



Convenant Vrachtverkeer Gooi en Vechtstreek afgesloten tussen Gewest Gooi en Vechtstreek, EVO en TLN

Aanleiding tot convenant

Gemeenten in onze regio zijn verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid en doorstroming op hun wegennet waarbij verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid van groot belang zijn. Logistieke activiteiten zijn van groot belang voor de economische ontwikkeling van de regio. Met name het vrachtverkeer verdient bijzondere aandacht in de kwetsbare kernen. Dit om de bevoorrading van de regio zo soepel mogelijk te laten verlopen waardoor voor iedereen een fijnere leefomgeving ontstaat.

Daarom is het in goede banen leiden van vrachtverkeer in onze regio een belangrijke opgave voor de gemeenten in samenwerking met het logistieke bedrijfsleven. En daarom hebben de gemeenten in Gooi en Vechtstreek gezamenlijk via het Gewest en de vertegenwoordiging van het logistieke bedrijfsleven (TLN en EVO) afgesproken hierover met elkaar afspraken te maken in de vorm van een convenant.

Het faciliteren van het goederenvervoer zal op verschillende wijzen moeten plaatsvinden. Met verschillende typen voertuigen is maatwerk tot in alle centra en woongebieden mogelijk. Voor grote bedrijventerreinen en winkelcentra geldt dat deze ook met de grotere voertuigen bereikbaar moeten zijn. Voor transporteurs en ondernemers in onze regio is de bereikbaarheid en mogelijkheid om vracht op een efficiënte wijze te lossen van groot belang. Zij wensen aandacht voor goede routes en parkeer- en losplaatsen en flexibele lostijden. Op het niveau van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) is daartoe het Kwaliteitsnet Goederenvervoer ontwikkeld.

Tegelijkertijd ervaren gemeenten knelpunten met het vrachtverkeer, zoals geluidsoverlast of trillingen, verkeersonveiligheid en verkeerscongestie als gevolg van het laden en lossen van goederen. Gemeenten hebben ook ambities op het gebied van milieu en duurzaamheid, waaraan de vervoerssector een belangrijke positieve bijdrage kan leveren. Gemeente, het gewest, EVO en TLN streven naar analyses van de exacte problemen en zoeken daarna gezamenlijk naar een passende oplossing voor zowel de lokale overheid als het bedrijfsleven.

Nieuwe ontwikkelingen en opgaven

Bedrijfsleven en gemeenten hebben te maken met veel ontwikkelingen en opgaven qua vrachtverkeer en stedelijke distributie. Deze veranderen voortdurend en moeten dus regelmatig geanalyseerd en bijgesteld worden. Een regelmatig onderling overleg tussen bedrijfsleven, vervoerssector en overheden hierover op regionaal en lokaal niveau is dus nuttig om bij te blijven en elkaar te ondersteunen.

Ontwikkelingen in de transportsector

Verwacht wordt dat het goederenvervoer blijft groeien. Wel worden de groeiprognozes voor het vrachtverkeer over weg, spoor en water onder invloed van de economische situatie naar beneden

bijgesteld, maar alom wordt uitgegaan van herstel van de groei op langere termijn. Tot 2040 wordt door het rijk rekening gehouden met minimaal 50% groei.

Naast groeiverwachtingen concentreert de vervoerssector zich op kostenbesparing door efficiëntie en een veranderende vraag naar diensten.

Het goederentransport (incl. laden en lossen) blijkt door technische innovaties steeds minder milieubelastend te zijn. 58% van het transportmaterieel dat wordt ingezet, is inmiddels (bron Transport in Cijfers 2012).schoner dan de Euro IV norm. Kleinere elektrische voertuigen en motoren aangedreven door aardgas of een combinatie van diesel en biobrandstof worden steeds vaker met succes toegepast.

De vervoerssector werkt door de stijgende brandstofprijzen en de roep om duurzaamheid voortdurend aan nieuwe, efficiëntere vormen van transport en logistiek. Verschillende transporten met eenzelfde bestemming worden door vervoerders in logistieke/distributie centra meer en meer gecombineerd. Veel stukgoed zendingen worden verzameld, uitgewisseld en gebundeld gedistribueerd. In de transportsector wordt reeds zeer veel samengewerkt. De gemiddelde beladingsgraad in het binnenlandse vervoer is ca. 75%.

