



Haarlem

Gemeente Haarlem, Stadszaken

Drs. Cora-Yfke Sikkema

Wethouder duurzaamheid, mobiliteit, beheer en onderhoud

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 4 oktober 2016
Ons kenmerk 2016/447673
Contactpersoon A. Hendriksen
Doorkiesnummer 0235113251
E-mail ahendriksen@haarlem.nl
Bijlage(n) 1
Onderwerp Stedelijke distributie

Geachte leden van de commissie Beheer,

De gemeente heeft samen met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en bewoners gewerkt aan een nieuw en duurzaam toegangsbeleid voor de bevoorrading van de binnenstad. In bijgevoegde notitie beschrijven de verschillende partijen maatregelen die zij gezamenlijk willen nemen om de uitstoot van schadelijke stoffen terug te dringen en invulling te geven aan de ambities op gebied van duurzame bevoorrading.

Het nieuwe duurzame toegangsbeleid past binnen de kaders van de landelijke Green Deal ZES (Zero Emission Stadsdistributie), een overeenkomst gericht op het bereiken van emissievrije bevoorrading in 2025.

De partijen zijn met elkaar overeengekomen dat duurzame voertuigen vanaf 2017 ruimere mogelijkheden krijgen voor bevoorrading van de binnenstad dan vervuilende voertuigen.

Vanaf 2020 wordt de toegang tot de binnenstad voor voertuigen die rijden op fossiele grondstoffen gefaseerd beperkt, conform de landelijke Green Deal maatregelen met als uiteindelijk doel dat in 2025 sprake is van een emissievrije bevoorrading.

De partijen hebben met elkaar de volgende maatregelen opgesteld:

- Vanaf 2017: hebben duurzame voertuigen, tot 12.00 uur de tijd om te bevoorraden. Ofwel een uur langer dan voor diesel en benzine voertuigen, die tot 11.00 uur toegang houden zoals nu al het geval is.
- Vanaf 2017: tussen 18:00 en 21:00 uur de mogelijkheid om te bevoorraden met een duurzaam voertuig. Dit betreft een pilot.
- Vanaf 2017: wordt een nieuw en duurzaam ontheffingenbeleid ingevoerd, waarbij in principe buiten de venstertijden alleen ontheffingen worden



Haarlem

2

afgegeven voor duurzame voertuigen. Maar ook dit ontheffingenbeleid is terughoudend en bedoeld voor speciale omstandigheden.

- Vanaf 2017: voor in het voetgangersgebied gevestigde horeca of catering winkels wordt, vanwege verse producten, een toegangsregeling mogelijk gemaakt.
- Vanaf 2020: gefaseerde afbouw voor de toegang voor traditionele voertuigen, zodanig dat in 2025 alleen nog duurzame voertuigen toegang krijgen. Dit wordt nader bepaald en afgestemd op de landelijke Green Deal afspraken.

Daarnaast wordt een aantal acties uitgevoerd die voorwaardenscheppend zijn t.w.:

- Het technisch systeem voor de afsluitbare palen wordt aangepast om de nieuwe toegangsregels mogelijk te maken.
- Er komt een snellaadstation voor elektrische voertuigen.
- Verladers en vervoerders gaan structureel met elkaar in overleg om gezamenlijk het aantal vervoersbewegingen in de binnenstad te verminderen.
- Er komt een verbetering van het gebruik en de toegang van laad en losstroken.

Bij het dossier stedelijke distributie staat een coöperatieve aanpak conform Samen Doen! centraal. De notitie hebben zij met elkaar geschreven en zij hechten aan de voorliggende tekst.

Via de projectgroep met vertegenwoordigers van de ondernemers, bewoners en instellingen, zal een jaarlijkse evaluatie van het nieuwe toegangsbeleid worden uitgevoerd.

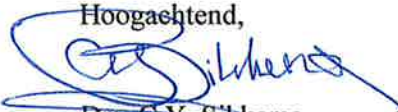
Om het nieuwe beleid te effectueren moet eerst de regelgeving met betrekking tot de toelating tot het voetgangersgebied in de binnenstad worden aangepast.

Hiervoor wordt een schriftelijke inspraakronde georganiseerd.

Dit betekent dat het nieuwe beleid na bekendmaking gedurende zes weken ter inzage wordt gelegd.

