

Stedelijke distributie en openbare ruimte in binnensteden

Kansen voor samenwerking?

Stijn Rutten, rutenstijn@gmail.com

John Baggen, Technische Universiteit Delft, j.h.baggen@tudelft.nl

Dirk Kuijper, Goudappel Coffeng, dkuijper@goudappel.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

1	<i>Inleiding</i>	4
2	<i>Stedelijke distributie</i>	5
2.1	Ontwikkelingen stedelijke distributie	5
2.2	Ervaringen stedelijke distributie	7
3	<i>Openbare ruimte</i>	9
3.1	Ontwikkelingen openbare ruimte	9
3.2	Ervaringen openbare ruimte	10
4	<i>Confrontatie stedelijke distributie en openbare ruimte</i>	11
4.1	Bereikbaarheid versus hinder aankleding lokale overheid	12
4.2	Bereikbaarheid versus hinder aankleding detailhandel	13
4.3	Verschil steden in ondervonden hinder aankleding openbare ruimte	15
5	<i>Conclusie en aanbevelingen</i>	16
5.1	Conclusies	16
5.2	Aanbevelingen	19
	<i>Literatuurlijst</i>	20

Samenvatting

Stedelijke distributie en openbare ruimte in binnensteden. Kansen voor samenwerking?

Zowel bevoorradend verkeer als de kwaliteit van de openbare ruimte zijn van belang voor de sociale en economische vitaliteit van de binnenstad. In dit paper is onderzocht of er mogelijke verbanden bestaan tussen deze twee aspecten.

Op het moment ondervinden goederenvervoerder veel hinder van de te krap ingestelde en slecht (regionaal) afgestemde venstertijden, waardoor het voor hen moeilijk is geworden om alle goederen tijdig af te leveren en om bundeling van goederen voor verschillende regionale centra te realiseren. Een oplossing voor dit probleem is om samenwerking tussen betrokken partijen te bewerkstelligen om te komen tot innovatieve alternatieven.

De lokale overheid probeert de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig in te richten waarbij rekening gehouden wordt met de veelzijdige eisen die eraan gesteld worden. Er is gebleken dat chauffeurs hiervan nauwelijks hinder ondervinden in de bereikbaarheid. Tussen deze aspecten is dan ook geen significant verband gevonden. Een andere vorm van aankleding zijn de reclame-uitingen van de detailhandel. Voor de maatvoering hiervan zijn richtlijnen opgesteld door de lokale overheid. De naleving van deze richtlijnen verschilt echter per onderzochte stad. In steden waar ze strikt worden nageleefd wordt nauwelijks hinder ondervonden van de reclame-uitingen, waardoor er geen verband gevonden is. In de onderzochte steden waar de richtlijnen minder strikt worden nageleefd wordt veel hinder ondervonden, waardoor in deze steden wel een significant verband is gevonden.

Concluderend kan gezegd worden dat samenwerking tussen de betrokken partijen zal leiden tot inzicht in de problemen die de partijen ondervinden. Dit inzicht is noodzakelijk om te komen tot nieuwe, innovatieve oplossingen.

Abstract

Urban logistics and public spaces in inner cities. Opportunities for cooperation?

Both supplying traffic and the quality of the public spaces are important for the social and economic vitality of the inner cities. This paper has examined whether there are possible links between these two aspects. At the moment the supplying traffic experiences a lot of trouble by the too tightly established and (regionally) badly tuned window times, as a result of which it has become difficult to deliver all goods in time and to combine goods for different regional inner cities. A solution to this problem is qualitatively high cooperation between the parties involved in order to achieve innovative alternatives.

The local government tries to furnish the public space whereby the varied demands made upon it, are taken into account. Due to this carriers experience hardly any trouble in the accessibility. Therefore no significant link has been found between these aspects. Another form of furnishing are the advertising of the retail business. The local government has drawn up guidelines for the dimensions of the advertising expressions. However, the compliance with these guidelines differs per examined city. In the examined cities where these guidelines are strictly observed hardly any trouble is experienced of these expressions, therefore no link is found between these aspects. In the examined cities where these guidelines are observed less strict, much trouble has been experienced. Therefore a significant link has been found between these aspects.

In conclusion it can be said that cooperation between the parties concerned will lead to insight into the problems the different parties are experiencing. This insight is necessary to achieve new and innovative solutions.

1 Inleiding

In binnensteden vinden veel activiteiten plaats op een relatief klein oppervlak. Door deze concentratie van veel activiteiten worden dagelijks veel verschillende vervoersstromen naar de binnenstad getrokken, waaronder goederenvervoer. Voor de vitaliteit van de binnenstad is het van belang om het goederenvervoer goed en efficiënt te regelen. De laatste tien jaar heeft er een sterke groei plaatsgevonden in het stedelijke goederenvervoer. Hier heeft een aantal oorzaken aan ten grondslag gelegen, namelijk:

- *Economische ontwikkelingen:* in de jaren negentig van de vorige eeuw is de economische welvaart in Nederland gestegen, waardoor de bestedingen van de consumenten zijn toegenomen. Hierdoor is de vraag naar goederen door de detailhandel in die periode sterk toegenomen.
- *Bedrijfsvoering detailhandel:* de consument eist tevens een groter productassortiment van de detailhandel. Hierdoor verkiest de winkelier verkoopvloeroppervlak boven het houden van een grote voorraad. Deze voorraadbeperving heeft geleid tot frequentere beleveringen met kleinere zendingen.