Innovatie wordt gezocht in betere routeplanners, groter maar ook flexibeler vervoermaterieel. Bijvoorbeeld de 'LZV' (lang en zwaar vrachtvervoer). Deze grotere combinaties hebben het voordeel dat minder transporten nodig zijn hetgeen de efficiency, het milieu en de veiligheid ten goede komt. Maar deze grotere combinaties kunnen ook een extra belasting zijn in kleinschalige stads- en dorpscentra, waar wegen en locaties dat niet altijd aankunnen. Dan is het ontkoppelen van een deel van de combinatie ('eco-combi's') aan de rand van stedelijk gebied een oplossing. Daarvoor zijn dan geschikte (parkeer-) plaatsen vereist.

Internet en snelle ICT-systemen hebben invloed op de logistiek. Transportsystemen zullen daardoor efficiënter georganiseerd worden. Maar het groeiend aantal inkopen van de consument via internet vraagt ook om andere logistieke oplossingen. Het volume dat naar de binnensteden wordt vervoerd (vooral de kleinere artikelen) zal dalen en de meer diffuse stroom naar consumenten op huisadres of afhaalpunten sterk stijgen.

Een andere ontwikkeling is het retour nemen en/of georganiseerd ophalen van afval (verpakkingen, bouwafval, productierestanten e.d.) hetgeen nieuwe transportstromen van waardevolle materialen teweeg brengt.

In diverse steden wordt gewerkt aan efficiëntie bevoorrading. Dit wordt onder andere bereikt door de invoering van:

- Logistieke routes en 'dagranddistributie'
- Verbetering van de beschikbaarheid van laad- en losplaatsen in de binnenstad. Uitbreiding van het aantal laad- en losplaatsen
- Verwijderen fysieke hindernissen waardoor de manoeuvreerbaarheid toeneemt.
- Toepassen van shared space gebieden
- Toepassing van innovaties als de cargohopper, goederen uit- en/of afgifteplaatsen
- Adviescommissies inzake de bevoorrading van de stad/regio
- Verruiming van de venstertijden.

In regionaal verband is de toepassing van logistieke ontkoppelpunten interessant.

Ontwikkelingen bij de overheden

De regio Gooi en Vechtstreek is onderdeel van de 'noordvleugel' Amsterdam – Amersfoort – Utrecht met daarbinnen een snel groeiend Almere. Op dat schaalniveau is economische ontwikkeling, positionering in internationaal verband en dus ook goederendistributie een speerpunt.

In 2008 zijn voor dit gebied de belangrijkste vrachtroutes vastgelegd in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Dit routenetwerk is inmiddels (najaar 2012) geëvalueerd door de betrokken overheden (provincies Noord-Holland en Flevoland en Stadsregio Amsterdam).

Met de provincie Noord-Holland is afgesproken dat het in het dit convenant aangegeven hoofdnet voor goederenvervoer voor de regio Gooi en Vechtstreek zal worden overgenomen in het totale Kwaliteitsnet.

Essentieel is zowel een goede bereikbaarheid van personen en goederen als een hoogwaardig vestigings- en leefklimaat in de regio. De gemeenten in Gooi en Vechtstreek stellen daartoe ruimtelijke structuurvisies, bestemmingsplannen en centrumplannen op. Ook wordt samengewerkt aan de herstructurering van verouderde bedrijfsterreinen. De afspraken die in dit convenant zijn geformuleerd, zullen daarbij meegenomen worden.

Om de vervoersstromen in goede banen te leiden, verdienen de mogelijkheden van distributiecentra de aandacht. Onderzocht moet worden of de goederendistributie in Gooi en Vechtstreek voldoende 'massa' heeft om zulke centra te ontwikkelen.

Hoe fijnmaziger de uitwerking, hoe eenvoudiger bij bestaande centra, bedrijven of winkeliers aangesloten kan worden. En gebruik gemaakt kan worden van duurzame transportmiddelen (elektrisch en per fiets). Een voorbeeld is het ontstaan van agentschappen als onderdeel van een winkel. Deze locaties kunnen geschikt zijn om vracht af te leveren en door de adressant (winkelier, consument, bedrijf) te laten ophalen.

