

De echte uitdaging voor stadslogistiek: de autoluwe stad

Nick Juffermans – Goudappel – njuffermans@goudappel.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2023, Brussel

Samenvatting

Een autoluwe binnenstad, waar de voetganger en fietser centraal staan. Met veel ruimte voor beleving, klimaatadaptatie en bovenal schone lucht. Het is een stip op de horizon voor veel Europese steden. Veel beleidsmakers, vervoerders en ondernemers zien de invoering van een zero-emissie zone als eerste stap in de richting van deze mobiliteitstransitie. Toch blijkt uit de praktijk dat de invoering van een zero-emissie zone niet altijd als opstap dient voor een autoluw centrum. Beide doelstellingen hebben namelijk een heel andere uitwerking en impact op de logistieke keten. Deze paper laat aan de hand van een projectvoorbeeld in Gouda zien wat de verschillen zijn en op welke wijze een gemeente met de juiste maatregelen een schone stadslogistiek in een autoluw centrum kan realiseren. Dit voorbeeld is historisch Gouda, gelegen in de provincie Zuid-Holland in Nederland.

Gouda, het meest bekend als kaas, is een middelgrote stad en heeft een historisch hart waarbij de oudste gebouwen stammen uit de late middeleeuwen. Het is een aantrekkelijke tussenstop voor toeristen en heeft meer dan 70.000 inwoners. Het stadhuis, midden op het marktplein, stamt uit het jaar 1450 en de historische kerk is de langste van Nederland. Dit historische centrum is omringd door grachten, maar gek genoeg staat dit centrum vol met auto's en rijden dagelijks tientallen grote en zware bevoorradingsvoertuigen naar binnen en hebben daardoor impact op de verkeersveiligheid en veroorzaken trillingsschade. Het is dus niet gek dat Gouda als één van de eerste steden in Nederland een zero-emissie zone wil invoeren.

Uit gesprekken met ondernemers uit de binnenstad komt naar voren dat dit niet de problemen oplost waar de binnenstad mee te maken heeft. Het inzetten van schone elektrische voertuigen zal ertoe leiden dat het gemiddelde gewicht van voertuigen juist stijgt, doordat de voertuigen worden uitgerust met zwaardere batterijpakketten. Deze gewichtstoename leidt tot meer schade aan de historische panden als gevolg van trillingen, en daardoor ontstaan mogelijk ook meer risicovolle conflicten met andere verkeersdeelnemers. Kortom, de invoering van een zero-emissie zone leidt niet tot de gewenste opstap voor een autoluwe binnenstad.

Daarom heeft de gemeente Gouda samen met Goudappel een samenhangend pakket van maatregelen uitgewerkt dat zowel past bij de visie op zero-emissie, als op de autoluwe binnenstad.

1. Casus: Gouda

Gouda, het meest bekend als kaas, is een middelgrote stad in de provincie Zuid-Holland en heeft een historisch hart waarbij de oudste gebouwen stammen uit de late middeleeuwen. Het is een aantrekkelijke tussenstop voor toeristen en heeft meer dan 70.000 inwoners. Het stadhuis, midden op het marktplein, stamt uit het jaar 1450 en de historische kerk is de langste van Nederland. Dit historische centrum is omringd door grachten, maar gek genoeg staat dit centrum vol met auto's en rijden dagelijks tientallen grote en zware bevoorradingsvoertuigen naar binnen en hebben daardoor impact op de verkeersveiligheid en veroorzaken trillingschade. Het is dus niet gek dat Gouda als één van de eerste steden in Nederland een zero-emissie zone wil invoeren.

De invoering van de zero-emissie zone is slechts één specifiek maatregel. Om een goed evenwicht te krijgen tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid heeft de gemeente Gouda een nieuw verkeerscirculatieplan opgesteld. Hierin zijn ook randvoorwaarden opgesteld voor de routing en toegang voor grote en zware voertuigen. Dit vormde het startpunt voor een bredere discussie over de toegang van logistiek tot de binnenstad en heeft geleid tot een unieke integrale visie op mobiliteit & logistiek in de binnenstad.

Een belangrijk uitgangspunt voor het opstellen van beleid voor stadslogistiek is dat het pakket van maatregelen aan de ene kant bijdraagt aan het welzijn en de beleving van de inwoners en bezoekers van de binnenstad en tegelijkertijd ondernemers en vervoerders in staat stelt om te functioneren.