Om de groei in het stedelijke goederenvervoer efficiënt af te handelen zonder dat de leefbaarheid van de binnenstad in gevaar komt hebben lokale overheden maatregelen genomen. Enerzijds wordt er regelgeving ingesteld om een scheiding te creëren tussen winkelend publiek en het bevoorradend verkeer door middel van venstertijden. Anderzijds wordt er regelgeving ingesteld om de fysieke infrastructuur van de binnenstad te beschermen door middel van voertuigeisen. Het probleem dat hierbij is ontstaan is dat er bij het instellen van deze regelgeving geen regionale afstemming is nagestreefd waardoor het voor de vervoerders moeilijk is geworden om goederen voor regionale centra te bundelen in één rit.

Een ander aspect dat een rol speelt in dit paper is de openbare ruimte in de binnenstad. Aangezien de binnenstad dagelijks veel bezoekers trekt, is het voor de lokale overheid van belang om de openbare ruimte in de binnenstad kwalitatief hoogwaardig aan te kleden om er zo voor te zorgen dat de binnenstad een aantrekkelijke uitstraling heeft en behoudt. Bij het inrichten van de openbare ruimte ondervinden lokale overheden het probleem dat er veel activiteiten plaatsvinden in de binnenstad die veelzijdige eisen stellen aan de openbare ruimte.

Het is van belang voor de lokale overheid de binnenstad zodanig in te richten dat de belangen van de verschillende activiteiten zo optimaal mogelijk behartigd worden.

Bovenstaande aspecten zijn van belang voor een sociale en goed functionerende binnenstad. Het is interessant om te onderzoeken tussen bovenstaande aspecten een verband te vinden is, aangezien beide aspecten van belang zijn voor een sociaal en economisch vitale binnenstad. Derhalve probeert dit paper een antwoord te geven op de volgende vragen. *Leidt de aankleding van de openbare ruimte door zowel de lokale overheid als de detailhandel tot problemen bij het efficiënt bevoorraden van de binnenstad? En: hoe kan het beleid van de lokale overheid bijdragen aan de verbetering van deze problemen?*

In het onderzoek dat hieraan ten grondslag heeft gelegen (Rutten, 2005) is aan verschillende actoren, die betrokken zijn bij de problematiek, gevraagd om hun mening te geven over de stedelijke distributie en de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad. Hierdoor is informatie verkregen over de openbare ruimte en de stedelijke distributie aan de hand waarvan mogelijke verbanden hiertussen onderzocht zijn. Het onderzoek heeft plaatsgevonden in vier middelgrote Nederlandse steden, te weten Breda, Tilburg, Nijmegen en Arnhem. Op deze wijze is een beeld verkregen hoe de chauffeurs, winkeliers, winkelend publiek, lokale overheden en vervoerders tegen het beschreven probleem aankijken.

2 Stedelijke distributie

Zoals eerder vermeld is stedelijke distributie essentieel voor het behouden en mogelijk versterken van de economische vitaliteit van de (binnen)stad. Het is daarom van belang voor de lokale overheid om ervoor te zorgen dat de stedelijke distributie efficiënt afgehandeld wordt zonder dat de leefbaarheid van de stad hierdoor geschaad wordt.

2.1 Ontwikkelingen stedelijke distributie

De laatste jaren hebben zich enkele ontwikkelingen voorgedaan die hebben geleid tot een sterke groei in de stedelijke distributie. Het betreft daarbij met name de volgende aspecten:

- *Bestedingen*: door de economische welvaart zijn de bestedingen van de Nederlandse consument de afgelopen tien jaar sterk toegenomen. Hierdoor is de vraag naar goederen door de detailhandel ook toegenomen.
- *Bedrijfsvoering detailhandel*: doordat de consument de laatste jaren tevens kieskeuriger is geworden ten aanzien van producten, is een groter productassortiment gewenst. Om dit te verkrijgen verkiezen winkeliers verkoopvloeroppervlak boven het houden van een voorraad. Door deze voorraadbeperking is de bedrijfsvoering veranderd in just-in-time management. Hierbij wordt de winkel frequenter bevoorraadt met kleinere zendingen. Dit leidt tot een groei in het aantal voertuigkilometers van het goederenvervoer in binnensteden (Gemeente Amsterdam, 2002).
- *Wegvervoer*: goederenstromen in (binnen)steden kunnen alleen afgehandeld worden door het flexibele wegvervoer. Op het moment zijn er geen (economische rendabele) alternatieven beschikbaar voor de stedelijke distributie.

De verwachtingen uit de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004) is dat deze groei zich de komende tien jaar zal voortzetten. Om deze groei optimaal te verwerken zonder dat de leefbaarheid van de stad te schaden, hebben lokale overheden regelgeving ingesteld. Deze regelgeving is gericht op het beter benutten van bestaande infrastructuur en het stimuleren van het gebruik van andere modaliteiten. De regelgeving is grofweg op te delen in twee delen, te weten:

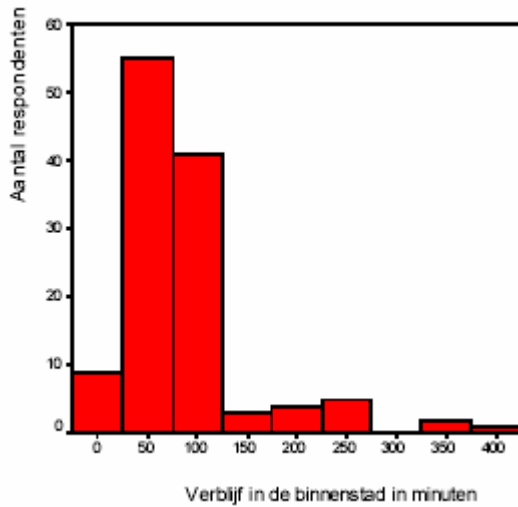
- *Voertuigeisen*: met voertuigeisen tracht de lokale overheid de (vaak historische) fysieke infrastructuur van de binnenstad te beschermen. Voertuigen die niet voldoen aan eisen ten aanzien van bijvoorbeeld grootte of aslast worden op deze manier uit de binnenstad geweerd.
- *Venstertijden*: om een optimale scheiding te creëren tussen het winkelend publiek en het bevoorradend verkeer worden venstertijden ingesteld. Deze venstertijden maken het bevoorradend verkeer alleen mogelijk gedurende deze tijden de binnenstad te bevoorraden. Buiten de venstertijden is het voor het bevoorradend verkeer niet meer mogelijk om de binnenstad te betreden.