Voorafgaand aan de inspraak zullen de leden van de projectgroep Stedelijke Distributie de voorstellen met hun achterban bespreken. Na afloop van de inspraak volgt de bestuurlijke vaststelling van de nieuwe toegangsregeling.

Ik hoop u voor het moment voldoende te hebben bericht,

Hoogachtend,

Drs. C.Y. Sikkema

Toegangsbeleid voetgangersgebied binnenstad Haarlem



Datum: 3 oktober 2016

Door: Projectgroep Stedelijke Distributie

Inleiding

De gemeente werkt met vervoerders / leveranciers, transportorganisaties en lokale koepels van horeca, winkeliers en bewoners uit de binnenstad (City Management Group) samen om de bevoorrading door bestel- en vrachtauto's duurzaam te maken. De partijen die in de Projectgroep Stedelijke Distributie Haarlem samenwerken, staan aangegeven in bijlage 1.

Dit gebeurt vanuit de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. Een overeenkomst tussen partijen om de uitstoot van bestel- en vrachtauto's, uiterlijk in 2025, op nul te krijgen en om minder voertuigen voor de distributie van goederen nodig te hebben dan nu.

Een nieuw en eigentijds toegangsbeleid voor bestel- en vracht auto's voor het voetgangersgebied van de binnenstad is van deze Green Deal een uitwerking.

Het nieuwe binnenstadbeleid beoogt huidige knelpunten weg te nemen, is een stimulans om duurzaamheid van de grond te krijgen (flankerend beleid) en is van daaruit toekomstgericht. Gezien de scope van de Green Deal ZES vallen particuliere personenauto's niet onder dit beleid (particuliere bestelbusjes en evt. vrachtwagens wel).

Primair richten we ons nu op bevoorrading van winkeliers en horeca, conform de insteek van de Green Deal.

Het pakket aan maatregelen dat wij hier presenteren, ondersteunt de hierboven gegeven drie doelstellingen. De maatregelen hebben effectiviteit, omdat ze mee bewegen met de vorderingen die de markt maakt rond verduurzamen. We faciliteren steeds minder traditionele voertuigen, maar kunnen zelf bepalen hoe snel we dit doen.

Uiteindelijk moet in 2025 de bevoorrading in het voetgangersgebied gaan gebeuren met duurzame voertuigen. Ofwel: bestel- en vrachtauto's die elektrisch zijn, of rijden op groen gas of waterstof. De belangrijkste instrumenten die voor het nieuwe toegangsbeleid worden ingezet zijn, een nieuw en terughoudend ontheffingenbeleid, nieuwe tijden voor het laden en lossen voor duurzame voertuigen, een proef met uitbreiding voor het laden en lossen voor duurzame voertuigen naar de avonduren.

De maatregelen die hieronder worden voorgesteld zullen vanwege het vernieuwende karakter en mogelijke onvoorziene effecten, na de periode van tenminste een jaar worden geëvalueerd. Waarbij vooral wordt bezien of op het element 'duurzaamheid' goede vooruitgang wordt bereikt. Operationeel gebeurt dit door drie maanden na het eerste volledige kalenderjaar dat maatregelen van kracht zijn, een evaluatie-opmaak met de projectgroep te bespreken. Zo nodig doet de projectgroep naar aanleiding hiervan een voorstel aan de gemeente tot wijziging. Deze dient uiteraard wel te passen binnen de Green Deal afspraken voor verdere verduurzaming.

Hieronder worden de maatregelen waarover partijen overeenstemming hebben bereikt, beschreven.

1. Huidige knelpunten: wat willen we oplossen?

Het huidige toegangsbeleid is verouderd, functioneert niet goed, levert problemen voor de diverse doelgroepen en vooral, levert geen bijdrage aan verduurzaming.

