

E.17 Autoluwe zones/toegangsbeperkingen

Naam type maatregel		Autoluwe zones/toegangsbeperkingen
Omschrijving van het type maatregel		
Algemene beschrijving en definitie type maatregel		Verschillende steden hebben ervoor gekozen om bepaalde gebieden, zoals stadscentra, straten of wijken autoluw of autovrij te maken. Bij stadscentra gaat het specifiek om bestemmingsverkeer voor de aanwezige winkels en horeca en raakt dus vooral aan de vervoerwijzekeuze naar die plek. Bij woonwijken raakt het daarnaast ook meer het autobezit zelf, maar ook doorgaand verkeer. Belangrijk is wel dat er voldoende alternatieven beschikbaar zijn, zoals duurzaam openbaar vervoer en voldoende publieke fietsenstallingen (CE Delft, 2016).
Maatregelen die hieronder vallen		Autoluwe zones, verblijfsheffing, parkeernormen, verminderen openbare parkeerruimte, aanbrenge van een verkeersknip
Indicatie invoeringstermijn		Het toepassen van een autoluwe zone kan in theorie relatief snel worden ingevoerd door geen auto's meer toe te laten in de betreffende zone. Echter moet hier overeenstemming bereikt worden met belanghebbende partijen zoals bedrijven en bewoners. Om uiteindelijk een zone in te voeren, met daarbij ook infrastructurele veranderingen en handhaving, neemt vijf tot tien jaar in beslag.
Indicatie zichtbaarheid effecten		Minder voertuigen in de betreffende zone. Hierdoor ontstaat er een reductie op autokilometers, met als gevolg CO ₂ -reductie en een verbeterde leefbaarheid binnen en rond de zone. Mogelijk een modal shift naar fiets/ov. Een ander effect is mogelijk uitwijkgedrag van bestemmings- en doorgangsverkeer, en een verhoogde parkeerdruk in omliggende wijken.
Categorie		
Thema		6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid
Type		Ruimtelijk mobiliteitsbeleid
Trias Mobilica		Verminderen
Gebiedstypologie		
Randvoorwaarden voor slagen		Een belangrijke voorwaarde voor zones waar auto's geweerd worden, of waar tarieven gelden voor toegang tot de zone, is dat de bereikbaarheid op een vergelijkbaar niveau blijft. Hierdoor is het dus van belang dat alternatieve modaliteiten en parkeerfaciliteiten (P&R) beschikbaar zijn en deze ook uitgebreid kunnen worden om een modal shift op te vangen. Daarnaast is het van belang dat bezoekers op de hoogte zijn van de betreffende lokale toegangsbeperkingen.
Metropolitaan	++	Autoluwe zones en toegangsbeperkingen zijn voornamelijk bedoeld voor hoogstedelijke gebieden. Hier is het effect het grootst aangezien grote stedelijke centra een aantrekkende werking hebben op omliggende kleinere gemeenten. Daarentegen kunnen autoluwe zones wel toegepast worden in kleine steden of dorpen waardoor de leefbaarheid binnen de zone toeneemt. Echter, een relatief kleine zone zal weinig tot geen effect hebben op de modaliteitskeuze.
Stedelijk	+	
Landelijk	0	
Emissiereductie		
Effect op CO ₂		29 ± 12 kton CO ₂
Toelichting op rekenmethodiek (zie Bijlage C)		Het uitgangspunt van de effectberekening is dat 10% van de metropolitane gebieden autoluw worden gemaakt. In deze zones neemt autogebruik met 25% af.
Overige effecten		
Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	0	Autoluwe zones zorgen niet voor een toename van de vraag naar duurzame energie.
Leefbaarheid	+	Bewoners ergeren zich aan het gebrek aan parkeergelegenheid, maar tegelijkertijd zorgt een hoge parkeerdruk voor overlast in de openbare ruimte en de boordeling hiervan. Daarnaast hebben mensen voorkeur voor open ruimte en groen in de directe woonomgeving (CE Delft, 2016).

Naam type maatregel		Autoluwe zones/toegangsbeperkingen
Omschrijving van het type maatregel		
Bereikbaarheid	0	De bereikbaarheid met de auto neemt af voor deze zones. Alternatieve modaliteiten zijn nodig om hetzelfde bereikbaarheidsniveau te behouden. Dit kan problematisch zijn voor bedrijven die afhankelijk zijn van bezoekers, zoals retail en horeca. Belevering van goederen behoeft maatwerk en ontheffingen.
Verkeersveiligheid	++	Minder of de afwezigheid van autokilometers zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid.
Geluid	++	Minder autokilometers zorgen voor minder geluidsoverlast.
Verantwoordelijkheid		
Bestuurlijk	Gemeente	
Verantwoordelijkheden	In de implementatiefase expliciet en passend maken van maatregelen (stationsvisies formuleren, bestemmingsplannen opstellen). In de uitvoeringsfase toezicht houden op naleving maatregel (d.m.v. aanspreken, uitdelen boetes).	
Partners/Stakeholders	Niet van toepassing	
(Implementatie-) kosten (€/CO₂-reductie)		
Overheid (implementatiekosten)	€	Het weren van auto's of het beperkt toestaan van auto's heeft relatief lage publieke kosten. Congestie en ongevalskosten worden lager in de betreffende zone. Hoewel er meer gehandhaafd moet worden op het betreden van de zone zorgen boetes voor een publieke inkomstenbron. In het geval dat infrastructuur aangepast wordt heeft dit hoge publieke kosten. In 2030 hebben autoluwe zones vergelijkbare kosten als nu. Toegangsbeperkingen zouden wellicht aan kunnen haken op ZE-stadslogistiek zones die in 2025 ingesteld worden in 30 tot 40 gemeenten in Nederland.
Nationale kosten	€	
Kosten eindgebruiker	€	
Overig		
Mogelijke maatschappelijke baten	Verbeterde leefbaarheid; Reductie in luchtvervuilende emissies, in geluid en een verhoogde verkeersveiligheid.	
Mogelijke maatschappelijk kosten	Verminderde bereikbaarheid met de auto voor bedrijven en bewoners in de zone. Mogelijk omrijdend doorgangsverkeer en bestemmingsverkeer.	
Overige aandachtspunten	<p>De grootte van de zone heeft een grote invloed op het effect van de maatregel. Een relatief kleine zone (een aantal straten) zorgt hoogstwaarschijnlijk niet tot een modal shift. Een grote zone, zoals het totale stadscentrum, zorgt wel voor een mobiliteitsgedragsverandering.</p> <p>Verschillende steden hebben ervoor gekozen om bepaalde gebieden, zoals stadscentra, straten of wijken autoluw of autovrij te maken. Bij stadscentra gaat het specifiek om bestemmingsverkeer voor de aanwezige winkels en horeca en raakt dus vooral aan de vervoerwijzekeuze naar die plek. Bij woonwijken raakt het daarnaast ook meer het autobezit zelf. Belangrijk is wel dat er voldoende alternatieven beschikbaar zijn, zoals duurzaam openbaar vervoer en voldoende publieke fietsenstallingen (CE Delft, 2016)</p>	
Bronnen		
(CE Delft, 2016, CE Delft, 2020b)		
<p>0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect; -€ = <0 €/ton CO₂-reductie; € = 0-10 €/ton CO₂-reductie; €€ = 10-100 €/ton CO₂-reductie; €€€ = >100 €/ton CO₂-reductie</p>		