Het probleem dat hierbij ontstaan is, is dat de laatste tien jaar veel lokale overheden afzonderlijk regelgeving hebben ontwikkeld op het gebied van stedelijke distributie. Hierbij

hebben de lokale overheden echter geen regionale afstemming nagestreefd. Door deze slechte afstemming is het voor de vervoerders haast niet mogelijk om goederen voor verschillende regionale centra te bundelen in één rit. Het probleem van de venstertijden wordt versterkt door de openingstijden van de detailhandel. De meeste winkels in de binnenstad gaan pas rond 9:30 uur open. Aangezien de meeste venstertijden tot 11:00 uur duren, wordt hiermee het fysieke tijdsvenster verkleind tot anderhalf uur. Door deze problemen is het voor vervoerder moeilijk geworden om alle goederen tijdig af te leveren.

2.2 Ervaringen stedelijke distributie

In een enquête (Rutten, 2005) is aan chauffeurs gevraagd hoe ze de bevoorrading van de binnenstad ervaren. Aan de hand hiervan is informatie verzameld over hoe vervoerders de goederenstroom naar de binnenstad organiseren en welke knelpunten ze hierbij ondervinden. Het grootste ondervonden probleem wordt gevormd door de ingestelde venstertijden. Ongeveer tweederde van de ondervraagde chauffeurs ondervindt bij het bevoorraden hinder van de venstertijden. De meeste chauffeurs oordelen dat de venstertijden te krap zijn ingesteld om alle goederen tijdig af te leveren. De chauffeurs begrijpen de achterliggende gedachte van de venstertijden wel, maar ze oordelen dat de venstertijden ruimer ingesteld kunnen worden, aangezien er rond 12:00 uur nog weinig winkelend publiek in de binnenstad aanwezig is. Over het algemeen ervaren de chauffeurs weinig problemen bij het bevoorraden. De meeste vervoerders hebben de bevoorrading van de binnenstad zo efficiënt mogelijk ingedeeld, waardoor het aantal voertuigbewegingen tot een minimum beperkt blijft. Dit komt onder andere tot uitdrukking in de beladingsgraad van de voertuigen. Deze is met gemiddeld 78% vrij hoog te noemen. Een ander aspect waaruit dat blijkt is de tijd die chauffeurs gemiddeld in de stad verblijven. Gemiddeld blijven de meeste chauffeurs 84 minuten in de binnenstad om alle goederen af te leveren. Dit verschilt echter per stad en het aantal stops dat chauffeurs moeten maken. Chauffeurs met veel stops per rit in de binnenstad (bijvoorbeeld koeriers) verblijven tot soms wel vier uur in de binnenstad, terwijl chauffeurs met een beperkt aantal stops binnen een half uur alweer weg zijn uit de stad. Het gemiddeld verblijf in de binnenstad is terug te vinden in figuur 1.

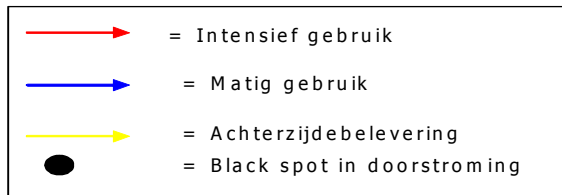


Figuur 1: Gemiddeld verblijf binnenstad (min) (n = 120)

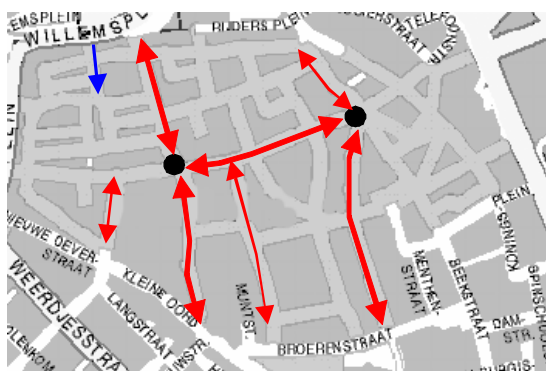


Figuur 2: Opstopping Rijnstraat Arnhem

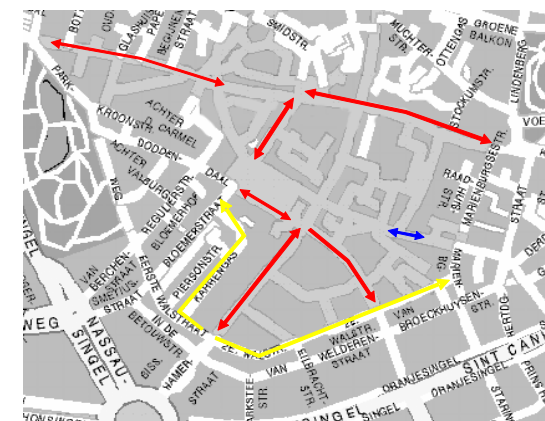
De bereikbaarheid van de binnenstad wordt door chauffeurs in tegenstelling tot de verwachting als redelijk tot goed beoordeeld. Enkele chauffeurs ondervinden bij de bereikbaarheid van de binnenstad hinder door slechte routeverwijzing vanaf de centrumring.



