Aan de
Gemeenteraad van Gouda

24-03-2021

Betreft: ***Nulemissie stadslogistiek en verkeerscirculatie***

Hierbij enkele opmerkingen over de mogelijke belangen van Binnenstadbewoners over het Stappenplan Zero Emissie Zone (ZEZ) voor stadslogistiek voor de binnenstad van Gouda.

Als Bewonersplatform hebben wij de indruk dat een ZEZ in principe een geschikt instrument kan zijn om de milieubelasting door het vervoer van goederen te verminderen en de leefbaarheid van de binnenstad te verbeteren. Vooral wanneer deze wordt uitgewerkt in samenhang met andere instrumenten, vooral die van het verkeerscirculatieplan.

Ons beeld is dat bewoners van de binnenstad te maken hebben met de volgende problematiek van goederenvervoer:

- Grote stromen van vrachtverkeer geven (plaatselijk) luchtvervuiling;
- Zware en grote vrachtwagens geven trillingen en schade aan wegen en gebouwen;
- Grote hoeveelheid bestelbussen geeft hinder (geluid) en bedreigt veiligheid.

Wij vragen de Raad enige wensen mee te geven aan de verdere uitwerking van de stadslogistiek en verkeerscirculatie.

1.) Verminder de emissies van vervuilende stoffen (fijnstof en NOx) in straten met veel verkeer. Vooral aan de Bleker- en Fluwelensingel en rondom de Spoortunnel. Bij de exacte plaatsing van verkeersmaatrelen (toegangspoorten, eenrichtingverkeer, etc.) streven naar zo min mogelijk vervuilend en zwaar verkeer.
2.) Streef naar minder hinder door geluid (overlast voor mensen) en trillingen (schade aan gebouwen) in de kleinschalige binnenstad met haar slappe bodem. Formeel is dit geen doelstelling van een ‘emissieloze’ zone. In het stappenplan spreekt men wel van “meekoppelen” met trillingen en een autoluwe binnenstad (leefbaarheid).

Wij vragen de Raad te bevorderen om bij de uitwerking van de emissieloze en autoluwe ‘zone’ rekening te houden met alle relevante doelen: emissies, hinder, bodemdaling en leefbaarheid.

Verder kan de aangekondigde uitwerking van innovatieve logistiek ofwel ‘slim en schoon transport’, incl. het verminderen (!) van ritten zeker van belang zijn voor de binnenstadbewoner. Daarvoor is nodig dat rondom de binnenstad een aantal hubs / depots / ophaalpunten wordt gerealiseerd, waar bouwmaterialen, voorraden voor winkels, maar ook kleine pakketten voor consumenten tijdelijk worden opgeslagen. Van daaruit worden deze met schone, kleine & lichte (!) voertuigen en vaartuigen opgehaald en naar bestemmingen in de binnenstad vervoerd.

Aandachtspunten vanuit bewonersbelang zijn volgens ons dan:

- Pakketten en consumptiegoederen: uit de gegevens van het Stappenplan blijkt dat 90% van de ritten voor rekening komt van bestelauto’s. En dat een stijging is te verwachten. Volgens ons zijn veel ritten te vermijden, wanneer het transport over de laatste (zeg) 500 meter niet door talrijke bezorgers wordt verzorgd, maar door 1 ‘lokale’ transporteur (‘Binnenstadsdistributeur’). Bovendien kunnen er meer gemeenschappelijke ophaalpunten (soort brievenbussen met codeslot) komen voor kleine pakketten aan de

randen van de binnenstad. (Ofwel bundelen en rationaliseren van ophaalpunten van talrijke vervoerders.) Veel bewoners kunnen deze dan emissieloos met de fiets afhalen.
- Reparatie en (ver)bouw door kleine bedrijven en ZZP'ers: mogelijk zullen deze op den duur aan consumenten / bewoners hogere transportkosten in rekening brengen. Van zulke kleine bedrijven zijn er vele gevestigd in de binnenstad.
- Afhalen van afval: ook hier is er de uitdaging van 'schoon en kleinschalig' transport. De gemeente kan daarop veel invloed uitoefenen. Zo zijn ritten te verminderen via het 'slim' gecombineerd afhalen van bedrijfs- en consumenten afval.

Merkwaardig vinden wij de opmerking in het Stappenplan (pag. 6) dat maatregelen als hubs en stadsdistributie "marktgedreven" en "zonder structurele overheidsbijdrage" ontwikkeld dienen te worden. Elders wordt gesteld dat zowel milieutechnologie als gemeenschappelijke voorzieningen geld kosten voor ondernemers. Ook dat ondernemers de hogere kosten zullen doorrekenen aan klanten en consumenten. Wij denken dat voor een schoon en slim transport de "markt" van het vervoer beter gereguleerd kan worden. (Bijv. de 'vergunning' om de ZEZ binnen te rijden. Bijv. de kosten van het leveren aan huis vs. het afhalen.) De lokale overheid zou dan ook niet alleen moeten meedenken en stimuleren, maar ook reguleren.

Uiteraard zijn we graag bereid om samen met bewoners, verder mee te denken bij de uitwerking van ZEZ, stadslogistiek en verkeerscirculatie.

Namens Bewonersplatform Binnenstad Gouda en haar Werkgroep Verkeer
Rob Schröder