Maar vooral gezamenlijk

Voor het convenant is van essentieel belang een gezamenlijk gedragen urgentiegevoel om bestaande én toekomstige opgaven en knelpunten aan te pakken. Voor gemeenten, vervoerders en lokale ondernemers is een optimale bereikbaarheid in de regio van belang.

Een goed distributienetwerk binnen de bebouwde kommen, dat aansluit op het landelijke Kwaliteitsnet Goederenvervoer is maatwerk dat op lokaal niveau door gemeenten, ondernemers en vervoerders uitgewerkt moet worden. Inspelen op innovatieve en duurzame distributiemethoden staat daarbij centraal voor zowel gemeenten al ondernemers

Rijk en bedrijfsleven hebben afspraken gemaakt om te starten met het Programma Duurzame Logistiek om tot CO2 reductie te komen. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt door Connekt. Connekt heeft het programma Duurzame Logistiek ontwikkeld. In dit programma maken bedrijven en gemeenten, op vrijwillige basis, afspraken om tot 20% CO2 reductie te komen.

Het vervoersmaterieel van overheidsbedrijven gaat in deze trend mee. Bij de aanbesteding van het openbaar streekvervoer door de provincie is hier al op ingespeeld. Ook bij de aanschaf van materieel door de Regio Gooi en (Afvalstoffen Dienst) worden de strengere milieueisen gehanteerd. Daarnaast zetten deze bedrijven ook in op het vermijden van overlast door een zorgvuldige keuze van routes, materieelzwaarte en bedieningstijden.

* CONVENANT *

De hieronder genoemde partijen

- **EVO** (verladingsorganisatie)
- **TLN** (vervoersorganisatie)
- **Regio Gooi en Vechtstreek** namens de (9) gemeenten Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren, Muiden, Naarden, Weesp en Wijdemeren

zijn tot de volgende overeenkomst over het vrachtverkeer en Gooi en Vechtstreek gekomen.

Algemeen

Partijen spreken in de vorm van een convenant met elkaar af het vrachtverkeer (vanaf 3,5 ton) en de stedelijke bevoorrading in de regio Gooi en Vechtstreek zoveel als in ieders mogelijkheden ligt in goede logistieke banen te leiden met inachtneming van randvoorwaarden als veiligheid en leefbaarheid (i.c. duurzaamheid).

Partijen steunen elkaar daarbij uit eigen middelen en (beleids-)capaciteit. Daartoe worden door partijen een of meerdere personen aangewezen die de contacten en lopende activiteiten verzorgen of coördineren.

Partijen kunnen elkaar aanspreken op de te leveren en geleverde inzet vanuit hun organisatie. Ook worden gezamenlijke belangen bij andere overheden of organisaties onder de aandacht gebracht. Zonder deze uitputtend te benoemen, gaat het om:

- Provincies Noord-Holland en Utrecht
- Rijksoverheid
- Stadsregio Amsterdam
- Providers van routeplanners
- Bloemenveiling Aalsmeer
- ANWB

Dit convenant kent vier hoofdstukken en aandachtsvelden:

- Routing
- Duurzaamheid
- Laden, verladen, lossen en parkeren
- Organisatorische zaken

1. Routing

a. Vrachtroutes

Kwaliteitsnet Goederenvervoer (regio overschrijdend)

