



Haarlem

Gemeente Haarlem

Drs Cora-Yfke Sikkema

Wethouder duurzaamheid, mobiliteit, beheer en onderhoud

Retouradres Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 14 juni 2017
Ons kenmerk 2017/269606
Contactpersoon A. Hendriksen
Doorkiesnummer 023-5113250
E-mail ahendriksen@haarlem.nl
Onderwerp Stand van zaken stedelijke distributie

Geachte leden van de commissie Beheer,

Op 20 oktober 2015 heeft de gemeente de Green Deal Zero Mission Stadslogistiek ondertekend. Dat was het startschot van het project Stedelijke Distributie. Vervolgens is een breed samengestelde projectgroep aan de slag gegaan met daarin partners uit de stad en van landelijke koepelorganisaties. Allemaal partijen die de doelstelling van de Green Deal onderschrijven: uiterlijk in 2025 stoten vracht- en bestelwagens in de binnenstad geen vervuilende emissie meer uit.

Met de gemeente als voorzitter werkt deze projectgroep als een hecht team aan tal van zaken. Ik vind het belangrijk u op de hoogte te houden van de voortgang van dit project. In deze brief leest u daarom wat intussen is opgeleverd en aan welke maatregelen de projectgroep de komende tijd werkt.

Activiteitenplan grotendeels afgerond

Nog voor het aangaan van de Green Deal werd aan u een plan met daarin vijf activiteiten voorgelegd. Daarvan zijn intussen op één na alle onderdelen uitgevoerd. Het plan en de nota's over deze onderdelen vindt u in bijlage 1.

Nieuwe aan- en wegroutes in routeplanners

Ik heb in overleg met Transport en Logistiek Nederland (TLN) en de Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport (EVO), aan- en wegroutes vastgesteld vanaf de rand van de stad naar de binnenstad. Het doel hiervan is vrachtverkeer beter over het wegennet te spreiden en bepaalde wegen van doorgaand vrachtverkeer te ontlasten. Bijvoorbeeld de Schouwjtjeslaan en de Pijlsaan. Deze routes zijn in de routeplanners van voornoemde organisaties opgenomen die door de chauffeurs gebruikt worden.

De kaart met deze routes vindt u in bijlage 2.



Haarlem

2017/269606
2

Gebruik van voetgangersgebied en laad en losstroken in beeld

Op 22 maart 2016 ontving u mijn brief met de bevindingen uit waarnemingen en een digitaal onderzoek onder winkeliers en horeca. Deze inventarisatie was bedoeld om verdergaande maatregelen op te baseren en als startpunt voor monitoring op voortgang. De bevindingen zijn onder meer gebruikt voor het nu voorliggende nieuwe duurzame toegangsbeleid voor de binnenstad.

Klaar voor vaststellen nieuw en duurzaam toegangsbeleid voor de binnenstad

Op 4 oktober 2016 ontving u mijn brief over het voorstel voor het nieuwe toegangsbeleid. Dit is een gezamenlijk voorstel van alle in de projectgroep vertegenwoordigde partijen. Dit voorstel heeft inmiddels de fases van participatie en inspraak doorlopen en hieruit komen geen wijzigingen voort. Het nieuwe duurzame toegangsbeleid wordt u voor het reces ter vaststelling voorgelegd. U vindt de brief in bijlage 3. De daarin opgenomen maatregelen zijn onder andere:

- het voor duurzame voertuigen toestaan van langere laad- en lostijden;
- het voor duurzame voertuigen laden en lossen gedurende de vroege avonduren;
- het van 2020 tot 2025 afbouwen van de toegang voor traditionele voertuigen;
- het drastisch beperken van het aantal bestaande ontheffingen.

Technische uitwerking toegangsbeleid in tweede helft 2017

Duurzame bestel- en vrachtauto's moeten straks in het "palengebied" kunnen. Zij hebben immers ruimere laad-en-losmogelijkheden. Hiervoor voeren we in de tweede helft van dit jaar de technische maatregelen uit.

Ook kijken we dan kritisch naar alle nu bestaande ontheffingen

Vanuit het vastgelegde "nee tenzij beleid" komen alleen nog in uitzonderingssituaties leveranciers en verladers voor een vaste ontheffing voor het voetgangersgebied in aanmerking.

Ik verwacht overigens dat dit aangescherpte ontheffingsbeleid nog zeker wel de nodige aandacht gaat vergen. Er zullen bestaande verladers/leveranciers zijn die hier niet zonder meer genoeg mee nemen. Zij zullen proberen voor de nieuwe criteria alsnog in aanmerking te blijven komen.

Met de afdeling Vergunningen kijken we hoe deze transitie, binnen ook de beschikbare capaciteit, zo snel mogelijk in gang kunnen zetten. Uiteraard ervan uitgaande dat de Raad met de nieuwe ontheffingsregeling instemt.

Milieuzone voor vrachtverkeer heeft te weinig meerwaarde

Ten slotte heb ik u in maart dit jaar de Nota over een Milieuzone voor Haarlem gestuurd. Hierin leest u dat een milieuzone voor bestel- en vrachtwagens voor Haarlem te weinig meerwaarde heeft. U heeft hierover in de Commissie Beheer van 23 maart 2017 gesproken.

Nota Haalbaarheid Stedelijk Distributiecentrum na het zomerreces

Vanuit het activiteitenplan is nog één onderdeel in voorbereiding. Dit is de nota over de haalbaarheid van een (via een sluitende businesscase) op te zetten stedelijk distributiecentrum aan de rand van de stad. Vanuit dit centrum worden goederen voor winkels en horeca gebundeld aangeleverd met duurzame voertuigen. We noemen deze laatste stap



Haarlem

2017/269606
3

in de distributie de 'last mile'. Aan deze nota, die voor eind tweede kwartaal van 2017 is toegezegd, wordt nu de laatste hand gelegd.

Een distributiecentrum met sluitende businesscase lijkt niet zonder meer mogelijk

Samen met de projectgroep stedelijke distributie wil ik graag invulling geven aan een dergelijk distributiecentrum. Het blijkt echter op dit moment niet zonder meer mogelijk dit ook daadwerkelijk te realiseren. Zeker niet als het uitgangspunt wordt gehandhaafd dat het via een sluitende businesscase en zonder overheidsbijdrage haalbaar dient te zijn.

Nog nergens in ons land is dit op grote schaal van de grond gekomen en de initiatieven die er waren zijn kleinschalig van omvang gebleven of zijn inmiddels al weer gestaakt. Uiteraard zal ik in de haalbaarheidsnota de mogelijkheden en voorwaarden voor een dergelijk distributiecentrum aangeven.

Overige projecten:

De projectgroep blijft uiteraard gericht op het halen van de doelstelling om in 2025 de uitstoot van bestel- en vrachtauto's voor de binnenstad op nul te hebben. Daartoe zijn intussen een reeks aan nieuwe initiatieven in gang gezet. Deze zijn dus aanvullend op de vijf genoemde onderdelen uit het activiteitenplan. Ik geef u hiervan een korte opsomming.

Vuilnisauto's beperken met het project Green Collection

De inzameling van bedrijfsafval is vanuit de Europese regelgeving overgelaten aan de markt. Hier geldt dus de mededingingswetgeving.

In Haarlem zijn op deze vrije markt van bedrijfsafval vijf inzamelaars actief. Deze hebben allen in de binnenstad hun eigen klanten bij horeca, winkels en bedrijven. Dit leidt er toe dat iedere ochtend iedere inzamelaar met de eigen vuilniswagen de binnenstad in rijdt. Als het ware dus een treintje van vijf afvalwagens. Dit is vanuit het doel om tot uitstoot nul te komen, geen wenselijke situatie.

Samen met de directeur Spaarnelanden heb ik het initiatief genomen om te kijken of deze situatie binnen de kaders van de Europese en mededingingswet anders kan.

Dat heeft ertoe geleid dat bedrijven bereid zijn om nu samen te werken en in afstemming de inzameling te doen met minder vrachtauto's.

