



Gemeenteraad Harderwijk
Postbus 149
3840 AC HARDERWIJK

datum: 3 maart 2021
ons kenmerk: 02430000031104 / 02430000178127
uw brief van:
uw kenmerk:
onderwerp: Informatiebrief motie vreemd aan de orde onderzoek laden en lossen binnenstad

Geachte raad,

Op 10 oktober 2019 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin wordt gevraagd een onderzoek te doen naar mogelijke scenario's om het laden en lossen voor het bevoorraden van de binnenstad dusdanig in te richten, waardoor laden en lossen op een verantwoordelijke, veilige en duurzame manier kan plaatsvinden. De raad vraagt om bewoners, ondernemers en vervoerders te betrekken in het onderzoek

De raad heeft namelijk geconstateerd dat:

- *er regelmatig klachten komen over het verspreid laden en lossen in de binnenstad op plekken die niet wenselijk zijn;*
- *deze klachten niet alleen van inwoners, maar ook van vervoerders en ondernemers komen;*
- *dit vooral gebeurt op tijden als men de binnenstad niet meer in kan;*
- *het laden en lossen niet altijd haalbaar is binnen de afgesproken tijden;*
- *er gebruikt gemaakt wordt van plekken die daar niet ingericht en/of geschikt voor zijn;*
- *dit veelal gevaarlijke verkeerssituaties met zich meebrengt*
- *dit ook geluidsoverlast en luchtvervuiling veroorzaakt voor omwonenden*

Om onderzoek te doen zijn allereerst veel interviews gedaan. Door Covid-19 hebben er helaas geen klankbordgesprekken plaats kunnen vinden. Veel mensen zijn telefonisch benaderd. Op 28 september 2020 heeft er wel een bijeenkomst plaatsgevonden op het gemeentehuis met ondernemers uit de binnenstad. Voor het onderzoek is er met een breed scala aan mensen gesproken. Zie ook bijlage 1.

organisatie eenheid: Domein Ruimte
behandeld door: A.G. Ouwerkerk
telefoonnummer: 0341 411 911
bijlage(n): 1

Havendam 56
Correspondentieadres:
Postbus 149
3840 AC Harderwijk
T 0341 411 911
F 085 110 8515
E gemeente@harderwijk.nl
I www.harderwijk.nl
B NL44 BNGH 0285 0033 13

Met inwoners, transporteurs en binnenstadondernemers is gesproken over de huidige problematiek in de binnenstad en zijn mogelijke oplossingen aan bod gekomen. Met experts is er gesproken over oplossingen, met name ook kijkend naar hoe andere steden omgaan met eenzelfde soort problematiek.

1. Problematiek

Ondernemers

Een specifiek probleem uit de gesprekken is de **Waltorenstraat** (zie ook foto). Vrachtwagens worden geparkeerd op de trottoirs en over gele strepen (parkeerverbod). Dit heeft als gevolg dat auto's en fietsers de vrachtwagens moeten passeren door tegen het verkeer in te rijden. Tevens wordt de doorgang op de trottoirs hierdoor belemmerd. Ook kunnen deze vrachtwagens niet draaien, waardoor ze achteruit moeten rijden. Dit in combinatie met de in- en uitrit van de Vuldersbrinkparkeergarage zorgt voor verkeersongevallige situaties.



De ondernemers in het kernwinkelgebied ervaren andere problemen:

- De ondernemers ervaren overlast die gerelateerd is aan de **defecte piramides**. Volgens de ondernemers zijn de meeste transporteurs op de hoogte dat de piramides buiten werking zijn. Hierdoor is het veel te druk met verkeer in de binnenstad ook buiten de venstertijden;
- Ook het **aantal bestelbusjes**, zgn sprinters en crafters van pakketbezorgers voor ondernemers en bewoners, groeit enorm;
- Daarnaast is het onduidelijk wie er recht heeft op een **onthefing**. Er zijn regelmatig busjes in het winkelgebied/op de Markt van aannemers die in de Binnenstad aan het werk zijn;
- De ondernemers in het winkelgebied storen zich ook aan de verschillende soorten **afvalwagens** die door de binnenstad rijden.
- De **huidige laad- en losplekken** in de binnenstad zijn relatief smal waardoor grote vrachtwagens alsnog de hele weg blokkeren, dit veroorzaakt opstoppen en gevaarlijke situaties.

