

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 Schouwtjeslaan. 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 (Schouwwtjeslaan en Pijlsaan). 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 vertrekroutes.
- 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 vertrekroutes 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 vertrektroutes:

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 vertektroutes 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 belevering

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.*