Dit doen ze als een pilot, want het moet zo worden georganiseerd dat ieder bedrijf wel het eigen marktaandeel behoudt en je moet weten welk afval van welk bedrijf is.

Deze pilot van bundeling heeft de werknaam Green Collection. Gestart wordt na het zomer reces. De datum moet nog worden bepaald.

Haarlem is de eerste gemeente in ons land waar deze bundeling als pilot wordt doorgevoerd. Uiteraard zal ik u na het reces rond de feitelijke start verder berichten.

Ook in de bouw het aantal voertuigen terugbrengen

Onder meer zijn in Amsterdam en Nijmegen ervaringen opgedaan om rond een bouwproject in de binnenstad het bouwgebonden transport te bundelen. Men deed dit door aan de rand van de stad een tijdelijke hub in te richten. Vanuit deze hub werden bouwmaterialen en personeel gebundeld. Sloopmateriaal werd vanuit de bouwplaats gebundeld afgevoerd.



Haarlem

2017/269606
4

Ik wil een dergelijke pilot ook in Haarlem starten. Uiteraard in nauw overleg met alle betrokkenen.

Aan een dergelijke pilot zijn kosten verbonden. Op dit moment wordt onder meer via het Ministerie onderzocht of voor een Haarlemse pilot een bijdrage verkregen kan worden.

Op het moment dat over een bijdrage duidelijkheid ontstaat, ga ik deze logistieke proef met het bouwgebonden verkeer met alle betrokkenen uitwerken.

Via een prijsvraag innovatie uitlokken

Vorig jaar is in Haarlem in afstemming met de Economic Board of Amsterdam een prijsvraag uitgeschreven onder startende ondernemers. Gevraagd is om met digitale smart innovatie, oplossingen aan te dragen om het aantal bestelbusjes in de stad terug te brengen.

Er zijn creatieve ideeën aangeleverd, maar deze waren vooral gericht op het op maat naar tijd en plaats aanleveren van goederen bij de consument die via internet iets besteld heeft.

Uiteraard geven wij aan deze bedrijven nu alle medewerking om hun project in Haarlem verder te brengen als men hier aan de slag gaat.

Ik zoek echter verder door naar innovaties om juist ook overdag in de winkelstraten het aantal bestelwagens te verminderen. Daarbij gaat het dan vooral om de zogenaamde business-to-business- aankopen. Ofwel, om ondernemers die via internet bij hun leverancier goederen bestellen en deze laten leveren bij de winkel of het bedrijf.

Op het verminderen van het aantal bestelbusjes dat van deze business-to-business-aankopen het gevolg is, verwacht ik dit najaar een tweede prijsvraag te richten.

Minder autobewegingen via een lever- en ophaalbox

Een van de innovaties betreft het plaatsen van een leverbox in een winkelstraat. Hier worden de producten aangeleverd die dan door winkeliers worden opgehaald. De leverancier hoeft dan niet meer naar afzonderlijke adressen te rijden. Dit spaart tijd en energie. Mogelijk kan daardoor met minder busjes een groter aantal klanten bediend worden.

Samen met de citymanager wordt nu met winkeliers en horeca ondernemers gesproken of ergens in de stad als pilot met zo een box gestart kan worden. De gesprekken lopen via de zogenaamde straatverenigingen. Mocht dit tot een concreet voorstel komen, dan zal ik u berichten.

Koploperbedrijven die de 'kar' trekken

Ik heb de samenwerking gestart met Haarlemse ondernemers die nu al duurzaam werken of al een duurzame bestelauto hebben. De bedoeling is om via deze 'koplopers' andere ondernemers te bereiken en hen te simuleren om ook de slag naar een duurzame distributie te maken. Meegenomen wordt of de inzet van bakfietsen mogelijk is in het vervoer van kleine artikelen in de stad.

Jaarlijkse monitoring op fijnstof

Aangegeven wordt om de twee jaar een peiling uit te voeren of de uitstoot van fijnstof afneemt. Haarlem zit nu al rond de door de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) vastgestelde voorkeurswaarde. Maar uiteraard is en blijft het de bedoeling om via de



Haarlem

2017/269606
5

activiteiten die ik met de projectpartners in gang zet, uiterlijk in 2025 op emissie nul te komen. Via de monitoring wordt op voortgang toegezien en gestuurd.

De motie “Vrachtwagens veilig op de weg” is ingevuld

Ondanks de maatregelen die hierboven zijn aangegeven, staat nog steeds een motie open om met formele inrijverboden bepaalde wegen voor vrachtwagens uit te sluiten. In bijgevoegde motie “Vrachtwagens veilig op de weg” (bijlage 4) dringt de gemeenteraad aan om een vrachtwagenverbod op de route Pijlslaan – Schouwtjeslaan door te voeren.

Een actueel beeld over het aantal vrachtauto's op deze wegen geeft een recent uitgevoerde waarneming. Daaruit blijkt dat de meeste vrachtwagens een bestemming hebben op de Stephensonstraat en Eysinkweg. Voor dit vrachtverkeer is geen alternatieve route voorhanden. Die moet wel via de Pijlslaan of de Schouwtjeslaan rijden. Dat geldt uiteraard niet voor doorgaand vrachtverkeer, maar dat blijkt nog geen 10 procent uit te maken van het vrachtverkeer. Hier hebben de vastgelegde aanrij- en wegroutes mogelijk ook hun effect.

Dit beeld sluit aan op eerdere verkeersmetingen in deze omgeving. Ook zijn de ongevallenstatistieken van deze omgeving bekeken. Hieruit komen geen bijzonderheden, al dan niet in relatie met vrachtverkeer, naar voren.

Tevens is met de verkeersadvisering van de politie gesproken over de effecten van een vrachtwagenverbod op deze route.

Belangrijk punt hieruit zijn de hoogtebeperkingen die het Haarlemse wegennet kent als gevolg van viaducten. Hierdoor is er geen alternatieve route voor een deel van het vrachtverkeer voor de bedrijven in de omgeving van de Stephensonstraat en Eysinklaan, vanwege de hoogte van het voertuig incl. lading.

Samen met het openbaar vervoer en de afvalwagens zouden in geval van een vrachtwagenverbod op deze route ontheffingen moeten worden afgegeven.

Dit geeft veel bureaucratie en heeft in de verkeersafwikkeling nauwelijks effect, omdat dit voor het bestemmingsverkeer niet kan gelden. Daarnaast zou een eventueel inrijverbod betekenen dat problemen ontstaan met kerende vrachtwagens die (te laat) ontdekken dat ze hun route moeten aanpassen.

De politie beschouwt een vrachtwagenverbod op de route Pijlslaan - Schouwtjeslaan dan ook niet als een adequate, handhaafbare maatregel.

Tot op heden ontbraken er exacte gegevens over de omvang van doorgaand vrachtverkeer op de route Pijlslaan – Schouwtjeslaan. Daarom is er in de week van 8 mei 2017 met kentekencamera's een trajectmeting verricht. Onder doorgaand verkeer worden in dit onderzoek de motorvoertuigen verstaan die het hele wegvak tussen de Westelijke Randweg en de Uit Den Boschstraat afleggen (in oostelijke of westelijke richting).

Op de gemiddelde werkdag rijden hier zo'n 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Hiervan betreft slechts 2% (120) doorgaande lichte bedrijfswagens (<3,5ton) en minder dan 1% (6) doorgaande zware vrachtwagens (>3,5t). Deze resultaten bevestigen de veronderstelling dat veruit het meeste vrachtverkeer een bestemming heeft in de omliggende wijk (b.v. bedrijven in de in Stephensonstraat, Eysinkweg, etc.).

Gezien deze resultaten, de medewerking van o.a. EVO/TLN om deze route zoveel mogelijk te laten vermijden in de logistieke planning, het verkeersbeeld en het advies



Haarlem

2017/269606
6

van de politie zie ik een vrachtwagenverbod op de route Pijlslaan – Schouwtjeslaan niet als een haalbare maatregel.

Ik stel voor de motie “Vrachtwagens veilig op de weg” hiermee af te doen.