Uit diverse observaties komen in en rond de voetganger zone meerdere knelpunten naar voren zoals:

- een enorme piek van bevoorrading tussen 10 en 11 uur met een negatief effect op de verkeersveiligheid en leefbaarheid
- laad- en losstroken die slecht of nauwelijks gebruikt worden

- een wildgroei aan ontheffingen en daarmee langer durende hinder en potentiële verkeersonveiligheid
- horeca die afhankelijk is van verse producten en klaagt over een te strak toegangsbeleid
- bewoners en winkeliers die klagen over verkeersoverlast
- een wildgroei aan ongebreideld rijdende bestelbusjes die de hele dag het afgesloten gebied in- en uitrijden
- er wordt geen maatwerk geleverd, wat vanuit diverse groepen wenselijk is. Vervoerders / leveranciers klagen over de strakke venstertijden, winkeliers over het in hun optiek te beperkt aantal momenten waarop leveringen plaats hebben
- De stad en het winkelgebied slibben volledig op bepaalde momenten van de dag zo goed als dicht
- Drukte rond evenementen met hiermee samenhangende onduidelijkheden in de bereikbaarheid
- Op termijn draait het systeem volledig vast en kunnen we geen invulling geven aan de duurzaamheidsambities die we hebben

2. Beleidsdoelen: wat willen we bereiken?

We realiseren een pakket aan maatregelen waarmee we verwachten voornoemde knelpunten op te lossen en meteen ook de duurzaamheidsambitie van de Green Deal te bereiken. Op dit moment is de binnenstad nog voor alle soorten voertuigen op gelijke wijze toegankelijk. De inzet is dat vanaf 2017 duurzame voertuigen extra mogelijkheden voor laden en lossen krijgen. Dit met het doel het gebruik daarvan te stimuleren. In gelijke tred met landelijke Green Deal ZES zullen in 2020 afspraken worden gemaakt over het niet meer toegankelijk maken van de binnenstad voor traditionele voertuigen. Het doel is dat vanaf 2025 alleen nog duurzame bestel- en vrachtauto's de binnenstad berijden. Verder bereiken we dat op de drukke winkel momenten mensen minder dan nu overlast ondervinden door allerlei bestelauto's die met ontheffing het voetgangersgebied berijden. We komen tot een nieuw, terughoudend en duurzaam ontheffingsbeleid.

Door het nieuwe toegangsbeleid dat hier wordt voorgesteld verwachten we dat steeds meer vervoerders / leveranciers met een duurzaam voertuig gaan rijden. Dat zullen ze niet alleen doen in het gebied waar dit verplicht wordt voorgeschreven. Ook daarbuiten zullen ze de stad met dezelfde auto bevoorraden. Er is dus een spin-off effect, ofwel een scharnier. Dit wordt wel flankerend beleid genoemd en dat is dus ook als doel van het nieuwe beleid te benoemen.

Duurzaamheid kan, naast een eigen ambitie, ook een sleutel zijn om belangen te koppelen. Zo kan b.v. geluidloos laden en lossen met elektrische voertuigen en geluidloze koelinstallaties ook in het begin van de avond plaatsvinden, zonder hinder voor bewoners (m.b.v. PIEK gecertificeerd materieel). Hiermee wordt tegelijkertijd duurzaamheid gestimuleerd, winkeliers tot duurzaamheid geprikkeld en overdag ruimte in het winkelgebied gecreëerd.

3. Maatregelen: wat gaan we doen?

De aangegeven knelpunten worden aangepakt met een reeks aan, elkaar aanvullende, maatregelen.

3.1 Maatregelen t.b.v. wegnemen overlast

Vanaf 2017 Nieuw ontheffingsbeleid

Op dit moment is er een wildgroei aan uitgegeven passen waardoor onrechtmatig gebruik is ontstaan. Om met een schone lei te beginnen, moeten bewoners en leveranciers de ontheffingen

opnieuw aanvragen en worden de oude geblokkeerd. Hierbij wordt de lijst met ontheffingsgroepen vereenvoudigd, zodat het systeem makkelijker in de omgang wordt. Door het uitsluiten van oneigenlijk gebruikte passen worden er minder voertuigen in het voetgangersgebied verwacht. Bij alle maatregelen die verband houden met ontheffingen dient rekening te worden gehouden met speciale voertuigen die nog niet op korte termijn in duurzame vorm om te zetten zijn (b.v. betonwagens, mobiele kranen, etc.). Om ook in de toekomst grip te houden op de ontheffingen die zijn gegeven is het van belang deze aan een tijdperiode te binden, zonder dat daaraan rechten voor de periode daarna te ontlenuen zijn.