De ondernemers in het winkelgebied herkennen niet de problematiek rondom de venstertijden, zoals deze gesteld wordt in de motie. Een aantal ondernemers heeft duidelijke afspraken met leveranciers bijvoorbeeld de horecaondernemers. Met name modezaken hebben te maken met leveranciers die kleine pakketjes op een willekeurig dag en tijdstip afleveren. De ondernemers merken op dat niet alle ondernemers personeel beschikbaar heeft om goederen voor

winkelopeningstijd te ontvangen. Hierdoor ontstaat extra druk op de Binnenstad tussen 9 en 11 uur.

Bewoners

De bewoners storen zich met name aan: het **geluid** van grotere vrachtwagens en van de koeling van horeca transporteurs en de **onveilige situaties** die ontstaan doordat vrachtwagens geparkeerd staan op trottoirs of op te kleine laad- en losplekken.

Transporteurs

Transporteurs geven aan dat het na 9.00 uur **te druk** wordt in de binnenstad, met name door busjes van de pakketbezorgers. De grotere transporteurs zorgen dat ze voor 9.00 uur in de binnenstad zijn. Er heerst soms onduidelijkheid over **de route**. Sommige wegen zijn eenrichtingsverkeer en andere niet. Goede **laad- en losplekken** zijn er niet waardoor vrachtwagens en busjes de weg blokkeren. Wel worden deze punten door transporteurs genuanceerd: 'Veel oude binnensteden hebben dit probleem'. Aanvullend hierop is de belemmering van de doorgang door **reclameborden en uitstallingen** van winkels op de straat.

De pakketbezorgers geven aan dat zij zowel voor bewoners, als voor ondernemers pakketjes afleveren. De geïnterviewde pakketbezorger is in de veronderstelling dat hij zich niet aan de venstertijden hoeft te houden vanwege een landelijke ontheffing. Deze veronderstelling is niet juist.

2. Huidige situatie

Voordat er gekeken wordt naar mogelijke scenario's, wordt de huidige situatie kort weergegeven.

Venstertijden

In Harderwijk is de stadslogistiek zo geregeld dat transporteurs de binnenstad van maandag t/m vrijdag tussen 6.00 - 11.00 uur mogen bevoorraden en op zaterdag tussen 6.00 uur - 9.00 uur. Dit zijn de zogenaamde venstertijden. Deze venstertijden gelden alleen voor het gebied met een geslotenverklaring buiten venstertijden. Een kaart van de stad met daarin de huidige piramides en de huidige laad- en losplekken is opgenomen in de bijlage.

Ontheffingen

Bestuurders met een ontheffing mogen ook na de venstertijden de binnenstad nog in. Vanaf 2018 is er een streng beleid op de toekenning en uitgifte van ontheffingen ingeregeld. Tot 2020 werden uitgegeven ontheffingen niet geregistreerd. Vanaf 2021 worden ook alle uitgegeven ontheffingen geregistreerd.

Voetgangerszone

Buiten de venstertijden is het kernwinkelgebied van de binnenstad aangewezen als voetgangerszone. Ook fietsers zijn alleen toegestaan op de tijden dat de winkels zijn gesloten. Hierdoor ontstaat voor het winkelend publiek en de bewoners een prettige en veilige winkel/leefomgeving en versterkt de uitstraling van de binnenstad.

Routing

Er is op dit moment geen sprake van een vaste routing voor laden - en lossen in de Binnenstad. Vervoerders kunnen zowel vanuit de Lutkepoortstraat als de Donkerstraat de Binnenstad in- en uitrijden. Buiten de venstertijden is het winkelgebied te bevoorraden via de Smeepoortstraat, Kerkstraat en Hoogstraat. Aan deze straten zijn ook één of meerdere laad- en losplekken aangewezen. Ook aan de Waltorenstraat (achterzijde Action/Deen) is een laad- en losplek die buiten de venstertijden toegankelijk is.

3. Scenario's

Er zijn drie scenario's uitgewerkt. Het ene scenario sluit het andere scenario niet uit. Er is gekozen voor een zogenaamde 'opbouwende' structuur. Allereerst is er een scenario uitgewerkt die de hedendaagse basis problematiek aanpakt, om uiteindelijk naar een scenario te gaan die die naar de toekomst kijkt en naar het verduurzamen van de binnenstad. Het college heeft zelf, afhankelijk van de financiële consequenties en het draagvlak, de voorkeur voor dit laatste scenario, scenario 3.