Afbouw vervuilende voertuigen vanaf 2020

In het nieuwe toegangsbeleid voor de binnenstad is opgenomen dat in 2025 alleen nog duurzame voertuigen de winkelstraten kunnen inrijden. Afgesproken is dat we in 2020 vanuit alle bij het project betrokken partners aangeven, hoe we vanaf dat moment deze situatie in vijf jaar bereiken.

Vanaf nu wordt door de verladersorganisaties actief naar hun leden gecommuniceerd dat dit gaat gebeuren. Verladers en leveranciers kunnen hier in de aanschaf van een nieuw voertuig nu al mee rekening houden.

Extra middelen voor het project Stedelijke Distributie in de kadernota 2017

Op dit moment is voor het project Stedelijke Distributie helaas geen (operationeel) budget beschikbaar.

Daarom heb ik in de kadernota voorgesteld voor dit project middelen vrij te maken. Deze zijn opgenomen in het onderdeel verduurzaming en zijn bedoeld om maatregelen zoals hierboven genoemd met voldoende werkbudget uit te voeren.

Ik hoop u voor het moment voldoende te hebben bericht en zal u periodiek van verdere maatregelen en resultaten op de hoogte houden.

Met vriendelijke groet,

Drs Cora-Yfke Sikkema

Bijlagen:

1. Brief aan Cie Beheer incl. Activiteitenplan 1 juni 2015
Nota BBV nr.: 2015/309468 Green Deal Zero Emission Stadslogistiek
Nota BBV nr.: 2016/567212 Vrijgeven voor inspraak Toegangsregeling voetgangersgebieden
Nota BBV nr.: 2016/567610 Haarlem intensiveert reductie uitstoot bestel- en vrachtauto's
2. Kaartbeeld overeengekomen aanrij en wegrij (voorkeur) routes
3. Brief aan Cie Beheer 2016/447673 vaststelling nieuw en duurzaam toegangsbeleid binnenstad
4. Motie “Vrachtwagens veilig op de weg”



Haarlem

Gemeente Haarlem

drs. Cora-Yfke Sikkema

Wethouder duurzaamheid, mobiliteit, beheer en onderhoud

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 1 juni 2015
Contactpersoon S. Westerman
Doorkiesnummer 0235115139
E-mail swesterman@haarlem.nl
Bijlage(n) 1
Onderwerp Stedelijke distributie

Geachte leden van de commissie,

De commissie heeft op diverse momenten, recentelijk in november 2014, aandacht gevraagd voor overlast van vracht- en bestelwagens in de (randen van de) binnenstad; te noemen stedelijke distributie. Een van de vragen is om beperkingen door te voeren voor bestel- en vrachtverkeer op bepaalde wegen, zoals de Pijlslaan en de Schouwvtjeslaan. Aan de commissie is toegezegd op dit aspect terug te komen voor de zomer 2015.

Integrale aanpak

Graag wil ik u met deze brief berichten dat het mijn ambitie is om rond stedelijke distributie tot een aantal samenhangende maatregelen te komen. Hierbij neem ik uiteraard de voorliggende motie mee. Het is mijn ambitie om de overlast van bestel- en vrachtauto's voor de binnenstad terug te brengen vanuit een integrale aanpak en vanuit een pakket maatregelen die met elkaar samenhangen.

In de eerste plaats gaat het om het aspect verkeerscirculatie. Gelukkig kent Haarlem objectief gezien, gemeten naar geregistreerde ongevallen, geen acuut verkeersonveilige situaties op wegen die door bestel- en vrachtauto's worden gebruikt. Wel wordt de overlast door dit verkeer ervaren. Deze overlast wil ik terugdringen, binnen de mogelijkheden die er zijn. De ene weg leent zich immers beter voor zwaar verkeer dan de andere. Daarom wil ik samen met de brancheorganisaties bekijken of er afspraken zijn te maken over aankomst- en vertrekroutes. Het voornemen is om de overlast voor omwonenden te beperken en de overlast en waar mogelijk te spreiden. Ook zal ik nagaan of in de binnenstad de overlast van laden en lossen verder kan worden teruggebracht, rekening houdend met beschikbare financiële middelen. We moeten er ook rekening mee houden dat door de toename van het aantal internet-aankopen, het aantal bestelwagens in de binnenstad ook toeneemt. En die rijden ook buiten de venstertijden. Ik wil bezien hoe dit aantal tot een minimum kan worden beperkt.



Haarlem

2

Bij stedelijke distributie gaat het echter niet alleen om verkeersveiligheid en verkeerscirculatie. Ook duurzaamheid is een belangrijk aspect. Hoewel Haarlem de uitstoot van fijnstof niet boven de vastgestelde marges uitkomt, is het mijn ambitie om de emissie uitstoot van bestel- en vrachtauto's de komende jaren aanzienlijk terug te brengen. Dit vereist uiteraard ook een inspanning van verladers zelf. Ik zal samen met brancheorganisaties de mogelijkheid en wenselijkheid van een milieuzone voor Haarlem nagaan, waarbij alleen schone voertuigen met moderne motoren de binnenstad in mogen rijden. Ook zal ik voor de langere termijn de haalbaarheid van gebundelde stadsdistributie onderzoeken.

Samenwerking

De tijd dat de gemeente kon opleggen wat moest gebeuren is voorbij. Daarom wil ik voornoemde activiteiten in gang zetten, samen met betrokken organisaties als EVO, Transport en Logistiek Nederland en Centrum Management. Ook wil ik kijken of Haarlem kan aansluiten bij de zogenaamde Green Deal benadering, waarbij partijen gezamenlijk en met steun van de rijksoverheid tot prestatieafspraken komen rond bijvoorbeeld routing, manier van laden en lossen en duurzaamheid. Over de ontwikkelingen zal afstemming plaats vinden met de wijkraden in de binnenstad en specifieke bewoners(-groepen). Wellicht dat afspraken vertaald kunnen worden in een convenant dat gezamenlijk wordt aangegaan. Ik wil dit onderzoeken en ben hierover al in gesprek met diverse partijen. Ik wil de uitstoot en overlast van bestel- en vrachtwagens beperken en zal kijken of het haalbaar is om vanuit de gezamenlijke aanpak die mij voor ogen staat, te komen tot een pakket aan maatregelen dat leidt tot een zero emissie situatie door bestel en vrachtauto's voor de binnenstad in 2025.

Activiteitenplan

In de bijlage bij deze brief treft u de activiteiten aan die mij voor ogen staan voor het komend jaar. Alles wat ik onderneem, doe ik in samenwerking met betrokken partijen. Het gaat zowel om maatregelen met een meer verkeerskundige invalshoek als om maatregelen die vanuit het aspect duurzaamheid meer op zichzelf staan. Tevens geef ik in dat activiteitenplan aan met welke maatregelen, mede naar aanleiding van uw motie, inmiddels een aanvang is gemaakt.

Brainstorm bijeenkomst

Om de problematiek vanuit een gelijke uitgangspositie op te pakken en om verwachtingen met elkaar te delen over de te nemen maatregelen, stel ik voor om met leden van de commissie na het zomerreces een brainstormbijeenkomst stedelijke distributie te houden. Hierin bespreek ik uiteraard graag de inbreng van de commissie.

Ik hoop u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd en hoop dat wij met elkaar de komende tijd tot een aantal verbeteringsmaatregelen rond stedelijke distributie kunnen komen. Ik verwijs u graag naar het in de bijlage opgenomen activiteitenplan stedelijke distributie en de daarin opgenomen aanpak.