Verbeteren van het gebruik van de laad- en losstroken

Uit observaties blijkt dat de huidige formele laad- en losstroken niet of niet optimaal gebruikt worden. Dit resulteert b.v. in het belemmeren van de doorstroming door stilstaande vrachtwagens op de rijbaan en het berijden van het trottoir. De maatvoering wordt gecheckt en evt. fysieke belemmeringen worden weggenomen. Vervolgens zal specifieke aandacht van handhaving voor effectief gebruik van deze voorzieningen worden gevraagd. Bij dit punt zal ook gekeken worden naar het laden en lossen van touringcars op diverse locaties rond de binnenstad.

3.2 Maatregelen gericht op verduurzamen van de distributie

Vanaf 2017: Venstertijd van 6.00¹ tot 12.00 voor duurzame voertuigen

Doordat er in de regio ongeveer dezelfde venstertijden gehandhaafd worden en de winkeliers pas laat in deze venstertijd goederen in ontvangst kunnen nemen, gebeurt het wel eens dat vervoerders / leveranciers met meerdere voertuigen moeten rijden om binnen de venstertijden te blijven. Door het oprekken van de venstertijden hoeven leveringen niet met meerdere voertuigen te gebeuren om binnen de venstertijden te blijven. Hierdoor kan er met minder voertuigen gereden worden. Om tegelijkertijd duurzame voertuigen te bevorderen geldt dit recht alleen voor uitstootvrije voertuigen. Deze voertuigen geven ook minder last voor de omgeving waardoor bevoorraden tot 12.00 geen probleem is.

Vanaf 2017: Buiten de venstertijden eventueel een uur toegang met duurzaam voertuig

Pakketdiensten leveren bij voorkeur onbelemmerd de hele dag. Zo ook in het voetgangersgebied. Met het nieuwe beleid worden aanvragen tot ontheffingen echter volgens een "nee, tenzij" benadering getoetst. De voorwaarden hiervoor betreffen duurzaamheid, medische noodzaak of calamiteit (b.v. spoedreparatie). Buiten de venstertijden krijgen pakketdiensten en andere leveranciers maximaal één uur toegang met een duurzaam voertuig. Als ze meer tijd nodig hebben, moeten ze gebruik maken van andere vervoersmiddelen, zoals een koeriersfiets. Door de korte toegangstijd en de efficiëntie van een fiets, die het gebied vrij in mag, wordt de fiets extra gestimuleerd wat moet zorgen voor minder voertuigen. Voor vervoerders / leveranciers bestaat geen toegang na 12 uur. Alleen in uitzondering en als het echt onvermijdelijk is, wordt tussen 12 en 18 uur nog gewerkt met ontheffingen voor uitsluitend duurzame voertuigen².

Vanaf 2017: Tussen 18:00 en 21:00 uur duurzaam bevoorraden

Voor duurzame voertuigen die bovendien op geluidsarme wijze laden en lossen wordt de mogelijkheid geboden om tussen 18:00 en 21:00 uur te bevoorraden in het voetgangersgebied. Hierbij dient uiteraard voldaan te worden aan wettelijke milieueisen qua geluid- en overige omgevingsaspecten. Het nieuwe karakter van deze maatregel bovendien vraagt om goede communicatie (vooral met bewoners) monitoring en maatwerk. Er zal gewerkt worden met

¹ Bestaand tijdsvenster voor toegang voetgangersgebied is van 06:00 uur tot 11:00 uur.

² Speciale voertuigen die niet elektrisch of duurzaam kunnen, zoals grote bouwagens vallen hier tot nader orde niet onder.

specifieke ontheffingen voor duurzame voertuigen. Dit nieuwe beleid wordt als living lab in de praktijk toegepast en kan daardoor desgewenst gewijzigd worden.

Aanleg snellaadstation. Realisatie 2017

Voor uitstootvrije voertuigen wordt snel gekeken naar elektrische voertuigen. Het grootste nadeel van deze voertuigen is de beperkte actieradius. Door een snellaadstation aan te leggen vlakbij het centrum, kunnen gebruikers in korte tijd (30 minuten) de accu weer voor tachtig procent vullen. Hierdoor wordt het nadeel van een beperkte actieradius weggenomen en wordt de aanschaf van elektrische voertuigen gestimuleerd.