Figuur 3: Legenda bij figuren 4 tot en met 7

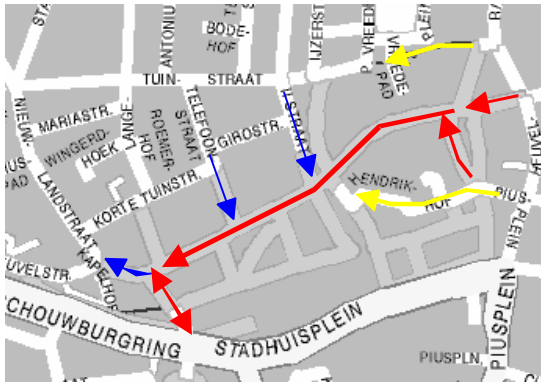


Figuur 4: Doorstroming Arnhem (1:10.000)

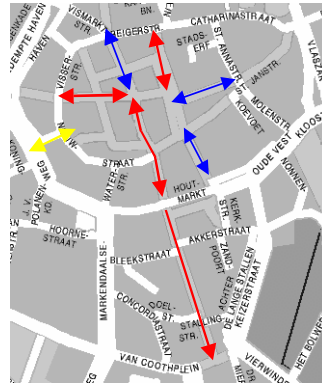


Figuur 5: Doorstroming Nijmegen (1:10.000)

Een uitzondering hierop vormt de binnenstad van Arnhem, waar de bereikbaarheid door de slechter inrichting en routeverwijzing vanaf de ring als matig ervaren wordt.



Figuur 6: Doorstroming Tilburg (1:10.000)



Figuur 7: Doorstroming Breda (1:10.000)

Een ander probleem is de doorstroming in de binnenstad zelf. De smalle infrastructuur in de binnensteden zorgt op sommige tijdstippen tot problemen in de doorstroming. Het bevoorradend verkeer houdt een ‘algemene’ route in de binnenstad aan. Door de drukte tijdens de venstertijden kan deze stroom verkeer op sommige punten leiden tot problemen in de doorstroming. In de relatief ruim opgezette binnensteden, zoals Nijmegen en Tilburg, ontstaan over het algemeen weinig problemen in de doorstroming. In smalle (historische) binnensteden, zoals Breda en Arnhem, wordt op sommige punten wel hinder ondervonden in de doorstroming. Dit is terug te vinden in figuur 3 tot en met 7.

3 Openbare ruimte

De openbare ruimte in de binnenstad wordt dagelijks bezocht door veel bezoekers. Het is daarom van belang voor de lokale overheid om de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig in te richten en er zo voor te zorgen dat de binnenstad een aantrekkelijke uitstraling verkrijgt.

3.1 Ontwikkelingen openbare ruimte

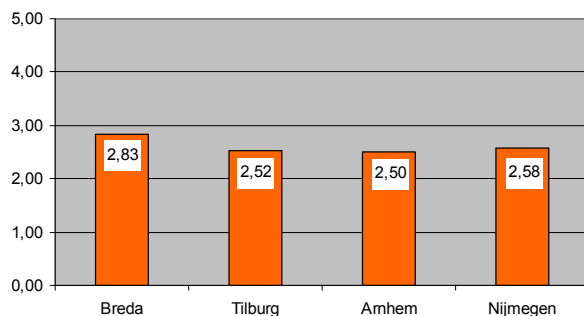
De aankleding van de openbare ruimte bevat veel verschillende aspecten. Aangezien het niet mogelijk was om alle aspecten te onderzoeken, is de aankleding van de openbare ruimte onderverdeeld in twee aspecten (Rutten, 2005). Ten eerste wordt de openbare ruimte aangekleed door de lokale overheid in de vorm van bijvoorbeeld straatmeubilair en openbaar groen. Ten tweede wordt de openbare ruimte aangekleed door de detailhandel in de vorm van reclame-uitingen op en boven de openbare ruimte.

In de jaren negentig van de vorige eeuw was de openbare ruimte in de binnenstad in veel Nederlandse steden van slechte kwaliteit. Hierdoor heeft in veel steden indertijd een uitgebreide herinrichting plaatsgevonden om zo de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Bij de herinrichting zijn onder andere de bestrating, de openbare verlichting en het straatmeubilair aangepakt. Door de herinrichting tracht de lokale overheid een openbare ruimte te ontwikkelen die aantrekkelijk genoeg is om er een bezoek aan te brengen.

Veel lokale overheden hebben de laatste jaren een welstandsnota of een beeldkwaliteitplan opgesteld voor de binnenstad waarin onder andere richtlijnen zijn opgenomen voor de reclame-uitingen op en boven de openbare ruimte. Deze richtlijnen zijn als reactie ontstaan op de wildgroei in de jaren negentig. De richtlijnen hebben als doel om een rustig en uniform straatbeeld te ontwikkelen, waarbij zo min mogelijk hinder wordt ondervonden door de verschillende activiteiten.

Het probleem dat lokale overheden bij de inrichting van de binnenstad ondervinden, is dat op een relatief klein oppervlak veel verschillende activiteiten plaatshebben. Deze activiteiten stellen veelzijdige eisen aan de aankleding van de openbare ruimte. Het is van belang voor de lokale overheid om de openbare ruimte optimaal in te richten, waarbij de hinder door de verschillende activiteiten tot een minimum beperkt wordt. Lokale overheden hebben in hun beleid opgenomen dat ze op het gebied van aankleding van de openbare ruimte gaan voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. Hierdoor wordt de openbare ruimte alleen aangekleed op plaatsen waar de ruimte dit toelaat.