Met vriendelijke groet,

drs. Cora-Yfke Sikkema

Bijlage: Activiteitenplan stedelijke distributie

Inleiding

In deze notitie worden de activiteiten genoemd om vanuit een integrale aanpak de overlast van stedelijke distributie te verminderen. De planningsaspecten staan hierin cursief gedrukt. De aanpak willen we doen vanuit de volgende uitgangspunten:

- Voor de hele binnenstad: er wordt gekozen om de hele binnenstad bij maatregelen mee te nemen. En dus niet alleen de in de motie uit 2014 genoemde wegen (Schouwjtjeslaan en Pijlslaan). Dit vanwege de samenhang die er is; een maatregel op wegvak A, betekent vaak extra verkeersdruk op wegvak B. Vandaar dat wordt ingezet op een samenhangend stelsel van aankomst- en vertekroutes.
- Integraliteit: stadsdistributie kent verkeerskundige aspecten en duurzaamheidsaspecten. Een oplossing voor bijvoorbeeld een aankomstroute, betekent nog niet dat daarmee tevens een duurzame oplossing wordt gerealiseerd. En omgekeerd; schone voertuigen zullen de binnenstad wat betreft verkeersdruk van vrachtwagens blijven belasten. Er wordt dan ook gekozen voor een integrale aanpak om op beide het optimum te bereiken.
- Zo min mogelijk regelgeving via gebods- of verbodsbepalingen: Dit sluit aan op het coalitieprogramma om de regeldruk van de overheid waar mogelijk te verminderen. Dit betekent dat er bij voorkeur niet wordt gewerkt met inrijverboden en bijbehorende regelgeving voor ontheffingen. De inzet is er op gericht om samen met de brancheorganisaties te komen tot een stelsel aan aankomst- en vertekroutes voor de binnenstad en actief naar bedrijven het gebruik te stimuleren.
- Geen negatieve prikkel, maar een positieve: er wordt ingestoken op maatregelen waarmee naar partijen iets geboden wordt. Bijvoorbeeld veilige en goed vindbare aankomstroutes. Dit is effectiever dan het benoemen van wat niet mag.
- Partijen betrekken: om tot gerichte maatregelen te komen die effectief zijn in de uitvoering, is draagvlak bij betrokken partners als winkeliers, leveranciers en distributeurs van belang. Zeker voor meer ingrijpende maatregelen op de langere termijn. Er wordt dan ook voor gekozen om maatregelen samen met deze partijen uit te werken. Over de ontwikkelingen zal afstemming plaats vinden met de wijkraden in de binnenstad en specifieke bewoners(-groepen).
- Financiële randvoorwaarden: gelet op de financiële situatie van de gemeente, is het vertrekpunt dat maatregelen moeten passen binnen bestaande budgetten en kaders. De insteek zal dan ook zijn om samen met betrokken partijen binnen de gestelde mogelijkheden tot maatregelen te komen en met name initiatieven die vanuit verladers- en vervoerdersorganisaties zelf naar voren komen en faciliteren.

Moties

In november 2014 heeft de raad de motie 'Vrachtwagens veilig op de weg' aangenomen. Hierin wordt het college verzocht in overleg met wijkraden, winkeliersverenigingen en de Fietsersbond te onderzoeken op welke wegen op grond van de verkeersveiligheid en aanwezige alternatieve routes beperkingen kunnen worden ingesteld voor vrachtwagens en hierbij specifiek een inrijverbod op de route Schouwtjeslaan - Pijlslaan te bezien en de raad hierover binnen zes maanden te informeren.

Een motie met gelijke strekking werd eerder ingediend in 2011. Deze is echter door omstandigheden nooit formeel richting de raad afgehandeld en wordt nu betrokken bij de motie van eind vorig jaar.

Beide moties gaan uit van het opleggen van beperkingen aan vrachtverkeer. Dit heeft twee nadelen. Ten eerste leidt een dergelijke beperking tot een verschuiving van verkeer naar andere routes, die daardoor extra belast worden. Daarnaast moet altijd voor vrachtverkeer dat een bestemming heeft op het betreffende wegvak, een ontheffing van het inrijverbod worden afgegeven. Bijvoorbeeld voor leveranciers, nutsbedrijven en verhuishagens. Insteek voor dit plan van aanpak is om de overlast te verminderen door in overleg met de branche-organisaties tot alternatieve (voorkeurs) routes te komen, waarbij de rotonde Pijlslaan en de Schouwtjeslaan zoveel mogelijk ontlast worden. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat deze route de schakel is tussen de Westelijke Randweg en de zuidzijde van de binnenstad. Doordat er geen brug op korte afstand van de Schouwtjesbrug ligt, zal er niet voor alle situaties een alternatieve, verkeersveilige route beschikbaar zijn.

De motie wordt meegenomen in het voorstel dat de commissie hierover in het 4^e kwartaal ontvangt.

Lopende zaken

Overleg over Green deal aanpak

Met Transport en Logistiek Nederland is overleg gestart om, met alle betrokken partijen te komen tot samenwerking en het vastleggen van afspraken over laden en lossen, routing en voor de eindsituatie een mogelijke green deal aanpak. Green deal is een convenant dat partijen aangaan om tot zero emission voor de binnenstad te komen in 2025. Onder een dergelijke gezamenlijke aanpak kunnen zowel verkeerskundige aspecten, als duurzaamheidsaspecten worden opgepakt. De Green deal is een recent instrument van de rijksoverheid en koepelorganisaties. Bedrijven, maatschappelijke organisaties of andere overheden lopen soms tegen problemen aan als ze een duurzame stap willen maken. De Rijksoverheid kan helpen de knelpunten op te lossen door een Green Deal met ze aan te gaan.

De Green Deal helpt om duurzame plannen uit te voeren. Bijvoorbeeld voor energie, klimaat, water, grondstoffen, biodiversiteit, mobiliteit, *biobased economy*, bouw en voedsel. Deze landelijke benadering zal samen met EVO / TLN en de

lokale partners worden omgezet in acties op gemeentelijk niveau zoals deze binnen dit actieplan zijn beschreven.

Gesprekken met transportbedrijf Beentjes:

Met de firma Beentjes worden op dit moment gesprekken gevoerd om voor hun bevoorrading in Haarlem op korte termijn een duurzaam aangedreven vrachtwagen in te zetten (elektrisch of groengas). Dit is een eerste stap in het streven naar zero-emission bevoorrading van de binnenstad. Bij de keuze van het voertuig zal nadrukkelijk ook aandacht zijn voor de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Dit heeft relatie met de afmetingen van het voertuig en voorzieningen zoals een achttuitrij- / dode-hoekcamera. Met deze eerste stap kan ervaring worden opgedaan om te bezien wat dit bedrijfseconomisch betekent en meer bekendheid worden gegeven aan de ambities van Haarlem op het gebied van stedelijke distributie. Uiteraard met de bedoeling ook andere bedrijven hiervoor te interesseren als een spin off effect. *Gesprekken zijn gaande en het is de intentie dat een en ander nog dit jaar wordt geëffectueerd.*

Synchroon hieraan lopen de ontwikkelingen op het gebied van allerlei soorten duurzaam gas (ook wel groengas of LNG). In een eerder overleg met voormalig wethouder Van Doorn is de mogelijkheid van koppeling met lokaal biogas aan de orde geweest. Dit betreft gas dat wordt gewonnen uit organisch materiaal. Biogas heeft van zichzelf een te lage energiedichtheid voor gebruik in motorvoertuigen. Om dit op te lossen wordt het omgezet in groengas. Op dit moment rijdt de OVtaxi in Haarlem reeds op groengas. In deze lijn passen ook de ontwikkelingen rond LNG gas. Toepassing van LNG in wegtransport en in de scheepvaart reduceert de emissie van fijnstof en NOx. Ook ten aanzien van de CO2 reductie levert LNG een duidelijke bijdrage. De toepassing van LNG in de scheepvaart en het wegtransport staat dan ook in de belangstelling. Eventuele kansen voor firma Beentjes zijn in eerste instantie afhankelijk van de beschikbaarheid van een tanklocatie. Hiervoor wordt naar mogelijkheden gezocht via het toenemende aantal contacten binnen het netwerk van vervoerders, verladers, ondernemers en betrokken overheden.