Scenario 1 - Afsluiting binnenstad middels piramides of ANPR-systeem, handhaving en ontheffingen

Afsluiten kernwinkelgebied

Parallel aan het uitwerken van deze motie is er vorig jaar geld aangevraagd in de kadernota om de pollers/piramides te vervangen. Een degelijk systeem om vervoerders buiten de venstertijden te weren uit de binnenstad is een belangrijk startpunt. Er wordt momenteel uitgezocht of de piramides vervangen gaan worden door nieuwe piramides of door **ANPR-camera's**. Er zijn verschillende redenen om de piramides wel of niet te vervangen voor camera's. Maar in het kader van deze motie is vanuit duurzaam oogpunt het advies om de piramides te vervangen voor ANPR-camera's. Deze camera's zijn namelijk in staat om 'schone' vervoerders te herkennen. Hier wordt in scenario 3 verder op teruggekomen.

Allereerst is het raadzaam om alle aanvoerwegen in kaart te brengen. Het is op dit moment nog mogelijk om de binnenstad in te komen en de piramides te ontwijken, bijvoorbeeld via de Academiestraat, Israëlstraat, Heeraaltzstraat of Smeepoortenbrink. Wenselijk is om hier aanvullend in fysieke afsluitingen te voorzien.

Ontheffingsbeleid

In dit scenario continueren we het strenge ontheffingsbeleid, welke vanaf 2018 is ingegaan. Met de komst van een ANPR-systeem zijn nieuwe ontheffingen noodzakelijk. Dit geeft meteen inzicht in alle afgegeven ontheffingen.

Handhaving

Vooruitlopend, maar ook na invoering van een nieuw systeem is handhaving noodzakelijk: Weren van vervoerders buiten de venstertijden, toezien op de ontheffingen, maar ook handhaven op parkeren en stilstaan op ongeoorloofde locaties (een bijvoorbeeld is de gele streep op de Waltorenstraat).

Kosten

De kosten voor het vervangen van de huidige kapotte piramides in ANPR-systemen wordt momenteel uitgewerkt in een separaat collegevoorstel door het onderhoudsteam van het stadsbedrijf. Omdat er enkele piramides op de boulevard nog niet zo oud zijn en goed werken is het voorstel om deze later te vervangen (in 2028).

Scenario 2 - Het huidige gebied met een geslotenverklaring buiten venstertijden te vergroten en zorgdragen voor goede laad- en losplekken aan de randen

Om de problematiek rondom het laden en lossen bij de randen van de binnenstad aan te pakken zijn er twee oplossingsrichtingen, die bij voorkeur beiden ingevoerd moeten worden:

- De venstertijden gelden nu niet voor de gehele binnenstad waardoor transporteurs de rand opzoeken van het gebied en daar parkeren om te laden/lossen. Een mogelijke oplossing is om het huidige gebied met een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer buiten venstertijden te vergroten. De Waltorenstraat kan dan mogelijk ook onderdeel uitmaken van dat gebied, zodat daar niet meer de hele dag gelost mag worden evt. alleen met ontheffing voor aanliggende winkels.

- De Waltorenstraat, waar transporteurs nu naar uitwijken, is niet ingericht voor laden en lossen. Dit heeft gevolgen voor de veiligheidssituatie op deze locatie. Elders moeten er wel aanvullende faciliteiten zijn om te kunnen laden en lossen. Een mogelijkheid is om van de parkeerplaatsen van de Vitringasingel laad- en losplekken te maken (zie bijlage). Een kanttekening is wel dat dit ten koste gaat van de huidige parkeercapaciteit op deze locatie.

Kosten

Om de parkeerplaatsen van de Vitringasingel om te bouwen naar laad- en losplekken is 25.000 euro geraamd. Let wel: dit worden +/- 3 laad- en losplekken.

Het is in dit scenario noodzakelijk om een extra ANPR-camera op de Waltorenstraat te plaatsen en bijbehorende bebording. Hier is 20.000 euro voor geraamd, excl onderhoudskosten (piramides zijn niet mogelijk ivm de naastgelegen parkeergarage).

Scenario 3 - Zero Emission stadslogistiek

In dit scenario gaan we in op de mogelijkheden om de stadslogistiek in Harderwijk te verduurzamen. Om een slimme en duurzame stadslogistiek na te streven zijn er verschillende initiatieven. In dit stuk behandelen we er drie:

- Invoering van een zero-emission zone
- Stadshub (groot en klein)
- Pakket Wand

a. Invoering van een zero-emission zone

De transitie naar emissievrije stadslogistiek is onderdeel van het klimaatakkoord. Een belangrijke maatregel in het Klimaatakkoord is de invoering van zero-emission zones voor stadslogistiek in 2025 in 30 tot 40 grotere gemeenten (ook wel bekend als emissievrije zones).