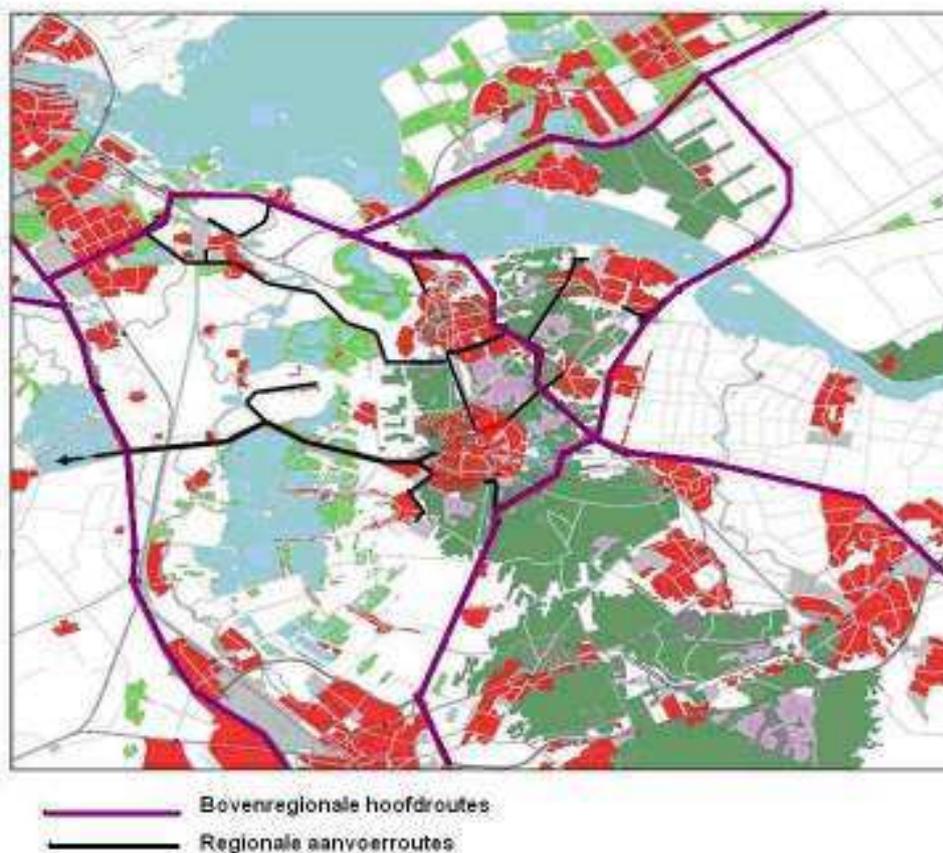
Partijen stemmen in met onderstaande netwerk (routekaart) voor vrachtverkeer van en naar de regio Gooi en Vechtstreek waarmee de belangrijkste economische centra bereikbaar zijn.

De aangegeven provinciale wegen (zoals de N201 en N236) zijn bedoeld als verbindingen naar en tussen de belangrijkste winkelgebieden en bedrijventerreinen in de regio.

Doorgaand (nationaal) vrachtverkeer dient via het hoofdwegenstelsel A1, A2, A9 en A27 te rijden.

Deze routing is afgestemd met het Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor de Metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland voor wat betreft de provinciale wegen.

Kwaliteitsnet Goederenvervoer Gooi en Vechtstreek en omgeving



Binnenstedelijke logistieke routes (goederendistributie)

Binnen de bebouwde kommen zijn tussen de verschillende aanvoerroutes, winkelcentra en bedrijventerreinen geschikte routes voor vrachtverkeer gewenst. Hierbij dient rekening te worden gehouden met bereikbaarheid voor vervoerders en ondernemers en leefbaarheid en veiligheid voor bewoners en langzaam verkeer.

De uitwerking hiervan zal – als uitwerking van dit convenant - op lokaal niveau vorm krijgen. Gemeenten, vervoerders en bedrijfsleven voeren hierover overleg.

Indien er redenen zijn deze routes te wijzigen (uit oogpunt van bereikbaarheid, leefbaarheid of veiligheid), dan zal de betreffende gemeente(n) in overleg met de vervoerssector en het bedrijfsleven een alternatief zoeken en aanwijzen. Als één van de partijen een probleem of knelpunt signaleert, zijn de betrokken partijen bereid in overleg met elkaar een oplossing hiervoor te zoeken voordat maatregelen worden uitgevoerd.

Ook het regelmatig (in overleg nader te bepalen / 2 x per jaar) beoordelen van de routes is een taak voor de Regionale Adviesgroep bestaande uit EVO, TLN en gemeenten (zie onder 4. Aanpak van dit convenant).

Daarbij kunnen lokale ondernemersorganisaties ook betrokken worden.

Het implementeren van de routes in het gemeentelijk beleid (diverse ruimtelijke plannen) is een verantwoordelijkheid van de gemeenten.

EVO en TLN propageren de routes via hun eigen communicatiekanalen.

Met wegbeheerders en ANWB wordt overlegd omtrent een hierop aansluitende bewijzing (waar mogelijk en nuttig).

Afspraak:

De binnenstedelijke logistieke routes voor goederenvervoer worden per gemeente in nader overleg met vervoerders aangewezen en vastgelegd.