Maatregelen stedelijke distributie op korte termijn

Nadere beschouwing laden en lossen

Het laden van vrachtwagens vormt in de binnenstad op een aantal plekken een probleem. Met name vanwege het ruimtebeslag. In 2007 is op initiatief van de gemeente, ondernemers, leveranciers aan detailhandel en horeca in Haarlem en hun vervoerders een bevoorradingsprofiel voor de binnenstad van Haarlem opgesteld (door adviesbureau Buck). In het bevoorradingsprofiel zijn de kenmerken van de goederenstromen van en naar de ondernemingen in de binnenstad van Haarlem in beeld gebracht. Tevens biedt het een basis voor het vaststellen van de knelpunten in de bevoorrading, het realiseren van oplossingen hiervoor en het vergroten van de efficiency bij de bevoorrading van de binnenstad. De bevindingen uit 2007 over de feitelijke situatie rond laden en lossen worden geactualiseerd. Daarbij wordt bezien of er acuut onveilige situaties zijn die voor laden en lossen opgepakt kunnen worden. *De commissie wordt hierover in het 4^e kwartaal geïnformeerd.*

Dat de actuele hinderlijke situaties in de binnenstad aandacht hebben blijkt onder andere uit de inspanningen in 2014 / 2015 met betrekking tot de Gasthuisstraat en Klein Heiligland.

Het laden en lossen van de Dekamarkt en Marqt aan de Gedempte Oude Gracht vindt grotendeels via de achterzijde plaats. Dit betekent dat er per dag een aantal vrachtwagens manoeuvreert door de Gasthuisstraat. In combinatie met het fiets- en voetgangersverkeer voor onder andere de bibliotheek is dit geen optimale situatie. Om de knelpunten concreet vast te leggen hebben bewoners verkeerstellingen uitgevoerd. Ook vanuit de gemeente zijn ter ondersteuning observaties verricht van de situatie. De bewoners van de Gasthuisstraat pleiten al sinds de vestiging van de twee winkels voor het weren van vrachtverkeer uit hun straat. Dit is echter niet eenvoudig door te voeren. In overleg met de bewoners en de twee winkels wordt naar een compromis gezocht tussen de wensen / behoeften van alle betrokkenen. Gesprekken zijn nog gaande.

In de smalle woonstraat Klein Heiligland was sprake van hinder / overlast als gevolg van vrachtverkeer. De breedtebeperking die tot voor kort in deze straat alleen met bebording werd aangegeven wordt nu tevens met vaste palen afgedwongen. Dit resultaat is na uitgebreide afstemming met belanghebbenden en bewoners en ondernemers bereikt. In overleg met de bewoners wordt nu bekeken hoe de leefbaarheid verder kan worden vergroot.

Aankomst- en vertrekrijroutes:

Uit gesprekken blijkt dat er bereidheid is om met de gemeente mee te denken over de routes waarmee leveranciers de binnenstad aanrijden en uitrijden. Naast het vervoersaspect zullen ook zaken als verkeersveiligheid en leefbaarheid in overweging worden genomen. Het is de bedoeling om te komen tot een gerichte informatie voor leveranciers, waarin de routes die men kan berijden staan aangegeven. Op deze routes zullen maatregelen worden uitgewerkt rond verkeersveiligheid, bewegwijzering en op voorhand gecommuniceerde laad- en losplekken. Dit gebeurt samen met de belanghebbendenorganisaties. In 2012 is over de routing een eerste contact geweest met verladers- en vervoerdersorganisaties TLN / EVO. Dit heeft geleid tot een voorlopige inventarisatie van knelpunten, een analyse van de Haarlemse situatie in de binnenstad, trends en ontwikkelingen. TLN en EVO geven hierbij aan bereid te zijn om in goede samenwerking met de gemeente en andere betrokken partijen tot een zorgvuldige en duurzame invulling van de bevoorrading te komen.

Deze intentie zal nu concreet worden vertaald in afspraken over aankomst- en vertekrouten naar de binnenstad. Deze routes moeten op draagvlak bij de betrokken partijen berusten. *Het resultaat van uitgewerkte routing, wordt in het 4^e kwartaal van 2015 aan de commissie voorgelegd.*

Onderzoek naar venstertijden

Op dit moment gelden venstertijden tussen 6 uur en 11 uur in de ochtend. Na dat tijdstip mag niet meer geladen en gelost worden. Dit betekent dat leveranciers beperkt de tijd hebben om in de binnenstad te komen. Bovendien op een tijdstip dat zij last hebben van de ochtendspits en files. Dit leidt er toe dat met grotere voertuigen wordt gereden om in één keer alles te aan te leveren. Dit heeft voordelen

als het gaat om energiereductie, maar nadelen als het gaat om de stedelijke belasting. Mogelijk kan het oprekken van de venstertijden tot meer spreiding en dus minder overlast leiden. Dit aspect wordt nader onderzocht in overleg met verladers zelf. *Inzet is er op gericht om de commissie in het 4^e kwartaal van 2015 hierover te berichten.*

Optimaliseren particuliere beleving

De opkomst van internetwinkelen heeft een groter aantal afzonderlijke voertuigbewegingen in woonstraten tot gevolg. Hierbij is nog veel te winnen op gebied van bundeling van leveringen. Het opbouwen van een netwerk met contacten in deze sector zal ook onderdeel zijn van de inspanningen op gebied van stedelijke distributie om samen met de vervoerders de efficiëntie van de goederenstroom in de particuliere sector te vergroten. Het aspect internet en de relatie naar de bevoorrading wordt betrokken bij de diverse uitwerkingen die in dit activiteitenplan worden genoemd.

Koers voor lange termijn

De rode draad in het verbeteren van de stedelijke distributie in Haarlem wordt samenwerking met ondernemers, vervoerders, beladers, bewoners, overheden en andere belanghebbende partijen. Over de ontwikkelingen zal afstemming plaats vinden met de wijkraden in de binnenstad en specifieke bewoners(-groepen). Zoals beschreven bij de uitgangspunten wordt niet voor een restrictieve strategie gekozen, maar voor het in kaart brengen en stimuleren van het gebruik van routes die de functie als onderdeel van hoofdroutes voor bevoorrading aankunnen, met zomin mogelijk neveneffecten op gebied van leefbaarheid, overlast en verkeersveiligheid. De stip aan de horizon van een overslagpunt aan de rand van Haarlem blijft hierbij in gedachten. Een verkenning naar de haalbaarheid hiervan zal deel uitmaken van de visie op lange termijn. Vanzelfsprekend moeten inspanningen op gebied van structurele oplossingen op geen enkele manier ten koste gaan van kansen die op korte termijn benut kunnen worden. Er zal gelijktijdig op hoofdlijnen en detailniveau gewerkt worden aan het streven naar een optimale zero emission bevoorrading van de Haarlemse binnenstad.

Stadsdistributiecentrum

Bij deze opzet vindt de bevoorrading in de binnenstad plaats vanuit een distributielocatie aan de rand van de stad. Leveranciers en besteldiensten rijden niet meer ieder voor zich met eigen voertuigen de stad in, maar hebben een depot in dit distributiecentrum en vervolgens wordt gezamenlijk met milieuvriendelijke voertuigen, gecombineerd het natransport naar en vanuit de stad opgepakt. Onderdeel van de samenwerking met verladers- en vervoerdersorganisaties zal zijn om voor Haarlem de haalbaarheid van een distributiecentrum en eventueel meerdere stadslogistieke centra te gaan uitwerken. Onder welke condities is dit haalbaar en welke voorwaarden gelden er om voor een dergelijke opzet tot een sluitende business case te komen? Hierbij spelen uiteraard de nodige potentiële risico's, maar afgezet tegen het toenemend gebruik van bestelauto's als gevolg van bijvoorbeeld internet aankopen, is een stadsdistributiecentrum een formule om de overlast van bevoorrading duurzaam op te lossen. De mogelijkheden voor

stadsdistributie worden betrokken bij de samenwerking met partners in een eventuele green deal aanpak voor zero emission reductie. *De commissie ontvangt in het tweede kwartaal 2016 een notitie over de haalbaarheid van een dergelijke formule voor Haarlem.*