3.3 Maatregelen gericht op de eindsituatie in 2025

Strategische fasering beleid

In overleg met de samenwerkingspartners in het kader van de Green Deal ZES werken we toe naar verduurzaming van het wagenpark. Voor bestelauto's richten we ons primair op elektrisch of hybride. En voor de komende jaren op groengas. Tevens gaan we kijken of voor kleine, lokaal gebonden besteldiensten de transitie mogelijk is naar alternatieven zoals de elektrische bakfiets. Uiterlijk 2025 is de binnenstad emissievrij qua bevoorrading. Dat dit het streven is, moet vanaf het moment van vaststelling van deze notitie voor alle partijen duidelijk zijn. Dit wordt concreet door het stapsgewijs afbouwen van de toegang voor niet-duurzame voertuigen tot het voetgangersgebied in de binnenstad. Het is op dit moment te vroeg om hier concrete uitspraken over te doen. Landelijk uitgangspunt binnen de Green Deal is dat er in 2020 een concrete afbouwende lijn wordt bepaald m.b.t. conventionele fossiele brandstoffen. Hier sluit het beleid in Haarlem zich bij aan. Op basis van de situatie anno 2016 is de verwachting dat er in 2020 ieder geval geen sprake meer is van de Euro 4 dieselmotor categorie.

Samenwerking met winkeliers en bedrijven

Een rode draad in het dossier stedelijke distributie is de lage prioriteit die verduurzaming lijkt te hebben onder de kleine zelfstandige ondernemers in de binnenstad. Met de groei van het online-winkelen, wordt de belevingswaarde van fysiek winkelen steeds belangrijker. Uitdaging is om het besef van de invloed van bevoorrading op de beleving van het winkelen/bezoeken van de binnenstad en de hiermee samenhangende omzet van o.a. de kleine zelfstandigen te vergroten. Als onder deze groep structureel draagvlak is gewonnen, wordt een belangrijke schakel in de distributieketen aangesloten bij de inspanningen in het kader van de Green Deal ZES.

Pilot bouwbevoorrading. Mogelijk te starten in 2017

De in dit beleid opgestelde voorwaarden voor de voetgangerszones gelden, conform het gelijkheidsbeginsel, ook voor de bouwsector en overige functies. Onder andere met bouwend Nederland willen we een pilot starten om te kijken of we aan de hand van een concreet bouwproject, zoals het Gasthuisterrein in Amsterdam, de bevoorrading van de bouw zo efficiënt mogelijk kunnen laten verlopen.

Overleg met vervoerders / leveranciers over bundelen van goederen stromen. Vanaf 2017

Naast de verduurzamingsslag is het verminderen van overlast door motorvoertuigen in de binnenstad een doel van het beleid. Daarvoor is het nodig om meer dan nu goederenstromen te bundelen, zodat we met minder bestel- en vrachtauto's toe kunnen dan nu het geval is. Regelmatig rijden bestelwagens halfleeg door de stad. Hierom zullen we parallel aan dit toegangsbeleid met de meest betrokken bevoorraderende partijen in Haarlem, maar ook met de winkelier met eigen vervoer, in overleg treden om te kijken hoe we met elkaar maximaal tot bundeling kunnen komen. De gesprekken die we aangaan zijn een vervolg op de Koplopersbijeenkomst met vervoerders / leveranciers die plaats had d.d. 16 juni 2016.

Bundelen is met de huidige instrumenten niet af te dwingen. Het zou ideaal zijn als de toegang tot het voetgangersgebied ook gerelateerd zou kunnen worden aan de hoeveelheid goederen die een bestelwagen bij zich heeft. Dit is operationeel helaas niet haalbaar. Het bundelen zal dan ook via de vervoerders / leveranciers zelf moeten komen. De aangescherpte mogelijkheden voor laden en lossen zijn als flankerend beleid hierbij een stimulans. Bij sommige vergelijkbare gemeenten is nu regelgeving in voorbereiding om dat bundelen te stimuleren. De inzet is om met vervoerders / leveranciers tot concrete afspraken te komen.

Gemeente alleen nog uitstootvrij vervoer door de binnenstad

In 2025 moet het bevoorraden in de binnenstad duurzaam gebeuren. Dit geldt ook voor uitgaande stromen zoals het ophalen van afval. Gedeeltelijk gebeurt dit door Spaarnelanden³ in opdracht van de gemeente. Om naar 2025 toe te werken en het juiste beeld naar de omgeving af te geven, moet de gemeente starten met de invoer van uitstootvrije voertuigen die de binnenstad bedienen, inclusief de voertuigen die in opdracht voor de gemeente rijden. Dit draagt niet alleen bij aan de daling van de uitstoot, maar geeft ook een signaal af aan de ondernemers in de binnenstad. Om de kosten beperkt te houden en de huidige voertuigen af te schrijven, worden de voertuigen gefaseerd vervangen.

