (door naar vraag 6)
☐ 4 geen mening (door naar vraag 6)

- 5b** Kunt u die hinder omschrijven?
(meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ 1 geluidsoverlast
☐ 2 trillingsoverlast
☐ 3 rommelige situatie
☐ 4 bereikbaarheid woning
☐ 5 onveiligheid
☐ 6 stank
☐ 7
☐ 8

- 5c** Op welke tijdstippen ervaart u de hinder het meest?

- ☐ 1 00.00 - 07.00 uur
☐ 2 07.00 - 12.00 uur
☐ 3 12.00 - 19.00 uur
☐ 4 19.00 - 24.00 uur

5d Wat zou er aan de genoemde hinder gedaan kunnen worden?

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

6a Ondervindt u in uw woonstraat hinder van (rijdend) vrachtverkeer?

- ☐ 1 ja, veel (door naar vraag 6b, c, d)
☐ 2 ja, weinig (door naar vraag 6b, c, d)
☐ 3 nee (door naar vraag 7)
☐ 4 geen mening (door naar vraag 7)

6b Kunt u die hinder omschrijven? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ 1 geluidsoverlast
☐ 2 trillingsoverlast
☐ 3 rommelige situatie
☐ 4 bereikbaarheid woning

☐ 5 onveiligheid

☐ 6 stank

☐ 7

☐ 8

6c Op welke tijdstippen ervaart u deze hinder het meest?

- ☐ 1 00.00 - 07.00 uur
☐ 2 07.00 - 12.00 uur
☐ 3 12.00 - 19.00 uur
☐ 4 19.00 - 24.00 uur

6d Wat zou er aan de genoemde hinder gedaan kunnen worden?

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

C. Opmerkingen

7a Bent u bekend met de plannen om vrachtverkeer in de binnenstad van Groningen gebruik te laten maken van de busbanen?

- ☐ 1 ja
☐ 2 nee

7b Wat vindt u van dergelijke plannen?

- ☐ 1 ik ben VOOR, want:
☐ 2 ik ben TEGEN, want:
☐ 3 geen mening

7a Heeft u opmerkingen, ideeën en/of suggesties ten aanzien van het leveren van goederen in de binnenstad in relatie tot vrachtverkeer?

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

Hartelijk dank voor uw medewerking

DOCUMENTATIEPAGINA

Opdrachtgever	Platform Stedelijke Distributie Postbus 20904 2500 EX DEN HAAG
Contactpersoon opdrachtgever	De heer mr. R. van Bockel
Titel	O-meting Groningen
Datum	22 maart 2000
Rapportnummer	1-607/2156
Contactpersoon AGV	drs. F.P.A. Steijn drs. O.G.P. Tool