Milieuzone

Diverse gemeenten hebben een milieuzone voor de binnenstad doorgevoerd. Daarbij worden alleen voertuigen toegelaten die over moderne, euro norm geclassificeerde, motoren beschikken. In de praktijk in andere steden blijkt dat het merendeel van de bestel -en vrachtauto's aan deze voorwaarden voldoet en over moderne motoren beschikt. Een milieuzone betekent een fors stuk regelgeving en investering. Middels camerabewaking aan de rand van de binnenstad moet van auto's gedetecteerd worden of ze wel of geen toegang hebben. In Haarlem heeft nu geen overschrijding van de Europese normen van fijn stof en stikstofdioxide (NO₂) plaats. Op voorhand lijkt een milieuzone voor Haarlem dan ook niet noodzakelijk. Toch is het van belang te bezien of deze een bijdrage kan leveren aan de verdere afname van energie uitstoot in de binnenstad. En of maatregelen en rendement tegen elkaar opwegen. De voor en nadelen van een milieuzone zullen tegen elkaar worden afgewogen. Vooralsnog is de insteek dat een dergelijke zone voor de Haarlemse situatie niet hoeft te worden overwogen. *Maar hierover zal de commissie in het tweede kwartaal 2016 nader worden bericht, wanneer ook in het kader van de zogenaamde green deal aanpak tot een pakket aan maatregelen wordt gekomen.*



Haarlem

Gemeente Haarlem

drs. Cora-Yfke Sikkema

Wethouder duurzaamheid, mobiliteit, beheer en onderhoud

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 27 mei 2016
Ons kenmerk STZ/2016/248920
Contactpersoon S. Westerman
Doorkiesnummer 0235115139
E-mail swesterman@haarlem.nl
Bijlage 3
Onderwerp Stedelijke distributie

Geachte leden van de commissie Beheer,

In mijn brief van 23 maart 2016 heb ik aangegeven in het tweede kwartaal van 2016 te rapporteren over de bevoorradingsroutes. Hoe kom je in een compacte stad als Haarlem tot goede aanrijroutes voor bestel- en vrachtwagens naar de binnenstad? En hoe verlaat je deze ook weer met een route die de minste belasting voor de stad geeft? Dit is in elke stad een lastige kwestie, dus ook in Haarlem. Dat vergt keuzes en afwegingen.

Kaart voorkeursroutes voor bevoorrading

In afstemming met onze samenwerkingspartners in het kader van de Green Deal Stadsdistributie is bijgaande kaart opgesteld van de voorkeursroutes voor bevoorrading van de binnenstad. De op het kaartbeeld opgenomen routes voldoen aan de volgende uitgangspunten:

- Met de route wordt aangesloten op de rijrichting waar het merendeel van de bestel- en vrachtauto's vanuit de regio Haarlem binnenkomen;
- Zo min mogelijk belasting van lokaal wegennet;
- Gebruik van 50 km/uur wegen;
- Vermijden van hinder-/overlastlocaties voor omwonenden;
- In de route komen geen zogenaamde black spot punten (verkeersonveilige situaties) voor;
- Situaties met een dode hoek knelpunt zijn zoveel mogelijk uitgesloten;
- Er is rekening gehouden met de beschikbare bruggen over de diverse waterwegen en viaducten (doorrijhoogten).

Samenwerkingspartner EVO/TLN ziet kans deze routes te verwerken in hun logistieke route programma (TLN planner) die wordt gebruikt door diverse



Haarlem

2

bedrijven. Hiermee wordt het volgen van deze voorkeursroutes een vast onderdeel van de logistieke planning van de bij deze partijen betrokken bevoorrading voor Haarlem. Tevens zal deze kaart via de gemeentelijke website beschikbaar worden gemaakt. TLN/EVO is tegelijkertijd bereid verdere verbeteropties in kaart te brengen om de efficiëntie van bevoorrading verder te verhogen.

Beschrijving voorkeursroutes voor bevoorrading

Gestart is met de twee hoofdontsluitingen van Haarlem aan de oostzijde. Dit betekent vanuit de A200 en N205. Vervolgens is vanaf deze punten de meest voor de hand liggende route voor vrachtverkeer over het Haarlemse 50 km/uur wegennet aangegeven. Vanaf de A200 zijn de belangrijkste onderdelen hiervan de Oudeweg, de Bolwerken, Gedempte Oostersingelgracht, Gedempte Oude Gracht en Parklaan. Vanaf de N205 zijn dit de Schipholweg, Florapark, Van Eedenstraat, Wilhelminastraat en de singels rond de binnenstad. De ontsluiting van de westzijde van Haarlem is vanuit de meest logische relatie tussen de Westelijke Randweg en de voor vrachtverkeer geschikte bruggen over de Leidsevaart bepaald. Onderdeel hiervan zijn de Verspronckweg, Zijlweg en zuidelijk entree van de N205 in Haarlem. Vanuit noordelijke richting is de Westelijke Randweg de voorkeursroute, waarna deze overlapt met de westelijke ontsluiting. Vruchtverkeer vanuit zuidelijke richting kan via de N201, N208 en Zuiderhoutlaan aansluiten op de N205 (Spanjaardslaan, Dreef en Kamperlaan).

Afdoening motie "Vrachtwagens veilig op de weg"

In bijgevoegde motie "Vrachtwagens veilig op de weg" wordt specifiek gevraagd om een vrachtwagenverbod op de route Pijlslaan – Schouwtjeslaan. Om een actueel beeld te krijgen van de verkeerssituatie op deze route is er in het voorjaar 2016 een observatie verricht m.b.t. de hoeveelheid en soort vrachtverkeer dat van deze route gebruik maakt. Het verkeersbeeld tijdens deze waarneming is passend bij het aantal winkels en bedrijven in de omgeving van de Stephensonstraat en Eysinkweg. Er is nauwelijks sprake van doorgaand vrachtverkeer. Dit beeld sluit aan op eerdere verkeersmetingen in deze omgeving. In het kader van de verkeersveiligheid zijn de ongevalstatistieken van deze omgeving bekeken. Hieruit komen geen bijzonderheden, al dan niet in relatie met vrachtverkeer, naar voren.

Tevens is met de verkeersadvisering van de politie gesproken over de effecten van een vrachtwagenverbod op deze route. Belangrijk punt hieruit zijn de hoogtebepalingen die het Haarlemse wegennet kent als gevolg van viaducten. Hierdoor is er geen alternatieve route voor een deel van het vrachtverkeer voor de bedrijven in de omgeving van de Stephensonstraat en Eysinklaan, vanwege de hoogte van het voertuig incl. lading. Samen met het openbaar vervoer en de afvalwagens zouden in geval van een vrachtwagenverbod op deze route zoveel ontheffingen moeten worden afgegeven dat dit niet goed handhaafbaar is. Daarnaast kunnen mogelijk problemen ontstaan met kerende vrachtwagens die (te laat) ontdekken dat ze hun route moeten aanpassen. De politie beschouwt een vrachtwagenverbod op de route Pijlslaan - Schouwtjeslaan dan ook niet als een adequate, handhaafbare maatregel.

Gezien de medewerking van o.a. EVO/TLN om deze route zoveel mogelijk te laten vermijden in de logistieke planning, het verkeersbeeld en het advies van de politie zie ik een vrachtwagenverbod op de route Pijlslaan – Schouwtjeslaan niet als een wenselijke maatregel. Ik stel voor de motie "Vrachtwagens veilig op de weg" hiermee af te doen.