3.2 Ervaringen openbare ruimte



Om te kijken hoe de openbare ruimte in de binnenstad ervaren wordt, is aan winkeliers en het winkelend publiek gevraagd hoe zij oordelen over verschillende aspecten die een rol spelen bij de kwaliteit van de openbare ruimte.

Figuur 8: Oordeel openbare ruimte (n = 60 per stad)

Uit de antwoorden van deze respondenten is een beeld verkregen over de kwaliteit van de openbare ruimte.

De respondenten oordelen dat de kwaliteit van de openbare ruimte door de herinrichting sterk is verbeterd. In figuur 8 is dit terug te vinden. Hierbij geldt dan 0 overeenkomt met zeer slecht, 5 met zeer goed en 3 met matig.

De respondenten oordelen vooral positief over de reiniging van de openbare ruimte en het onderhoud dat eraan gepleegd wordt. De lokale overheid zorgt door intensief onderhoud en reiniging dat de openbare ruimte schoon en heel is.

Daarentegen oordelen de winkeliers en het winkelend publiek wel dat de openbare ruimte kaal, grijs en sfeerloos is. Doordat de lokale overheid bij het inrichten van de openbare ruimte rekening houdt met de eisen die de verschillende activiteiten eraan stellen, is er slechts in beperkte mate aankleding aanwezig in de binnenstad. De lokale overheden plaatsen alleen die aankleding op plaatsen waar de ruimte dit toelaat. Dit komt met name naar voren in de (relatief) ruim opgezette steden, zoals Nijmegen en Tilburg.

De openbare ruimte wordt als kwalitatief hoogwaardig beoordeeld, alleen door het gebrek aan aankleding, wordt het door winkelend publiek en winkeliers als kaal en sfeerloos ervaren.

4 Confrontatie stedelijke distributie en openbare ruimte

Het is interessant om nu te bezien of er verbanden bestaan tussen de fysieke bereikbaarheid van de binnenstad voor bevoorradend verkeer en de ondervonden hinder door de aankleding van de openbare ruimte door zowel de lokale overheid als door de detailhandel.

Om dit te onderzoeken is in een enquête (Rutten, 2005) aan chauffeurs gevraagd hoe ze oordelen over de bereikbaarheid van de binnenstad en of ze hierbij hinder ondervinden van de aankleding van de openbare ruimte. Hierbij is een steekproef genomen van dertig chauffeurs per stad, dus een totaal van 120 respondenten. Dit aantal maakt het mogelijk om gedegen statistische analyse uit te voeren. Aan de hand van de antwoorden is het mogelijk om eventuele verbanden tussen deze aspecten aan te wijzen.

4.1 Bereikbaarheid versus hinder aankleding lokale overheid

De lokale overheden proberen de openbare ruimte in de binnenstad kwalitatief hoogwaardig in te richten om op die manier een aantrekkelijke uitstraling te creëren. Hierbij ontstaat het probleem dat op de openbare ruimte in de binnenstad veel activiteiten plaatsvinden die veelzijdige eisen stellen aan de aankleding. De lokale overheden trachten daarom de openbare ruimte dusdanig in te richten dat het een aantrekkelijke uitstraling heeft waarbij de hinder van de aankleding tot een minimum wordt beperkt.

Aan de chauffeurs is gevraagd of ze bij het bevoorraden hinder ondervinden van de aankleding door de lokale overheid in de vorm van straatmeubilair, openbaar groen enzovoorts. De meeste chauffeurs antwoorden hierop dat ze bij het bevoorraden geen hinder ondervinden van de aankleding door de lokale overheid. Sporadisch ondervinden chauffeurs hinder van ongelukkig geplaatste paaltjes of openbare verlichting op de toegangswegen van de binnenstad. Het blijkt dat de meeste lokale overheden rekening houden met de eisen die bijvoorbeeld het bevoorradend verkeer aan de openbare ruimte stelt.

In het voorgaande is de verwachting ontstaan dat er een verband bestaat tussen de bereikbaarheid van de binnenstad voor bevoorradend verkeer en de ondervonden hinder door de aankleding van de openbare ruimte door de lokale overheid. Om dit te onderzoeken is de volgende nulhypothese opgesteld:

H₀ = Er is geen verband tussen de fysieke bereikbaarheid van de stad en de hinder die ondervonden wordt door de aankleding van de openbare ruimte door de lokale overheid



Figuur 9: Koningsplein Nijmegen



Figuur 10: Eindstraat Breda

Aangezien het niet mogelijk is om alle chauffeurs in de vier beschouwde steden te ondervragen, is een steekproef getrokken. Omdat het om een steekproef gaat, is het noodzakelijk om de uitkomsten statistisch te toetsen. Hiermee wordt onderzocht of de resultaten niet op toeval berusten, maar algemeen geldig zijn. De resultaten zijn getoetst met behulp van een zogenaamde chikwadraattoets (Baarda en de Goede, 2001).

Factor A	Factor B	Chikwadraat	Significantie (p)
Fysieke bereikbaarheid	Hinder aankleding lokale overheid	5,467	0,065

Tabel 1: Bereikbaarheid versus hinder aankleding lokale overheid

In het onderzoek is bij het onderzoeken een 95%-betrouwbaarheidsinterval aangehouden. Dit houdt in dat een verband significant is als de kans dat het op toeval berust kleiner is dan 5% ($p < 0,05$). In dat geval zal de opgestelde nulhypothese verworpen worden. Als het verband groter is dan 5% ($p > 0,05$), bestaat er geen significant verband tussen de onderzochte aspecten (Baarda en de Goede, 2001).