Planning: a. MRA voert Kwaliteitsnet in (direct)

b. op lokaal niveau worden de logistieke routes nader uitgewerkt; 2013

Verantwoordelijke: gemeente(n) en provincie & regionale adviesgroep

Organisatorisch: communicatie door gemeenten en vervoerders / monitoring door Regionale Adviesgroep

b. Routeplanners

Het gebruik van het Kwaliteitsnet kan verder worden verhoogd door opname in navigatiesystemen. Momenteel maakt het Kwaliteitsnet nog geen onderdeel uit van navigatiesystemen.

In MRA-verband worden afspraken gemaakt met de vervoerssector om deze routes als 'voorkeurroutes' op te nemen in routeplanners en navigatieprogramma's.

Aanbieders van navigatieapparatuur geven echter aan dat het niet wenselijk is om alleen deze voorkeursroutes op te nemen.

TLN heeft een eigen navigatiesysteem – de TLN Navigator - op de markt gebracht. De Navigator is een routesysteem voor in de auto. De Navigator heeft het Kwaliteitsnet niet als zodanig opgenomen, maar uit analyse van TLN blijkt wel dat er bij de routetoewijzing voor 90% gebruik wordt gemaakt van de routes van het Kwaliteitsnet.

Afspraak:

De mogelijkheden voor het opnemen van routes – juist ook de lokale logistieke routes - in de diverse navigatiesystemen worden nader onderzocht en uitgewerkt.

Planning: verder uitwerken en invoeren in 2013

Verantwoordelijke: provincie N-Holland, TLN en EVO

Organisatorisch: monitoring door Regionale Adviesgroep

2. Duurzaamheid: stil en schoon

Partijen spreken af het landelijk project 'Programma Duurzame Logistiek' op maximale wijze door te voeren en uit te werken. Het betreft de volgende afspraak:

"Het Programma Duurzame logistiek zet in op technologische vernieuwing en gedragsverandering. Dat is nodig omdat structurele verlaging van CO2-emissies alléén lukt als alle partijen in de logistieke keten bewust omgaan met de consequenties voor het milieu. Ze moeten niet alleen letten op de kosten op korte termijn, maar bedrijven moeten ook bereid zijn hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen. Maatschappelijk verantwoord ondernemen is actueler dan ooit. Daarbij helpen we als overheid uiteraard een handje mee, en reiken we de instrumenten en kennis aan die bedrijven ondersteunen om hun logistieke processen en werktuigen efficiënter en zuiniger te maken.

Het programma zorgt ook voor een betere verspreiding van succesvolle maatregelen en initiatieven naar zoveel mogelijk bedrijven. We hebben elke ondernemer nodig om de logistieke keten duurzaam te krijgen. Dat kost misschien wat, maar het levert ook iets op. Want minder CO2 betekent feitelijk een lager energieverbruik en lagere logistieke kosten. Zo verenig je economisch voordeel met duurzaamheid.”

Innovaties die gericht zijn op schoner en stiller vrachtverkeer en vrachtroutes zijn van groot belang. Veel van deze ontwikkelingen komen uit de vervoerssector zelf voort, gestimuleerd door generieke wetgeving en ontwikkelingen binnen de metropoolregio. Kleinere elektrische voertuigen en motoren aangedreven door aardgas of een combinatie van diesel en biobrandstof komen in steeds ruimere mate op de markt. Partijen zullen gezamenlijk de mogelijkheden om dit materiaal toe te kunnen passen onderzoeken en uitwerken.

Door bevoorrading in de ‘dagranden’ (vroeg ochtend, avond) kunnen de drukste uren op de weg worden gemedend waarmee duidelijke milieuvoordelen kunnen worden bereikt

Nagegaan zal worden of een bundeling van afvalstromen (verpakkingen, bouwafval, productierestanten e.d.) tot de reële mogelijkheden behoort en dus tot vermindering van transporten kan leiden.

Afspraken:

- * De afspraken gemaakt in het landelijk project ‘Programma Duurzame Logistiek’ worden op maximale wijze doorgevoerd.
- * De partijen spreken af de mogelijkheden voor het gebruik van ‘eco-combies’ in combinatie met verdere distributie de kernen in met kleinere (duurzame) voertuigen nader te onderzoeken en uit te werken.
- * De mogelijkheden tot bundelen van afvalstromen worden nader onderzocht.