4. Effecten voor de gebruikers: wat verandert er?

We onderschrijven gezamenlijk het belang van duurzaamheid en van daaruit een toekomstbestendig toegangsbeleid. Dit betekent dat betrokken partijen over het eigen specifieke korte termijnbelang heen stappen. Dit ook, omdat we zien dat belangen botsen als iedere partij vasthoudt aan eigen operationele en logistieke wensen. Uiteraard is in het voorgestelde pakket aan maatregelen maximaal rekening gehouden met deelbelangen. Hieronder wordt per gebruikersgroep aangegeven wat het nieuwe toegangsbeleid voor de betreffende groep betekent.

4.1 Winkeliers en horeca⁴

In theorie zouden deze groepen het liefst zo vaak mogelijk en bij voorkeur op het eigen aangegeven tijdstip bevoorrad worden. Het spreekt vanzelf dat dit niet doorgevoerd kan worden. Dit zou immers een onacceptabele druk leggen op het winkelgebied en ons ver weg drijven van de duurzaamheidsambities. Met de nieuwe regeling is wel ingespeeld op de behoefte om ruimere bevoorradings tijden te hebben door deze naar 12 uur op te rekken. Door dit alleen toe te staan voor duurzame voertuigen, wordt tevens aangesloten op de gezamenlijke duurzaamheidsambitie. Op dit moment ondervinden in het gebied gevestigde horeca met verswaarleveranties problemen met de bevoorrading. Daarom wordt voor 2017 in het voetgangersgebied gevestigde horeca of cateringwinkels een toegangsregeling mogelijk gemaakt.

4.2 Bewoners en winkeleigenaren in het gebied

Ook deze groep zou bij voorkeur zo vaak mogelijk het gebied in rijden en bevoorraden. Het tegengestelde belang is, dat dit meteen een druk legt op de toegankelijkheid van het voetgangers- en winkelgebied. We onderkennen echter dat bewoners en leveranciers verschillende groepen zijn. Daarom geven we hen ten opzichte van externe leveranciers meer ruimte. Dit willen we doen door het bijvoorbeeld mogelijk te maken dat men, als eigenaar/bewoner van een pand, één keer buiten de venstertijden om het gebied in kan rijden. Het gaat hier om direct laden en lossen en uiteraard niet om parkeren. De regeling is niet bedoeld om personen voor de deur te brengen. De juridische vorm waarin dit gebeurt, wordt uitgewerkt.

³ SPL heeft zelfstandig ook de Green Deal ZES ondertekend.

⁴ Met de culturele instellingen in het voetgangersgebied zal in overleg een oplossing worden bepaald voor het laden en lossen t.b.v. grote optredens en overige acts.

4.3 Bewoners

Voor bewoners dient in de vroege ochtend en de avond (geluid-)overlast uitgesloten te worden. Echter, bewoners realiseren zich dat bevoorrading op deze momenten juist kan leiden tot minder overlast overdag. Ook hebben vooral de bewoners belang bij verdere verduurzaming van de distributie en de daarmee samenhangende fijnstofreductie. Vandaar dat zij accepteren dat in de ochtend en de vroege avond de laad- en los mogelijkheden vergroot worden voor duurzame transportmiddelen (PIEK-gecertificeerd materieel), met rolcontainers op rubberen (geluidsarme) wielen en geïsoleerde apparatuur op koelwagens die geen geluid maakt. Uiteraard moet hierbij voldaan worden aan de geldende wettelijke voorwaarden⁵ om o.a. overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te voorkomen.

4.4 Winkelend publiek

Spreiding in laden en lossen is in principe niet in het belang van de winkelbezoeker in het voetgangersgebied. Immers, hij of zij ondervindt dan vaker overlast. Daar staat tegenover dat op dit moment het winkelgebied voor de consument tussen 10 en 11 uur in de ochtend volledig ontoegankelijk is vanwege de hoeveelheid bestel- en vrachtauto's. Er is dus belang bij enige spreiding. Echter, deze dient zich tot het hoogst noodzakelijke te beperken. Dat is met de nu voorgestelde regeling het geval. In principe worden er namelijk geen ontheffingen gegeven. Is dit wel nodig, dan betreft het alleen duurzame voertuigen die uitstootneutraal zijn. Landelijk lijkt de trend te zijn dat de consument steeds later op de dag en later in de week winkels bezoekt. Observaties in Haarlem bevestigen dit beeld tot op heden echter niet, vandaar dat de toegangstijden voornamelijk tot maximaal 12 uur worden verruimd.

