

# Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteurs : Peter Tromp Peter Möllers
Telefoon 5114943
E-mail: <a href="mailto:ptromp@haarlem.nl">ptromp@haarlem.nl</a> <a href="mailto:pmollers@haarlem.nl">pmollers@haarlem.nl</a>
SB/VV Reg.nr. SB/VV/2007/230472
Bijlage A
B & W-vergadering van 18 december 2007

## Onderwerp

Rapport “bevoorradsingsprofiel binnenstad Haarlem”

### Bestuurlijke context

Het streven de luchtverontreiniging door verkeersuitstoot te verminderen heeft geleid tot een onderzoek naar de mogelijkheden voor een efficiëntere bevoorrading van de Haarlemse binnenstad. Dit is uitgevoerd conform ons besluit “Voortgang haalbaarheid invoering milieuzone en efficiëntere bevoorrading binnenstad Haarlem” van 15 mei 2007. Voor het onderdeel haalbaarheid invoering milieuzone verwijzen we naar de nota “Nut en noodzaak invoering milieuzone voor vrachtwagens”, die gelijktijdig met deze nota is vastgesteld.

Mogelijkheden voor een efficiëntere bevoorrading van de binnenstad in Haarlem zijn bepaald aan de hand van de huidige kenmerken van de goederenstromen van en naar de ondernemingen, het zogenaamde bevoorradsingsprofiel. Het bevoorradsingsprofiel binnenstad Haarlem is een nulmeting en de basis voor het vaststellen van de knelpunten in de bevoorrading, het realiseren van oplossingen hiervoor en het vergroten van de efficiency bij de bevoorrading. Efficiënter goederenvervoer is nodig om de binnenstad met minder vervoersbewegingen te bevoorraden, wat resulteert in kostenbesparing voor het bedrijfsleven, een verbetering van de luchtkwaliteit (minder uitstoot van NOx en fijn stof), verhoging van de verkeersveiligheid en vergroting van de aantrekkelijkheid van de binnenstad voor bewoners en bezoekers.

Het bevoorradsingsprofiel is vastgesteld voordat de werkzaamheden aan de Gedempte Oude Gracht werden gestart. Dit is gedaan om de invloed van deze werkzaamheden op de bevoorrading van de binnenstad uit te sluiten.

Hoewel er geen ernstige knelpunten bij de bevoorrading van de binnenstad zijn vastgesteld, is er een aantal (16) verbeteringsopties geconstateerd om de bevoorrading meer te stroomlijnen. De belangrijkste bevindingen en een overzicht van de verbeteringsopties zijn weergegeven in de bijlage.

Op 14 november jongstleden is het bevoorradsingsprofiel met de verbeteringsopties gepresenteerd aan en besproken met vertegenwoordigers van alle groepen (bewoners, ondernemers, leveranciers, enz.) die belangen hebben in de binnenstad. De aanwezigen hebben een exemplaar van het rapport gekregen.

Mede op basis van de bijeenkomst van 14 november hebben wij besloten het rapport en de verbeteringsopties te bespreken tijdens het eerstkomende Platform Verkeer Binnenstad van Centrummanagement Groep Haarlem. De bedoeling hierbij is om draagvlak te verwerven en tot prioritering te komen van de verbeteringsopties. Een aantal verbeteringsopties, die relatief eenvoudig en snel uit te voeren zijn, willen wij op korte termijn aanpakken. Wij hebben daarbij met name voor ogen om de routing van bevoorradend verkeer meer te stroomlijnen en een schouw uit te voeren op probleemlocaties (o.a. fietsroutes). Wij denken dat duidelijke routing voor bevoorradend verkeer en met name vrachtauto's een positieve uitwerking kan hebben op de verkeersveiligheid.

Wij verwachten voorjaar 2008 met uitgewerkte voorstellen te kunnen komen waarin prioritering, planning en andere consequenties zullen worden aangegeven.

---

### B&W-besluit:

1. Het college stemt in met het bespreken van vervolgstappen in het platform verkeer binnenstad
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht, een samenvatting van het rapport en een mondelinge toelichting door de wethouder
4. De commissie Beheer ontvangt het besluit van het college ter bespreking

Vanwege de samenhang van dit besluit met het besluit inzake de milieuzonering brengen wij het besluit ter bespreking in de commissie Beheer.

## Hoofdstuk 1      **Resultaten in perspectief**

In dit hoofdstuk worden de resultaten in perspectief geplaatst. Dit wordt beschreven aan de hand van de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek.