Invoering van een zero-emission zone voor stadslogistiek betekent dat dit deel van de stad alleen nog toegankelijk is voor 'nul-emissie'- aangedreven bestel- en vrachtauto's (bijvoorbeeld: elektrisch of waterstof). De maatregel is bedoeld om de transitie naar schone en duurzame mobiliteit te versnellen, en moet een substantiële bijdrage leveren aan de CO2-reductieopgave binnen de sector mobiliteit.

Ambitie

Ondanks dat Harderwijk niet behoort tot de grootste gemeenten van Nederland, kan zij wel de ambitie hebben om een nul-emissiezone voor stadslogistiek in te voeren. Voor Harderwijk zou het kernwinkelgebied een mooie start zijn voor een zero-emission zone in 2030. Belangrijk is dat de gemeente haar plannen voor een zero-emission zone tijdig aankondigt.

Voorbeelden van andere steden die zijn begonnen met zero-emission zones zijn opgenomen in de bijlagen.

Het risico van een zero-emission zone is dat vuile vervoerders de randen gaan opzoeken van het kernwinkelgebied, waardoor daar extra drukte kan ontstaan. Het voordeel van dit scenario is dat de gemeente duurzaamheid kan afdwingen door regels op te stellen.

Kosten

'Nul-emissie' vervoerders worden herkend door ANPR-camera's. Voornaamste kosten zijn het plaatsen van **handhavingssystemen** (vanuit duurzaam oogpunt het plaatsen van ANPR-camera's) en **bebording**. Daarnaast moet er geïnvesteerd worden in digitale infrastructuur zoals een

ontheffingenloket maar er zal vanzelfsprekend ook extra capaciteit moeten worden vrijgemaakt voor de digitale handhaving. Wanneer sprake is van een overtreding die door een camerasysteem

is geregistreerd moet Stadstoezicht deze beelden terugkijken en beoordelen of er daadwerkelijk sprake is van een overtreding. Ook zijn er (extra) **personeelskosten** (of inhuur) aan het project verbonden en moeten er middelen gereserveerd worden voor communicatie. De jaarlijkse operationele kosten die doorlopen zijn licenties, handhaving en het beheer en onderhoud.

Het aantal camera's is afhankelijk van het nog te bepalen emissieloze zoneringsgebied. Op basis van de huidige binnenstad is de eerste globale inschatting dat de kosten circa 300.000 euro bedragen. Een deel van deze kosten wordt gedekt wanneer gekozen wordt voor het vervangen van de piramides door ANPR camera's.

b. Stadshub

Een stadshub is ingericht als multimodaal overslagpunt, waar verschillende logistieke partijen de op- en overslag kan plaatsvinden. Het is van belang dat de stadshub ruimte biedt aan het efficiënt overslaan van zware vrachtauto's naar bijvoorbeeld **ZE (Zero Emission) -voertuigen, e-bestelauto's en cargobikes**.

Een stadshub werkt als een trechter. De leveranciers laten hun pakketten bij de stadshub achter of vullen daar hun voorraad aan. Ze hoeven dus niet meer zelf de stad te doorkruisen. De leverancier neemt de bezorging over en bundelt het vervoer tot één of enkele ritten. Het aantal vervoersbewegingen in de stad neemt drastisch af. Dat betekent minder overlast en milieuschade.

Stadshub groot (opslagloods) en stadshub klein (rand kernwinkelgebied)

Een mooi voorbeeld van een stadshub is in Zutphen. Hier worden de goederen van verschillende ondernemers in een loods op het bedrijventerrein verzameld en vervolgens met een elektrisch vrachtwagentje buiten de venstertijden naar de winkels in de binnenstad getransporteerd (zie ook bijlage). Hier worden voornamelijk de **grote transporteurs** gemeden in de binnenstad.

Uit het gesprek met de ondernemers kwam naar voren dat zij voorstander zijn van een stadshub. Zij storen zich voornamelijk aan de vele **pakketbezorgers** in de binnenstad en zien graag als oplossing een hub voor alle pakketjes. Zij zijn van mening dat grotere transporteurs niet het probleem zijn, maar juist de pakket busjes. Hun voorkeur gaat uit naar een kleinere hub aan de rand van de binnenstad, waar centraal pakketten worden ingezameld en vanaf een centraal punt worden uitgeleverd.