<p><u>Planning:</u> continu proces <u>Verantwoordelijke:</u> TLN, EVO en Gewest <u>Organisatorisch:</u> monitoring door Regionale Adviesgroep</p>

3. Laden, verladen, lossen en parkeren

a. Distributie- en ontkoppelcentra

Onderzocht zal worden of in de regio een regionaal distributiecentrum mogelijk is. Grote vrachtcombinaties leveren hier hun lading af die vervolgens door kleiner materieel verder wordt verspreid. ‘Eco-combi’s’ kunnen daar ontkoppelen.

Daarnaast zijn meerdere kleinere distributiecentra of afhaalpunten aan de rand van winkelgebieden en bebouwde kommen wellicht ook mogelijk. Ondernemers en consumenten kunnen daar zelf hun bestelling ophalen. Het initiatief hiervoor kan bij een ondernemer vandaan komen die deze activiteit toevoegt aan zijn reguliere diensten. Deze centra dienen continu goed bereikbaar te zijn voor transporteurs en ‘afhalers’.

Omdat het hierbij om een mogelijkheid gaat die nog nauwelijks goed onderzocht is (vervoerstechnische, ruimtelijk, qua exploitatie), spreken betrokken partijen af hier gezamenlijk een onderzoek aan te wijden. Overigens kunnen daar ook andere vormen van stedelijke distributie bij worden betrokken, zoals vervoer per elektrische auto, scooter of fiets.

Afspraak:

De partijen onderzoeken de verschillende opties voor goederendistributie, zoals een grote of meerdere kleine distributiecentra in de regio of afhaalpunten aan de randen van bebouwde kommen of winkelcentra.

<p><u>Planning:</u> onderzoek 2013 <u>Verantwoordelijke:</u> Gemeenten, EVO / TLN, lokale ondernemers <u>Organisatorisch:</u> Gewest, begeleid door Regionale Adviesgroep</p>

b. Lang parkeren

Uitgangspunt is dat vrachtauto's op het terrein van het betreffende bedrijf gestald moeten worden. Gemeenten wijzen – per gemeente of combinatie van gemeenten - locaties aan voor het lang-parkeren ('s nachts en in de weekeinde) voor vrachtwagens van eigen bedrijven en/of chauffeurs.

In de meeste gevallen zullen dat zones zijn op bestaande bedrijventerreinen. Een opgave die de betreffende gemeenten moeten oppakken.

Voor doorgaand (vaak internationaal) vrachtverkeer worden geen parkeerlocaties binnen de regio aangewezen; deze chauffeurs zijn aangewezen op plaatsen die aan het hoofdwegennet zijn gekoppeld (dus langs A1, A2, A6 en A27).

Afspraak:

De partijen wijzen plaatsen aan waar vrachtwagens van regionale distributeurs 's nachts en in het weekend mogen parkeren.

Planning: uitwerken en invoeren in 2013

Verantwoordelijke: gemeente(n)

Organisatorisch: Gewest, begeleid door Adviesgroep

c. Venstertijden

In de huidige situatie gelden in Gooi en Vechtstreek verschillende tijdsvensters in (binnenstedelijke) voetgangersgebieden. Er is bij de gemeenten geen sprake van uniforme randvoorwaarden voor de toegankelijkheid buiten deze vensters. Daarnaast blijkt dat de handhaving niet in alle gevallen optimaal is, waardoor het kan voorkomen dat ook na venstertijd voertuigen zich in het voetgangersgebied bevinden. In Hilversum is dit voorkomen door een mechanisch sluitsysteem.

Op dit vlak bestaan dus kansen om de (binnenstedelijke) bevoorrading van voetgangersgebieden efficiënter, schoner en veiliger te maken.

De gemeenten zijn bereid tot heroverweging van het venster. Ook zal de mogelijkheid worden onderzocht om het hiermee samenhangende ontheffingenbeleid meer af te stemmen op de venstertijden, waarbij tevens meer uniformiteit in randvoorwaarden wordt nagestreefd binnen de regio.

Door bevoorrading in de 'dagranden'(vroege ochtend, avond) kunnen de drukste uren op de weg worden gemeden. Bovendien kunnen er belangrijke voordelen worden bereikt zoals verbetering van de efficiency in de bevoorrading, vermindering van de uitstoot, vermindering van de hinder voor bewoners en het bevorderen van de verkeersveiligheid.