Uit tabel 1 blijkt dat er geen significant verband bestaat tussen de fysieke bereikbaarheid van de binnenstad voor bevoorradend verkeer en de ondervonden hinder door de aankleding van de openbare ruimte door de lokale overheid. Doordat de lokale overheid bij het inrichten van de openbare ruimte rekening houdt met de eisen die het bevoorradend verkeer hieraan stelt, wordt hiervan door chauffeurs weinig hinder ondervonden in de bereikbaarheid van de binnenstad.

4.2 Bereikbaarheid versus hinder aankleding detailhandel

Een andere vorm van aankleding van de openbare ruimte zijn de reclame-uitingen van de detailhandel op en boven de openbare ruimte. De detailhandel promoot de winkel door het plaatsen van reclameborden aan de gevel en het plaatsen van bijvoorbeeld schoenenrekken die geplaatst worden op de openbare ruimte. In de jaren negentig ontstond in veel binnensteden een wildgroei aan reclame-uitingen, waardoor een onrustig straatbeeld ontstond. Om die reden hebben veel lokale overheden de laatste jaren een welstandsnota opgesteld waarin richtlijnen zijn opgenomen ten aanzien van de maatvoering van reclame-uitingen. De lokale overheid heeft hierbij als doel om een rustig en uniform straatbeeld te creëren waarbij de hinder door de verschillende activiteiten tot een minimum wordt beperkt.

Aan de chauffeurs is gevraagd of ze bij het bevoorraden van de binnenstad hinder ondervinden van de aankleding van de openbare ruimte door de detailhandel. Bijna de helft van de ondervraagde chauffeurs antwoordt dat ze bij het bevoorraden hinder ondervinden van te laaghangende of te ver uitstekende reclame-uitingen. Hierdoor is het op sommige locaties voor vervoerders niet mogelijk om elkaar te passeren wat leidt tot een slechte doorstroming in de binnenstad. 34% van de ondervraagde chauffeurs die hinder ondervinden van reclame-uitingen ondervindt hinder van te laag hangende reclameborden aan de gevel, terwijl 16% hinder ondervindt van luifels, vlaggen en zonweringen aan de gevel.

Uit het voorgaande is de verwachting ontstaan dat er een verband bestaat tussen de bereikbaarheid van de binnenstad en de hinder in de aankleding door de detailhandel. Om dit te onderzoeken is de volgende nulhypothese opgesteld:

$H_0 =$ *Er is geen verband tussen de fysieke bereikbaarheid van de stad en de hinder die ondervonden wordt door de aankleding van de openbare ruimte door de detailhandel.*

De methode om te onderzoeken is beschreven in paragraaf 4.1. In tabel 2 zijn de uitkomsten hiervan weergegeven.

Factor A	Factor B	Chikwadraat	Significantie (p)
Fysieke bereikbaarheid	Hinder aankleding detailhandel	7,084	0,029

Tabel 2: *Bereikbaarheid versus hinder aankleding detailhandel*

In de bovenstaande tabel is te zien dat de significantie (p) lager is dan 0,05, waardoor de nulhypothese verworpen moet worden. Hieruit blijkt dat er een significant verband bestaat tussen de fysieke bereikbaarheid van de binnenstad en de ondervonden hinder door de aankleding van de openbare ruimte door de detailhandel. Chauffeurs ondervinden door laaghangende reclame-uitingen veel hinder in de doorstroming in de binnenstad. Dit verslechtert de bereikbaarheid van de binnenstad.

4.3 Verschil steden in ondervonden hinder aankleding openbare ruimte

De onderzochte steden verschillen onderling. Zo hebben Breda en Arnhem een smalle (historische) wegenstructuur, terwijl Nijmegen en Tilburg een relatief ruim opgezette binnenstad hebben. Ook bestaat er een verschil in het gevoerde beleid van de lokale overheden in de onderzochte steden. Het is interessant om te onderzoeken of er significante verschillen bestaan tussen de onderzochte steden op het gebied van de ondervonden hinder door de aankleding van de openbare ruimte door zowel de lokale overheid als de detailhandel. Om dit te onderzoeken is de volgende nulhypothese opgesteld:

$H_0 =$ Er is geen verschil tussen de onderzochte steden in de hinder die ondervonden wordt door de aankleding van de openbare ruimte door de lokale overheid

Om dit onderzoeken is dezelfde methode gebruikt als beschreven in paragraaf 4.1. De uitkomsten van de chikwadraattoets zijn te vinden in tabel 3.

Factor A	Factor B	Chikwadraat	Significantie (p)
Onderzochte steden	Hinder aankleding lokale overheid	3,235	0,357
Onderzochte steden	Hinder aankleding detailhandel	28,834	0,000

Tabel 3: Verschil tussen onderzochte steden in hinder aankleding openbare ruimte

Hieruit blijkt dat er geen significant verschil ($p > 0,05$) bestaat tussen de onderzochte steden op het gebied van de ondervonden hinder in de aankleding van de openbare ruimte door de lokale overheid. Er kan nu geconcludeerd worden dat de lokale overheden in alle onderzochte steden goed rekening houden met het bevoorradend verkeer bij het inrichten van de openbare ruimte.