Locatie

Voor zowel een grote als ook voor een kleine stadshub geldt dat de locatie van de hub dichtbij de binnenstad moet liggen (zeker indien de wens is elektrisch vervoer voor de last mile distributie in te zetten omdat de actieradius van die voertuigen nog niet zo hoog ligt), en voor de grote transporteurs geldt tegelijkertijd ook dat de locatie goed bereikbaar moet zijn vanaf uitvalswegen. Het overloopterrein is daar geen geschikte locatie voor, bedrijventerrein Lorentz wel.

Het risico van een stadshub is dat het succes van een stadshub afhankelijk is van de bereidheid van ondernemers om mee te doen. Het voordeel van een stadshub is dat de stadshub het aantal vervoersbewegingen in de binnenstad reduceert, wat zowel de duurzaamheid, als ook de veiligheid en de gastvrijheid in de binnenstad ten goede komt.

Er zijn verschillende ondernemingen die een businessmodel zien in het verzorgen van deze 'last mile' o.a. Simplymile en Cityhub. Harderwijk is voor deze partijen **geen** interessant businessmodel. Zij zijn op dit moment alleen geïnteresseerd in steden met minimaal 100.000 inwoners.

Kosten

Een stadshub in Harderwijk is naar verwachting geen commercieel interessante businesscase. De gemeente zal financieel verantwoordelijk zijn voor de (onrendabele) kosten. De kosten van een stadshub bestaan o.a. uit:

- De investering in een **elektrisch vrachtwagentje** ca. 40.000 euro per stuk en evt. cargobikes of andere duurzame transportmiddelen, kosten nog onbekend.
- **Personele kosten:** Projectleider voor het opzetten van de hub. Er zal een projectleider aangesteld moeten worden die ondernemers gaat werven, (financiële) afspraken maakt met vervoerders, die op zoek gaat naar een geschikte opslaglocatie, personeel en naar de mogelijkheden van andere duurzame transportmiddelen, kosten ca. 100.000 euro per jaar. Inzet van logistieke medewerkers waarbij mogelijkheden liggen om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten, kosten onbekend.
- **Huur van een opslaglocatie:**

Loods op Bedrijventerrein: Kosten ca. 65 euro/p m2 per jaar

Locatie rand binnenstad: Kosten ca. 250 euro/p m2 per jaar:

c. Pakket Wand

Een andere oplossing voor het terugdringen van pakketbezorgers in de binnenstad is het plaatsen van pakketwanden. Kleine pakketten leveren veel vervoersbewegingen in de binnenstad. Een mogelijke oplossing voor dit probleem is het faciliteren van één afhaal- en ophaallocatie in de binnenstad door middel van een pakket wand.

Deze pakketkasten ontlasten bedrijven en bewoners. Door gebruik te maken van één platform kunnen alle pakket- en koeriersdiensten hun pakket afleveren. Ondernemers en bewoners kunnen op ieder gewenst moment van de dag hun pakket ophalen.



Zowel bij de pakketwanden, als ook voor de hubs geldt dat de gemeente kan faciliteren, maar dat het succes afhankelijk is van de bereidheid van de ondernemers (en inwoners) om mee te werken aan het verduurzamen van de binnenstad.

De gemeente Zwolle heeft momenteel een pilot lopen met een pakketwand. De resultaten van deze pilot zijn nog niet beschikbaar maar dit wordt door ons gevolgd.

Kosten

Er zijn verschillende aanbieders van pakket wanden. Sommige aanbieders plaatsen deze wand kosteloos maar stellen hier voorwaarden aan. Andere vragen wel een vergoeding. Er zal, indien gewenst, nader onderzoek plaats moeten vinden welke oplossing voor Harderwijk geschikt is.

Wij hebben u geïnformeerd over het onderzoek en de verschillende scenario's om het laden en lossen voor het bevoorraden van de binnenstad dusdanig in te richten, waardoor laden en lossen op een verantwoordelijke, veilige en duurzame manier kan plaatsvinden.

Het college geeft aan het gesprek over de scenario's in de commissie Beleid Algemeen op 10 juni 2021 te laten voeren, waarbij het college, afhankelijk van de financiële consequenties en het draagvlak, de voorkeur heeft voor scenario 3.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Harderwijk,



de heer J.P. Wassens
secretaris



de heer H.J. van Schaik
burgemeester