

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



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. Vrachtverkeer 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 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 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

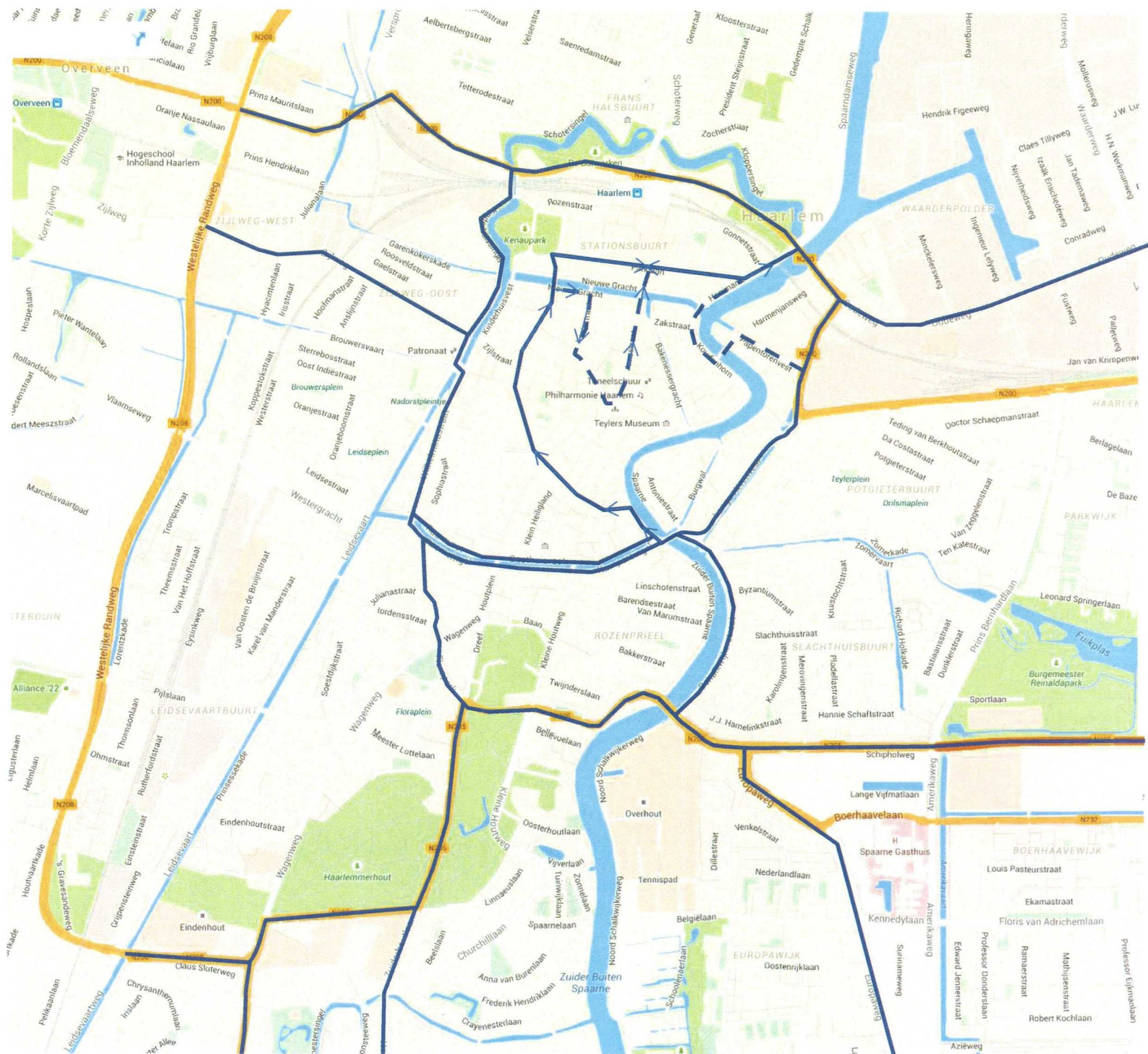
Met de voorkeursroutes is weer een stap gemaakt in de richting van Zero Emission Stadslogistiek in 2015. De bij de Green Deal betrokken partijen gaan er alles aan doen om bij hun achterban het gebruik van deze routes te stimuleren. Dit betekent niet dat deze partijen hiermee de aantallen bestel en vrachtauto's 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 vrezen 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 voortduring 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 Schalkwijkerstraat, waarbij de begrenzendende straten, vesten en wegen, alsmede Ged. Oude Gracht, Nassaulaan, Nassaplein en Zijhuizen worden geacht geen onderdeel te zijn van het gebied; en gaat over tot de orde van de dag.

STZ/CGU

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 gewichtsbepierking 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 omgrenzende 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



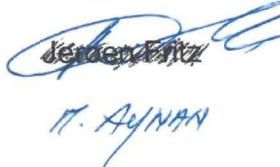
OPHaarlem

Frans Smit



PvdA

Jeroen Fritz


H. AYNAN