Haarlem

3

Vervolg

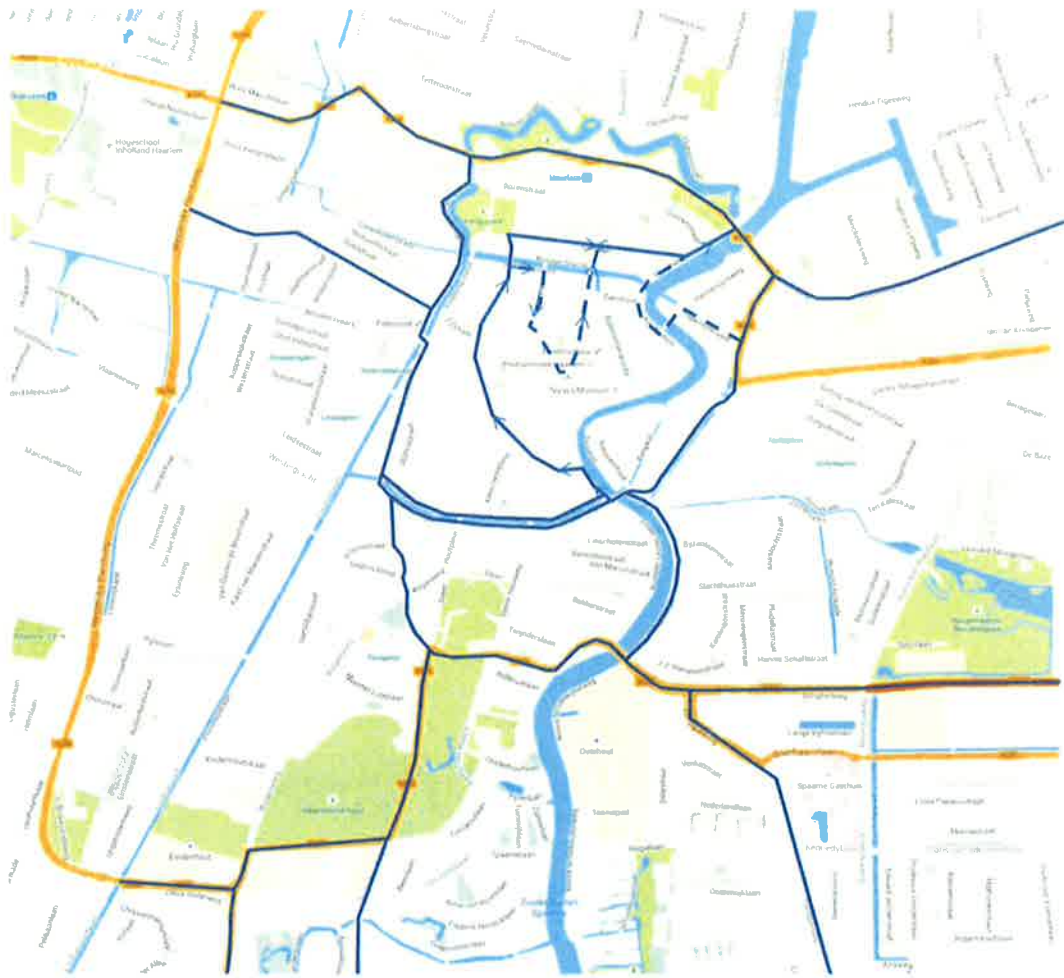
Met de voorkeursroutes is weer een stap gemaakt in de richting van Zero Emission Stadslogistiek in 2015. De bij de Green Deal betrokken partijen gaan er alles aan doen om bij hun achterban het gebruik van deze routes te stimuleren. Dit betekent niet dat deze partijen hiermee de aantallen bestel en vrachtauto's als een feit accepteren. Naast deze voorkeur routing wordt gewerkt aan maatregelen om het aantal voertuigen te verminderen. Zo wordt een nieuw toelatingsbeleid tot het voetgangersgebied in de binnenstad opgesteld¹ samen met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, distributeurs en bewoners. Daarbij hanteer ik het uitgangspunt om duurzame vormen van bevoorrading te stimuleren door het toelatingsbeleid voor deze categorie te versoepelen. Dit nieuwe beleid leg ik eind 2016 aan u voor, rekening houdend met het creëren van draagvlak onder winkeliers, horeca en verladers/vervoerders met en door onze samenwerkingspartners. Tevens wordt, zoals ik u heb toegezegd, een eventuele milieuzone onderzocht en wordt een verkenning van een stedelijk distributie centrum aan de rand van de stad uitgewerkt.

Ik hoop u voor het moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

drs. Cora-Yfke Sikkema

¹ In lijn met de bijgevoegde motie "weren groot en zwaar vrachtverkeer in het centrum".





10-4



535734

Motie weren groot en zwaar vrachtverkeer in het centrum

De Raad van de Gemeente Haarlem, in vergadering bijeen op donderdag 10 februari 2011

Kennisnemende van

- a) De op de agenda staande 'Kredietaanvraag realisatie Openbare Ruimte Raaksproject';
- b) De in het kader van de behandeling hiervan door wethouder van Doorn gedane uitspraken over te vrezende overlast door zwaar en groot vrachtverkeer op de Raaks, verwijzende naar schade en overlast door het (vele) grote en zware vrachtverkeer in het centrum;
- c) De bij voortdurende optredende overlast en de schade aan openbaar en particulier bezit in de binnenstad door zwaar en groot vrachtverkeer in o.m. de Gasthuisstraat;
- d) Het succesvol weren van zwaar of milieuvervuilend vrachtverkeer in andere oude binnensteden, zoals Utrecht;

van mening dat

- a) Oude binnensteden zoals die van Haarlem vrijwel overal ongeschikt zijn voor zwaar en groot vrachtverkeer;
- b) De inrichting en leefbaarheid van onze waardevolle historische binnenstad niet door vervoerders maar door het gemeentebestuur dient te worden bepaald;

besluit

1. Het college te verzoeken onderzoek te doen naar hoe en onder welke voorwaarden in de oude Haarlemse binnenstad kan worden overgegaan tot het weren van zwaar en groot vrachtverkeer;
2. Hierbij uit te gaan van een gebied globaal begrensd door Lange Herenvest, Oostvest, Papentorenvest, Koudenhorn, Hooimarkt, Parklaan, Kenaupark, Kinderhuisvest, Zijlvest, Wilheminastraat, de zuidelijke vesten, Lieve Vrouwegracht en Schalkwijkstraat, waarbij de begrenzende straten, vesten en wegen, alsmede Ged. Oude Gracht, Nassaulaan, Nassauplein en Zijhuizen worden geacht geen onderdeel te zijn van het gebied;

en gaat over tot de orde van de dag.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'VVD', 'SP', 'TROTS', and other illegible marks.

572/EGU

CYS

20

Motie Vrachtwagens veilig op de weg

De gemeenteraad van Haarlem in vergadering bijeen op 3, 5 en 6 november 2014,
in beraadslaging over de Programmabegroting 2015,

Overwegende dat:

- Bereikbaarheid van Haarlem met vrachtwagens van belang is voor de economie, maar tegelijkertijd vrachtwagens zorgen voor grotere onderhoudskosten voor wegen en op specifieke locaties verkeersonveilige situaties voor met name fietsers en voetgangers;
- Er in Haarlem nergens een lengte- en/of gewichtsbeperving voor vrachtwagens geldt terwijl dit reeds in het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan uit 2003 in het vooruitzicht is gesteld (HVVP 2003, blz. 77)
- Volgens dit plan door woonwijken geen vrachtverkeer hoort te rijden en over GOW-B wegen geen wijkvreemd verkeer en met het oog op de verkeersveiligheid vrachtauto's zullen worden gebundeld op daartoe aangewezen routes en ook hier nog geen uitvoering aan is gegeven (HVVP 2003, blz. 77);
- Omliggende gemeenten hebben gekozen voor een inrijverbod voor vrachtwagens op gevaarlijke locaties zoals de Zonnebloemlaan (Aerdenhout) en de Lanckhorstlaan (Heemstede);
- De gemeente naar aanleiding van het dodelijke ongeval bij de flessenhals Pijlslaan in augustus 2013 nog geen enkele actie heeft ondernomen;
- Bewoners in het kader van DO Schouwtjeslaan in 2011 hebben gevraagd om afsluiting voor het vrachtverkeer en door het college is toegezegd dat de gemeente hard nadenkt over de rol van het vrachtverkeer als belastende factor in de binnenstad en omliggende wijken en het college er nog op terug zou komen, maar ook dit tot op heden niet is gebeurd (verslag commissie Beheer van 13 januari 2011, blz. 6);
- Vrachtwagens tussen Wagenweg en rotonde Pijlslaan kunnen rijden via Wagenweg, Leidsevaart of Westelijke Randweg;

Verzoekt het college:

- In overleg met wijkraden, winkeliersverenigingen en de Fietsersbond te onderzoeken op welke wegen op grond van de verkeersveiligheid en aanwezige alternatieve routes beperkingen kunnen worden ingesteld voor vrachtwagens en hierbij specifiek een inrijverbod op de route Schouwtjeslaan – rotonde Pijlslaan te bezien en de raad hierover binnen 6 maanden te informeren

en gaat over tot de orde van de dag.