Daarentegen bestaat er wel een significant verschil ($p < 0,05$) tussen de onderzochte steden op het gebied van de ondervonden hinder in de aankleding van de openbare ruimte door de detailhandel. Alle lokale overheden hebben de laatste jaren een welstandsnota opgesteld met richtlijnen ten aanzien van de reclame-uitingen. Er bestaat echter een verschil in de naleving van deze richtlijnen. In Nijmegen en Tilburg worden de richtlijnen strikt nageleefd. Hierdoor ondervinden chauffeurs in deze steden weinig hinder van de reclame-uitingen op en boven de openbare ruimte. In Arnhem en Breda daarentegen is de lokale overheid terughoudender in de

naleving van de richtlijnen. Hierdoor zijn er in die steden nog veel reclame-uitingen aanwezig die niet voldoen aan de richtlijnen. In Breda en Arnhem ondervindt daarom 70% van de zestig ondervraagde chauffeurs hinder van de reclame-uitingen, die voornamelijk te laag boven de openbare ruimte zijn opgehangen.

5 Conclusie en aanbevelingen

In dit paper is beschreven welke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden en welke knelpunten worden ondervonden bij de fysieke bereikbaarheid van de binnenstad voor bevoorradend verkeer en de aankleding van de openbare ruimte door zowel de lokale overheid als de detailhandel. Aan de hand van deze bevindingen is onderzocht of er verbanden bestaan tussen de fysieke bereikbaarheid van de binnenstad voor bevoorradend verkeer en de aankleding van de openbare ruimte. Dit geeft antwoord op beide hoofdvragen. *Leidt de aankleding van de openbare ruimte door zowel de lokale overheid als de detailhandel tot problemen bij het efficiënt bevoorraden van de binnenstad? En: hoe kan het beleid van de lokale overheid bijdragen aan de verbetering van deze problemen?*

5.1 Conclusies

De conclusies worden ingedeeld naar een drietal aspecten, namelijk stedelijke distributie, aankleding van de openbare ruimte door lokale overheid, aankleding van de openbare ruimte door de detailhandel en de confrontatie tussen de bereikbaarheid en de aankleding van de openbare ruimte.

Stedelijke distributie

Stedelijke distributie is van belang voor een sociaal en economisch vitale binnenstad. Om de stedelijke distributie efficiënt af te handelen zonder dat de leefbaarheid van de stad geschaad wordt, stellen lokale overheden regels in. Enerzijds stellen ze regels in om de (historische) fysieke infrastructuur te beschermen door middel van voertuigeisen waarmee voertuigen, die niet aan de eisen voldoen, uit de binnenstad geweerd worden. Anderzijds stellen ze regels in om een optimale scheiding te creëren tussen het winkelend publiek en het bevoorradend

verkeer door het instellen van venstertijden. Hierdoor kan het bevoorradend verkeer slechts in een bepaald tijdvenster goederen afleveren in de binnenstad. Het probleem dat hierbij is ontstaan is dat veel lokale overheden regelgeving hebben ingesteld zonder hierbij regionale afstemming na te streven. Hierdoor is het voor vervoerder vaak niet mogelijk om goederen voor verschillende regionale centra te bundelen in één rit. Van de 120 ondervraagde chauffeurs ondervindt bijna tweederde hinder van de ingestelde venstertijden. Door de (krap) ingestelde venstertijden ontstaat er een grote tijdsdruk bij de chauffeurs om alle goederen tijdig af te leveren. Dit wordt versterkt door de openingstijden van de detailhandel. De meeste winkels gaan tussen 9:00 uur en 9:30 uur open. Daardoor wordt het fysieke tijdvenster voor de vervoerders verkleind tot soms wel één uur.

Aankleding openbare ruimte door lokale overheid

Lokale overheden proberen er door middel van een kwalitatief hoogwaardige inrichting voor te zorgen dat de binnenstad een aantrekkelijke uitstraling heeft. Om dit te verkrijgen heeft er in veel steden de laatste tien jaar een herinrichting van de openbare ruimte plaatsgevonden. Hierbij ondervinden lokale overheden het probleem dat veel activiteiten plaatsvinden in de binnenstad die veelzijdige eisen stellen aan de openbare ruimte. Het is van belang voor de lokale overheden om de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig in te richten waarbij rekening gehouden wordt met de verschillende activiteiten die er plaats hebben. Uit het onderzoek komt naar voren dat de lokale overheden rekening houden met het bevoorradend verkeer bij het inrichten van de openbare ruimte. Slechts een aantal chauffeurs ondervindt bij het bevoorraden hinder van de aankleding door de lokale overheid. Daarentegen wordt door het winkelend publiek de openbare ruimte door het gebrek aan aankleding beoordeeld als kaal, grijs en sfeerloos.

Aankleding detailhandel

Een andere vorm van aankleding van de openbare ruimte is de aankleding door de detailhandel in de vorm van reclame-uitingen op en boven de openbare ruimte om de winkel te promoten. In de jaren negentig heeft op dit gebied een wildgroei plaatsgevonden waardoor veel hinder ondervonden werd door de activiteiten. Om dit te voorkomen is door veel lokale

overheden een welstandnota opgesteld waarin richtlijnen zijn opgenomen voor de maatvoering van reclame-uitingen. Hierdoor wil de overheid een rustig en uniform straatbeeld creëren. Uit het onderzoek blijkt echter dat er een verschil zit in de naleving van de richtlijnen tussen de lokale overheden. Terwijl sommige lokale overheden, zoals in Tilburg en Nijmegen, de richtlijnen strikt naleven, zijn andere lokale overheden, zoals in Breda en Arnhem, terughoudender bij het naleven van de richtlijnen.