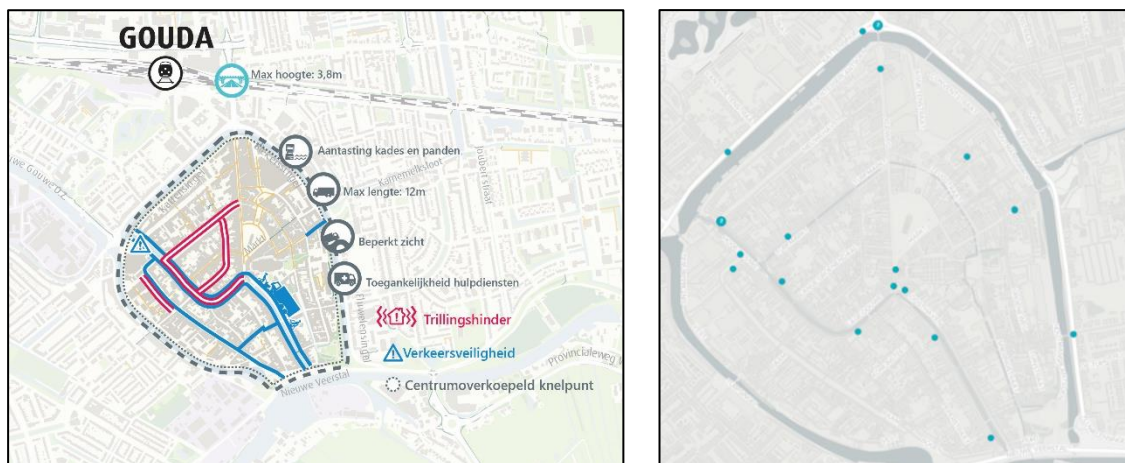
2. Bij een gebrek aan data: innoverend onderzoeken

2.1 Meer inzicht dankzij participatie

Tijdens het project is een combinatie van stakeholdergesprekken en data-analyse toegepast. Om de knelpunten goed inzichtelijk te maken, is gekozen voor een digitale participatievorm waarin bewoners en stakeholders knelpunten op de kaart konden aangeven. Dit heeft geresulteerd in heatmaps, waarbij met aanvullende datasets (zoals voetgangersstromen, kentekenonderzoek bevoorrading en floating car data) in beeld is gebracht welk logistiek verkeer door de binnenstad rijdt. Daarbij is ook gekeken naar:

- Wat zijn de aanrijroutes voor groot en zwaar verkeer naar de binnenstad?
- Hoe verhouden bevoorrading, de touringcars met toeristen en het ophalen van het bewonersafval zich tot elkaar?
- Hoe passen de maatregelen in het verlengde van het toegangsbeleid voor het parkeren van auto's van bezoekers van de binnenstad in het bevoorradingconcept?

Links: samenvatting meldingen vanuit bewoners/ondernemers, Rechts: locaties van verkeersongevallen waarin logistiek verkeer betrokken is.



Uit deze analyses volgden twee belangrijke conclusies. Allereerst heeft het gewicht en de lengte van de voertuigen een grote impact. Daarnaast blijkt dat de bevoorradingroutes niet optimaal zijn ingericht. Het logistieke netwerk in het verkeerscirculatieplan sloot niet goed aan op de wijze waarop het logistieke verkeer de binnenstad binnenrijdt en weer verlaat.

2.2 Een stakeholdergroep met ondernemers én transporteurs

De analyses en conclusies zijn voorgelegd aan een stakeholdergroep, waarin binnenstadsondernemers, vertegenwoordigers van transporteurs, hulpdiensten en de gemeente Gouda aan deelnamen. Door te werken met deze stakeholders kwamen al snel enkele conflicterende beleidsmaatregelen in beeld. Een belangrijk aspect in het project was om grip te krijgen op het effect van een lengte- en gewichtslimiet. Een lager maximaal toegestaan gewicht van vrachtwagens leidt tot de inzet van meerdere

voertuigen om zo hetzelfde volume van goederen naar de binnenstad te brengen. Deze toename van verkeersbewegingen is niet altijd gewenst t.a.v. verkeersveiligheid en geluid. Sterker nog, de gemeente heeft zelfs bij het verlenen van vergunning een plafond gesteld aan maximale hoeveelheid bevoorradingen, waardoor het rijden met een lager gewicht niet mogelijk was. Dit voorbeeld laat zien dat beleid omtrent zero-emissie, soms haaks staat op de belangen ten aanzien van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

2.3 Een samenhangend pakket met maatregelen

Het uiteindelijke doel van het project was om te komen tot een evenwichtig pakket aan maatregelen, waarin logistiek verkeer (en daarmee de binnenstad) blijft functioneren, en tegelijkertijd wordt voldaan aan de doelen van het verkeerscirculatieplan. Deze maatregelen dragen daarmee bij aan de visie op zero-emissie, alsook op de autoluwe binnenstad.