### 1.1      De belangrijkste bevindingen

Uit de gepresenteerde gegevens over de bevoorrading van de binnenstad van Haarlem komt naar voren dat de ervaringen van de winkeliers, leveranciers en chauffeurs redelijk positief zijn. De belangrijkste knelpunten hebben betrekking op:

- De korte effectieve vensters voor bevoorrading door de late openingstijden van de winkels en de vroege sluiting van het gemeentevenster.
- Problemen met doorstroming en verkeersveiligheid o.a. door combinaties van lossend verkeer en langzaam verkeer en de beperkte mogelijkheden voor parkeren van lossende voertuigen.
- Het relatief hoge aandeel doorgaand vrachtverkeer op een beperkt aantal verbindingen aan de noordzijde van het centrum.

De milieubelasting door het bevoorradend verkeer in de binnenstad komt overeen met de ervaringen in andere steden. Het merendeel van het ingezette wagenpark voldoet minimaal aan Euro 2 en 3 en kan tot 2010 met relatief eenvoudige maatregelen (roetfilter) aan de uitstooteisen binnen een milieuzone voldoen.

Opvallend is de aangegeven bereidheid van veel winkeliers om maatregelen te nemen om vroegere goederenontvangst mogelijk te maken. Dit biedt een basis om samen met de binnenstadsondernemers, leveranciers en vervoerders een samenhangend pakket van maatregelen voor te bereiden. In de volgende paragraaf wordt op de mogelijke inhoud van de verbeteropties ingegaan.

## 1.2 Overzicht van de geconstateerde verbeteringsopties

Hieronder worden de geconstateerde verbeteringsopties weergegeven:

- 1 Voer een schouw uit, waarin de bereikbaarheid van de probleemlocaties voor het vrachtverkeer in de praktijk wordt getoetst. Dit is een gezamenlijke actie van de gemeente en (vertegenwoordigers van) vervoerders/chauffeurs die in de binnenstad met grote voertuigen afleveren. De schouw kan aanleiding geven tot het aanpassen van de situatie of het invoeren van beperkingen voor bepaalde typen voertuigen. Onderzoek naar de mogelijkheden voor de verplaatsing van een (deel) van de opslag naar buiten de binnenstad (bijvoorbeeld in een centraal magazijn).
- 2 Er is geen inzicht in het wagenpark dat de ambulante handel in Haarlem inzet. Verzamel daarom kentekengegevens en stel via de database van de RDW vast in welke milieuklassen de voertuigen vallen.
- 3 Benut de bereidheid van winkeliers om vroeger in de winkel aanwezig te zijn, waardoor goederen vroeger kunnen worden afgeleverd en de venstertijden beter worden gebruikt. Hiermee wordt aangesloten bij de norm uit het referentiemodel van de Commissie Stedelijke Distributie.
- 4 Gebruik maken van sleutels voor vaste leveranciers of ontvangstmogelijkheden zoals een dropbox, waardoor goederen vroeger kunnen worden afgeleverd en de venstertijden beter worden benut.
- 5 Gebruik maken van landelijk referentiemodel (met betrekking tot voertuigeisen en venstertijden) van de Commissie Stedelijke Distributie. Concreet betekent dit dat het bevoorradend verkeer tussen 18.00 uur en 12.00 uur de volgende dag toegelaten zou moeten worden in het voetgangersgebied.
- 6 Bundeling van goederenstromen naar zelfstandige winkeliers in de binnenstad (is ook te combineren met verlegging van voorraden naar centrale opslag buiten het centrum, zie aandachtspunt 1). Hierbij in het bijzonder aandacht voor de branches met een hoog aantal zendingen, te weten kleding & mode, juwelier & optiek, media, wonen, overige detailhandel en als uitspringer de horeca. Om bundeling te kunnen realiseren, kan overwogen worden extra voordelen toe te kennen aan pakketvervoerders die goederen gebundeld in de binnenstad afleveren.
- 7 De beleverfrequentie is erg hoog, er zijn winkels die meerdere malen per week en soms meerdere malen per dag een vrachtwagen voor de winkelingang ontvangen. Vooral bedrijven met eigen vervoer zouden zich moeten afvragen of uitbesteding op termijn zinvol kan zijn omdat de kans op bundeling via de beroepsgoederenvervoerder dan groter wordt.
- 8 Het volume per zending bepaalt o.a. de mogelijkheden van bundeling. Bij de soms lage volumes per zending in sommige branches kan efficiencywinst behaald worden door een verlaging van de leverfrequentie, uitbesteding van aanvoerstromen en andere vormen van bundeling.  
Samen met leveranciers, vervoerders en winkeliers kunnen hiervoor de kansen in kaart gebracht worden. Hierbij dient overigens rekening gehouden te worden met de

## Bijlage bij B&W nota: Rapport “bevoorradingprofiel binnenstad Haarlem”

commerciële eisen, waardoor niet alle kansen gerealiseerd kunnen worden. Het indikken van de beleveringsfrequentie naar maximaal 2 maal per week zou al tot een enorme afname van het aantal bewegingen kunnen leiden.