5. Traject naar invoering: wanneer verandert het?

Om het nieuwe toegangsbeleid operationeel te maken is aanpassing van het technisch systeem van de toegangspalen nodig, zodat voertuigen op kenteken herkend kunnen worden. Dit kan nu nog niet. Dit vergt een investering van (indicatief en voorlopig) € 40.000,-. Zonder deze aanpassing is een nieuw binnenstadbeleid, met een onderscheid naar type voertuig (duurzaam of traditioneel) en naar frequentie (standaard eenmaal per dag het gebied inrijden), niet te effectueren.

Aan de raad wordt een krediet voor deze investering voorgelegd.

Het snellaadstation is eveneens voorwaarde om aan de transitie naar duurzame voertuigen te realiseren. In dit station wordt voorzien.

Wat betreft de verkeerscirculatie sluit dit binnenstad beleid aan op de medio 2016 vastgestelde aanrij- en wegroutes vanaf de stadsrand naar het centrum en terug (zie bijlage).

Samenwerkingspartner TLN verwerkt deze routes in hun logistieke planprogramma (TLN planner) die wordt gebruikt door diverse bedrijven. Hiermee wordt het volgen van deze voorkeursroutes een vast onderdeel van de logistieke planning van de bij deze partijen betrokken bevoorrading voor Haarlem.

In oktober 2016 zullen de gezamenlijke projectgroep partners dit voorstel bespreken met hun eigen achterban. Hiertoe wordt een communicatieplan uitgewerkt, zodat de boodschap uniform is. Na deze consultatie, doet de projectgroep definitief een voorstel aan het college en vervolgens de gemeenteraad. Indien de participatie naar de achterban geen onverwachte moeilijkheden geeft, wordt dit voorstel in december 2016 door de gezamenlijke projectgroep partners aan het

⁵ Bronnen hiervoor zijn b.v. Het meerjarenprogramma Piek van de ministeries VROM en V&W, BNSP: "stille planoplossingen voor winkels nabij woningen". "Gemeenten en piekgeluiden bij detailhandel", een uitgave van VNG, Nederlandse Stichting Geluidshinder, Novem: "Programma Piek", "Cases Piekgeluid bij laden en lossen", Uitgave van de Nederlandse Stichting Geluidshinder.

gemeentebestuur aangeboden. Na besluitvorming heeft dan nog een formele schriftelijke inspraak plaats op de nieuwe toegangsregels die van het voorstel het gevolg zijn. Daarna worden maatregelen voorbereid en naar inschatting medio 2017 doorgevoerd. Dit onder het voorbehoud dat de benodigde toegangstechniek met voertuigherkenning zoals hierboven aangegeven beschikbaar is.

Bijlage 1: samenstelling projectgroep stedelijke distributie.

Externe organisaties

René Ton, EVO

Jaap Verkiel, TLN

Carin Biegnolé, landelijk adviseur Green Deal

Falco Bloemendal, KHN

Fred Postma, Citymanager CMG

Jan Luys, wijkraden Centrum

Arjan van Minderhout, wijkraden Centrum

Klaas vd Schaaf, Haarlem Centraal

Robert Bloemers, Parkmanagement WP

Bianca van Walbeek, Spaarnelanden

Frans Baars, VEBH vereniging eigenaren binnenstad Haarlem

Gemeente Haarlem

Lex Hendriksen, Programmamanager

Aldijana Dedic, Stagiaire

Peter Tromp, Beleids-/Accountmedewerker B (Milieubeleid)

Marc Plantaz, Beleids-/accountmedewerker C (Milieubeleid)

Alex Jansen, Beleids-/Accountmedewerker B (Economie en Cultuur)

Stefan Westerman, Beleids-/Accountmedewerker B (Verkeersbeleid)

Bijlage 2: kaart vrachtroutes Haarlem