Het pakket omvat een plan waarin als basis een gewichtslimiet wordt ingesteld voor voertuigen om zo trillingsschade te voorkomen. Hierdoor ontstaan er mogelijk nieuwe vormen bevoorrading en kansen voor samenwerking. De gemeente onderzoekt samen met omliggende gemeenten de kansen voor een regionale cityhub. Daarnaast onderzoekt de gemeente samen met de afvalverwerkers of een samenwerking in de binnenstad haalbaar is, zodat het bewonersafval en bedrijfsafval door middel van één collectieve dienst wordt opgehaald. En er wordt een nieuwe vorm van handhaving georganiseerd om het toegangsbeleid te handhaven.

Goals	Infrastructure	Smart	Regulation
Hoofdroute is de primaire route	Bewegwijzering	Connected transport corridors Hoofdroute via navigatiesystemen	Gewichtsbepaling Haastrechtse brug Verboden
Robuustheid hoofdrouthenetwerk		Updaten hoofdroutes	Plan voor uitwijkroutes
Verkeersveiligheid vergroten	Overslagpunt		Lengte- en gewichtsbepaling binnenstad Bundeling Trillingsonderzoek Ontheffen Venstertijden
Trillingshinder verminderen		Wegprofiel	
Hinder in de binnenstad verminderen			

De gemeenteraad is akkoord gegaan met het plan en het maatregelenpakket. De gehele binnenstad krijgt een nieuw beleid dat integraal bijdraagt aan een aantrekkelijke binnenstad. Er komen duidelijke voetgangerszones, het bevoorradingsbeleid is eenduidiger voor de gehele binnenstad en de eerste parkeerplaatsen worden vervangen door groene stroken. Het handhaven van de zone gaat door middel van camera's bij de invalswegen van de binnenstad.

3. Geleerde lessen

Zero-emissie is noodzakelijk, maar veel steden in Europa staan voor grotere uitdagingen dan de elektrificeren van het wagenpark. Op de lange termijn staat deze verschoning zelfs in contrast met andere doelen, zoals verkeersveiligheid en de mobiliteitstransitie. In veel gevallen zijn schone elektrische voertuigen zwaarder en gaat er per saldo dus meer gewicht de stad in. Of de elektrificatie dwingt voertuigen om lichter te worden, waardoor er een veelvoud aan bevoorradingsbewegingen ontstaat om hetzelfde volume de stad in te brengen.

Tegelijkertijd moet de stad blijven functioneren en is bevoorrading essentieel. Het is dus zoeken naar een balans. In Gouda is geleerd dat bij de invoering van de zero-emissie zone ook aandacht moet zijn voor de verkeerskundige effecten van een autoluw beleid. Vervoerders investeren in een schoner wagenpark en het is onhaalbaar voor hen als ze straks een elektrische truck kopen, als die twee jaar later alsnog de stad niet in mag vanwege een beperking van het gewicht en/of de lengte. Daarnaast: betrek de stakeholders. Tijdens het participatieproces in Gouda bleek dat er veel input en lokale kennis was, waardoor er veel gerichtere maatregelen konden worden ingesteld. Betrek dus bewoners, ondernemers en lokale transporteurs.

Literatuur of Referenties

Baat de, M. de et al (2021), Verkeerscirculatieplan Aantrekkelijk en toegankelijk Gouda, Gemeente Gouda, 06-05-2021

Baat de, M. de et al (2022), Wijkmobiliteitsplan Binnenstad Gouda (hoofdrapport), Gemeente Gouda 13-12-2022

Juffermans, N. de et al (2023), Nota grote en zware voertuigen Gouda, Gemeente Gouda, 15-02-2023

Gemeente Gouda, Over Gouda, <https://welkomingouda.nl/>, 12-09-2023