- 9 Nader onderzoek in enkele branches naar het hoge aandeel bestelverkeer en personenauto's in de aanvoerstromen.
- 10 In aanvulling op eerdere aandachtspunten kan de bevoorrading via de voordeur beter georganiseerd worden. De aanbeveling valt uiteen in een aantal concrete punten:
  - Gestreefd moet worden het aandeel van de bevoorrading via centrale ontvangspunten te verhogen. Een onderzoek naar de mogelijkheden van een alternatieve beleving van oude winkelstraten verdient de aanbeveling.
  - Bij nieuwe winkelstraten wordt hier min of meer vanzelfsprekend aandacht aan geschonken,
  - Overweeg de invoering van spelregels voor de bevoorrading, zoals nu al wordt toegepast in Den Haag (project de schone stad). Hierin worden o.a. afspraken gemaakt over het neerzetten van reclameborden, parkeren van vrachtauto's etc.
  - In praktische zin kan worden gedacht aan het standaard opnemen van de loslocatie op een vrachtbrief bij binnenstedelijke distributie.
- 11 Nader onderzoek naar optimalisering van afhandeling emballage en bundeling van afvalstromen met inkomende zendingen.
- 12 De venstertijden hebben als negatief effect dat meer voertuigen moeten worden ingezet om de binnenstad te belevieren. Indien dit wordt gecombineerd met het aandachtspunt dat winkeliers te weinig gebruik maken van de spreiding van de venstertijden (6:00 uur – 11:00 uur) feitelijk 5 uur veelal maar effectief 2 uur benut) ligt hier één van de grootste verbeterpunten. Dit kan bijvoorbeeld ondervangen worden door pakketvervoerders met grote aantallen zendingen in de binnenstad een ontheffing te geven voor de venstertijden. Er zal wel een duidelijk overleg moeten worden opgestart tussen de winkeliers (ontvanger) en de dienstverleners.
- 13 Verbetering van de communicatie over stedelijke bevoorrading met de verschillende doelgroepen (leveranciers, vervoerders, chauffeurs en winkeliers), o.a. met behulp van bebording (routing) en communicatie, bijvoorbeeld op de website van [www.vanAanarCentrum.nl](http://www.vanAanarCentrum.nl).
- 14 Op het niveau van afleveradressen wordt geconcludeerd dat grote delen van het vervoer wordt gebundeld. De meeste typen vervoer bundelen meerdere adressen in een voertuig. Hier liggen volgens de vervoerders nog wel verbeteringen, met name bij het segment zelfstandige kleine winkeliers en de winkelketens met eigen vervoer.
- 15 Al eerder dook het probleem van gebrekkige handhaving van de laad- en losplaatsen in de binnenstad op. Dit wordt ondersteund door de uitspraken van de chauffeurs. Nader onderzoek moet uitwijzen of na een betere handhaving en na de aanpassingen in de Gedempte Oude Gracht, het aantal laad- en losplaatsen voldoende is voor een effectieve bevoorrading.
- 16 De hinder van het bevoorradend vrachtverkeer doet zich vooral overdag voor. Dat past ook bij het beeld dat het merendeel van de bevoorrading overdag plaatsvindt. Bij een eventuele verschuiving van de bevoorrading naar de avond en nacht moet daarom veel aandacht aan beperking van de overlast worden besteed. In aanvulling op aanbeveling 14 zal concreet aandacht aan de handhaving in de binnenstad besteed moeten worden.

## **Bijlage bij B&W nota: Rapport “bevoorradingprofiel binnenstad Haarlem”**

Indien deze aandachtspunten worden beschouwd valt op dat de verbeterpotenties vooral liggen in het slim combineren van een aantal zaken. Hiervoor is het noodzakelijk dat alle partijen elkaar tegemoet komen. In de huidige situatie is sprake van een redelijk goed functionerend apparaat (de beleving van de binnenstad) het kan echter verder worden verbeterd.

Winkeliers zouden de gegeven venstertijden beter moeten benutten en meer vervoer gaan uitbesteden aan de beroepsgoederenvervoerders. Die kunnen op hun beurt met een hogere beladingsgraad de stad in en beter gebruik maken van de beschikbare tijd om de goederen te lossen. Dit zou kunnen worden gerealiseerd in de huidige bestelpatronen. Een wat verder gaande verandering kan worden bereikt indien een deel van de winkels besluit om de belevingsfrequentie omlaag te schroeven naar één of enkele belevingen per week. Indien dit wordt gecombineerd met het voorgaande kan de distributeur een nog betere planning maken van het beleven van de binnenstad en goederen van meerdere winkels combineren. Dit leidt tot meer massa, meer bundeling op gewicht en minder voertuigbewegingen. De gemeente kan nagaan in hoeverre er flexibel kan worden opgetreden richting bepaalde vervoerssegmenten. Deze flexibiliteit kan bestaan uit het beschikbaar stellen van de busbaan (snellere binnenkomst in de stad) tot het in sommige gevallen verlenen van ontheffingen of het actief participeren in projecten.