ChristenUnie

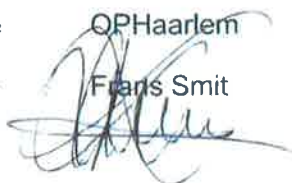
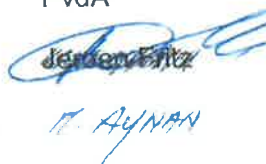
OPHaarlem

PvdA

Frank Visser

Frans Smit

Jeroen Frits

T. AYNAN

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 gezien 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
- Drukke 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 ontheffingenbeleid.

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 ontlenen 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 bevoordelen 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 bevoorradende 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 bevoorradingstijden 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 vooralsnog 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

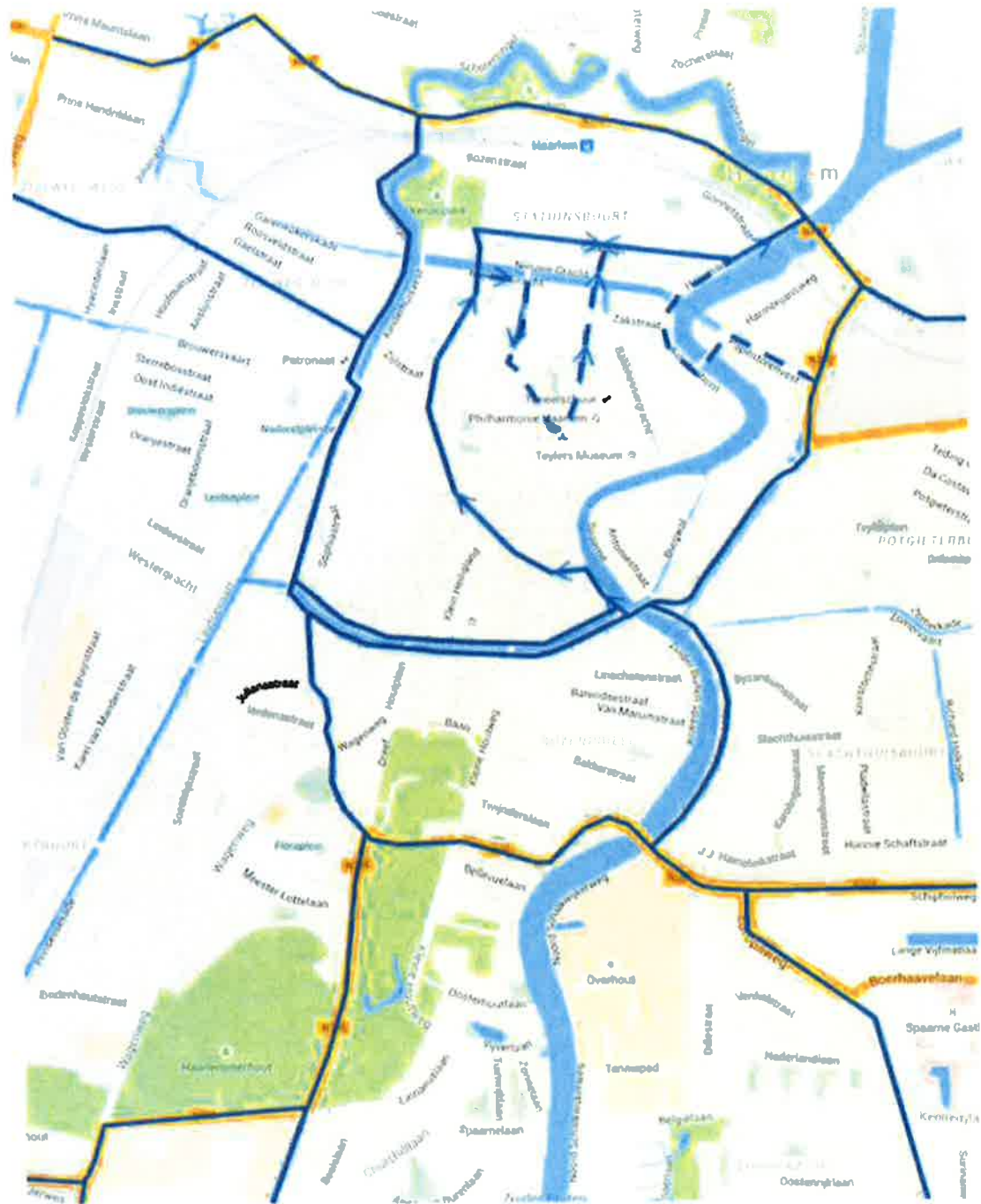
Peter Tromp, Beleids-/Accountmedewerker B (Milieubeleid)

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





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.

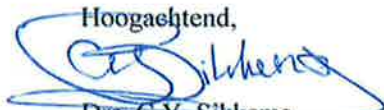
Om het nieuwe beleid te effectueren moet eerst de regelgeving met betrekking tot de toelating tot het voetgangersgebied in de binnenstad worden aangepast.

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

STZ/OGU

CYS

20

Motie Vrachtwagens veilig op de weg

De gemeenteraad van Haarlem in vergadering bijeen op 3, 5 en 6 november 2014,
in beraadslaging over de Programmabegroting 2015,

Overwegende dat:

- Bereikbaarheid van Haarlem met vrachtwagens van belang is voor de economie, maar tegelijkertijd vrachtwagens zorgen voor grotere onderhoudskosten voor wegen en op specifieke locaties verkeersonveilige situaties voor met name fietsers en voetgangers;
- Er in Haarlem nergens een lengte- en/of gewichtsbepijking voor vrachtwagens geldt terwijl dit reeds in het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan uit 2003 in het vooruitzicht is gesteld (HVVP 2003, blz. 77)
- Volgens dit plan door woonwijken geen vrachtverkeer hoort te rijden en over GOW-B wegen geen wijkvreemd verkeer en met het oog op de verkeersveiligheid vrachtauto's zullen worden gebundeld op daartoe aangewezen routes en ook hier nog geen uitvoering aan is gegeven (HVVP 2003, blz. 77);
- Omliggende gemeenten hebben gekozen voor een inrijverbod voor vrachtwagens op gevaarlijke locaties zoals de Zonnebloemlaan (Aerdenhout) en de Lanckhorstlaan (Heemstede);
- De gemeente naar aanleiding van het dodelijke ongeval bij de flessenhals Pijlsiaan in augustus 2013 nog geen enkele actie heeft ondernomen;
- Bewoners in het kader van DO Schouwtjeslaan in 2011 hebben gevraagd om afsluiting voor het vrachtverkeer en door het college is toegezegd dat de gemeente hard nadenkt over de rol van het vrachtverkeer als belastende factor in de binnenstad en omliggende wijken en het college er nog op terug zou komen, maar ook dit tot op heden niet is gebeurd (verslag commissie Beheer van 13 januari 2011, blz. 6);
- Vrachtwagens tussen Wagenweg en rotonde Pijlsiaan kunnen rijden via Wagenweg, Leidsevaart of Westelijke Randweg;

Verzoekt het college:

- In overleg met wijkraden, winkeliersverenigingen en de Fietsersbond te onderzoeken op welke wegen op grond van de verkeersveiligheid en aanwezige alternatieve routes beperkingen kunnen worden ingesteld voor vrachtwagens en hierbij specifiek een inrijverbod op de route Schouwtjeslaan – rotonde Pijlsiaan te bezien en de raad hierover binnen 6 maanden te informeren

en gaat over tot de orde van de dag.

ChristenUnie

Frank Visser



OPHaarlem

Frans Smit



PvdA

Jeroen Fritz



M. AYNAN