Uit het onderzoek blijkt dan ook dat er in steden waar de richtlijnen terughoudend worden nageleefd nog veel hinder ondervonden wordt bij het bevoorraden van de binnenstad. Het blijkt dat 70% van de ondervraagde chauffeurs hinder ondervindt van de reclame-uitingen in de binnensteden van Breda en Arnhem. In Nijmegen en Tilburg daarentegen ondervindt ongeveer 20% van de ondervraagde chauffeurs hinder van de aankleding door de detailhandel. Doordat de lokale overheid de richtlijnen strikt naleeft, voldoen bijna alle reclame-uitingen aan de richtlijnen. Hierdoor ondervinden weinig chauffeurs hinder van de reclame-uitingen.

Confrontatie fysieke bereikbaarheid en aankleding van de openbare ruimte.

Een doel van dit paper is te onderzoeken of er verbanden bestaan tussen de fysieke bereikbaarheid voor bevoorradend verkeer en de ondervonden hinder door de aankleding van de openbare ruimte door zowel de lokale overheid als de detailhandel. Om dit te onderzoeken is aan chauffeurs gevraagd hoe ze de bereikbaarheid van de binnenstad beoordelen en of ze daarbij hinder ondervinden van de aankleding door de lokale overheid en de detailhandel.

In het voorgaande is de verwachting naar voren gekomen dat chauffeurs veel hinder ondervinden in de bereikbaarheid van de binnenstad. De chauffeurs oordelen echter dat de bereikbaarheid van de binnenstad redelijk goed is. Er worden door chauffeurs geen grote problemen ondervonden op de wegen naar de binnenstad. Er wordt sporadisch hinder ondervonden door de routeverwijzing op de ring rond de binnensteden.

Zoals hierboven is gemeld wordt er door chauffeurs slechts sporadisch hinder ondervonden door de aankleding van de openbare ruimte door de lokale overheid. Doordat de lokale overheid rekening houdt met de eisen van het bevoorradend verkeer ondervinden chauffeurs weinig hinder van deze aankleding. Hierdoor bestaat er geen significante verband tussen bereikbaarheid en hinder door de aankleding door de lokale overheid. Daarentegen wordt er door chauffeurs wel veel hinder ondervonden van te laag hangende of te ver uitstekende

reclame-uitingen op de openbare ruimte, waardoor de doorstroming in de binnenstad verslechtert. Om die reden bestaat echter wel een significant verband tussen de bereikbaarheid en de aankleding door de detailhandel.

Ook is er onderzocht of er een significant verschil bestaat tussen de onderzochte steden op het gebied van de ondervonden hinder van de aankleding door de detailhandel. Hieruit blijkt dat er een significant verschil bestaat tussen de steden. In steden waar de richtlijnen terughoudend nageleefd worden, wordt veel hinder ondervonden door de chauffeurs, terwijl in steden waar de richtlijnen strikt worden nageleefd de chauffeurs nauwelijks hinder ondervinden.

5.2 Aanbevelingen

Aan de hand van het onderzoek worden de volgende twee aanbevelingen gedaan.

Het verdient aanbeveling voor de lokale overheid om de richtlijnen aangaande de aankleding van de openbare ruimte door de detailhandel strikt na te leven. Er is gebleken dat in steden waar deze richtlijnen strikt worden nageleefd de hinder tot een minimum beperkt blijft, terwijl in steden waar dit niet het geval is, de chauffeurs veel hinder ondervinden van de reclame-uitingen.

Om de verwachte groei in de toekomst optimaal aan te pakken, verdient het aanbeveling voor de lokale overheid om samenwerking tussen de betrokken actoren te stimuleren. Op het moment speelt het probleem dat winkeliers de problemen van de goederenvervoerders niet goed inzien. Hierdoor worden ze niet gestimuleerd om mee te werken aan oplossingen voor de problematiek. Door samenwerking tussen alle betrokken partijen te stimuleren, ontstaat er inzicht in de problemen die de verschillende partijen ondervinden. Door het verkregen inzicht worden partijen in grotere mate gestimuleerd om mee te werken aan innovatieve oplossingen voor de problematiek, bijvoorbeeld het mogelijk maken van de beleving voor de openingstijden van de detailhandel of de bundeling van goederen op branche- of winkelstraatniveau. Hierbij moet zeker gedacht worden aan het stimuleren van achterzijdebeleving. Achterzijdebeleving zal ervoor zorgen dat er minder voertuigen aanwezig zijn op de winkelstraat hetgeen de doorstroming positief beïnvloedt. Verder maken

deze voorzieningen het mogelijk om de gehele dag te bevoorraden, hetgeen leidt tot een betere spreiding over de dag van het bevoorradend verkeer.

Verder is in het voorgaande naar voren gekomen dat de problematiek op het gebied van gemeentelijke regelgeving te vinden zijn in slechte regionale afstemming van de regelgeving. Het verdient daarom aanbeveling voor lokale overheden om bij het opstellen van gemeentelijke regelgeving regionale afstemming te realiseren tussen regionale centra. Door betere afstemming is het voor vervoerders mogelijk om goederen voor verschillende regionale centra te bundelen in één rit.

Literatuurlijst

- Baarda, B.D., en M.P.M. de Goede (2001), *Basisboek Methoden en Techniek, handleiding voor het opzetten en uitvoeren van een onderzoek*. 3^e herziene druk. Stenfert Kroese, Groningen.
- Gemeente Amsterdam (2002), *Conceptnota Goederenvervoer Amsterdam*. Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer. Amsterdam.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004), *Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. SDU, Den Haag
- Rutten, S. (2005), *Stedelijke distributie en openbare ruimte. Hoe verhouden ze zich tot elkaar?* Afstudeerscriptie Technische Bestuurskunde. Technische Universiteit Delft / Goudappel Coffeng BV, Delft / Den Haag, 1 juli 2005.