Onderling afstemming en flexibilisering van venstertijden in regionaal verband is gewenst om voor vervoerders ruimte te bieden voor een efficiënte distributie en daarmee ook een beperking van de milieulasten. 'Dagrand distributie' (bevoorrading tussen 19.00 en 07.00 met PIEK gecertificeerd materieel) kan daarbij uitkomst bieden.

Relatiebeheer met de omwonenden is essentieel voor de ondernemers. Klachten ontstaan over het algemeen pas als de ondernemer niet of inadequaet heeft gereageerd op klachten.

Afspraak:

De partijen streven naar onderlinge afstemming en grotere flexibiliteit van venstertijden in regionaal verband. Daarbij worden ook de mogelijkheden voor 'dagrand distributie' verkend.

Planning: uitwerken en invoeren in 2013/ 2014

Verantwoordelijke: gemeente(n)

Organisatorisch: Gewest, begeleid door Adviesgroep

d. Losplaatsen

Voor winkelgebieden waar ook gewoond wordt, zal voldaan moeten worden aan het Besluit Algemene Regels voor inrichtingen milieubeheer.

Het betrokken te bevoorraden bedrijf is hiervoor primair verantwoordelijk.

Het vergt maatwerk op locatie niveau om tot acceptabele oplossingen te komen voor vervoerders, winkeliers en omwonenden.

Daar waar het laden en lossen hinder veroorzaakt, kunnen alternatieve losplaatsen in de directe omgeving een uitkomst bieden. De ondernemer of winkelier zal dan daar zijn goederen zelf moeten afhalen of met de verlader of vervoerder regelen dat deze ze met trolleys vanaf de losplaats aan de 'voordeur' aflevert. Voorwaarde is dat de gemeente deze alternatieve plekken kan en wil aanwijzen.

Afspraak:

Gemeenten spannen zich in lokale laad/losplaatsvoorziening te verbeteren/ aan te passen daar waar zich problemen voordoen.

Planning: uitwerken en invoeren in 2013

Verantwoordelijke: gemeente(n): college van BenW, raadscie

Organisatorisch: Gemeenten, winkeliers en vervoerders, begeleid door Regionale Adviesgroep

4. Verdere aanpak

a. Organisatie

Voor de uitvoering van dit convenant (coördinatie en monitoring) wordt door de participanten een Regionale Adviesgroep ingesteld. Alle partijen wijzen deskundigen hiervoor aan.

De Adviesgroep komt minimaal 2 maal per jaar bijeen. Het Gewest Gooi en Vechtstreek zorgt voor de coördinatie.

De Adviesgroep regelt de lopende zaken zoveel mogelijk onderling; bij belangrijke kwesties wordt gerapporteerd aan een bestuurlijk platform, bestaande uit (bestuurders van de deelnemende partijen).

Planning: samenstellen Adviesgroep en bestuurlijk platform: voorjaar 2013

Verantwoordelijke: colleges van BenW, TLN en regiobestuur Noord-Holland van EVO

Organisatorisch: Gewest

b. Communicatie

Gezamenlijk worden de afspraken van het convenant uitgedragen naar eigen achterbannen en andere relevante overheden en partijen, zoals buurgemeenten, buurregio's, provincies en Rijkswaterstaat. Doel is bekendheid en vooral draagvlak hiervoor te creëren.

Deze partijen zijn ook betrokken bij het aanbrengen van goede bewegwijzering voor vrachtverkeer, vooral gericht op het tegengaan van onnodig, doorgaand vrachtverkeer door onze regio.

Planning: direct uitvoeren

Verantwoordelijk: alle convenantpartijen

Organisatorisch: monitoring door Regionale Adviesgroep

c. Beleidsaspecten

Gemeenten nemen de afspraken over in hun ruimtelijk, economisch en verkeersbeleid.

Planning: direct

Verantwoordelijke: gemeente(n): college van BenW (en zonodig de Gemeenteraad)

Organisatorisch: monitoring door Adviesgroep

d. Duur en evaluaties

Het convenant wordt aangegaan voor een periode van 3 jaar en jaarlijks geëvalueerd.

Aldus in 3-voud opgesteld en ondertekend te Bussum, d.d. 26 juni 2013

Regio Gooi en Vechtstreek,
namens de 9 regiogemeenten

TLN,

EVO,

.....
drs. E. Roest,
gedelegeerde

.....
P. de Rooy
regiobestuurder

.....
J. Veerman,
regiobestuurder