

Seminar 2 oktober 2024

MyPup HQ

Kuiperbergweg 32, Amsterdam

De ontwikkeling van de autoluwe wijk van de toekomst; hoe ontvangen de bewoners hun goederen?

Na de ontvangst van de gasten en de rondleiding door de loods ging de groep naar boven voor het begin van het seminar. Hier werden eerst de sprekers voorgesteld door Luke van der Wardt, managing director van MyPup:

Susanne Balm

- Projectleider in het Lectoraat Logistiek: onderzoeksgroep aan de Hogeschool van Amsterdam
- Faciliteren van samenwerking tussen onderzoek, onderwijs en praktijk
- Steeds meer disciplines betrokken

Bas Homans

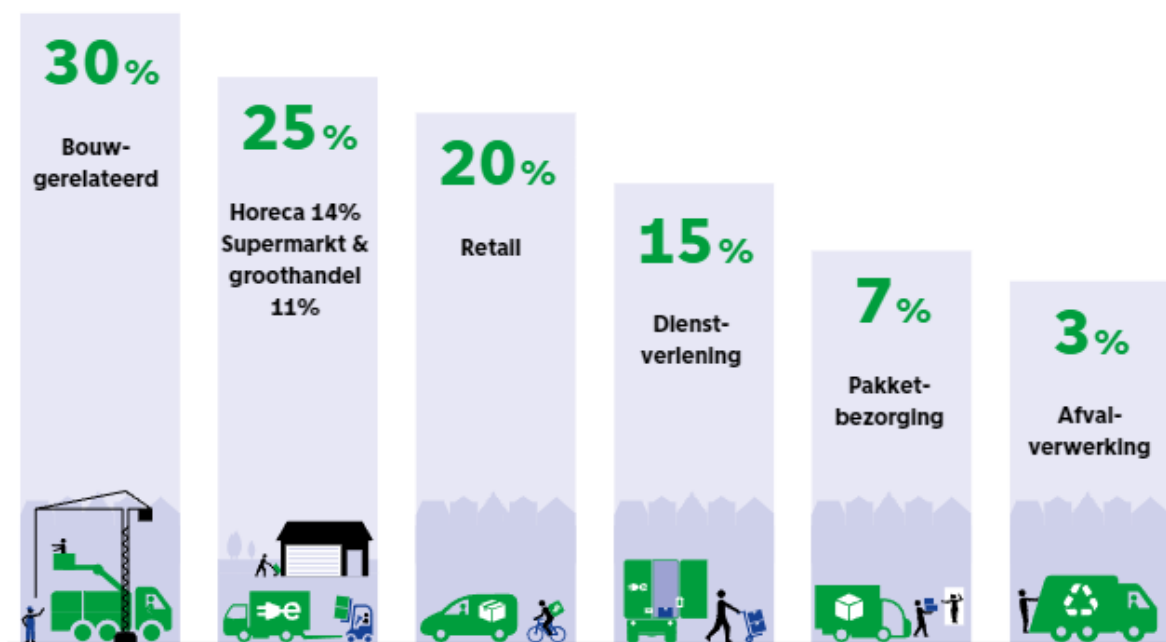
- Vastgoedontwikkelaar bij Volker Wessels
- Verantwoordelijk voor gebiedsontwikkeling in heel Nederland
- Bezig met project Foodcenter, een autoluwe wijk in het centrum van Amsterdam

Visie Suzanne Balm

Samenstelling van de stadslogistiek

Stromen die stadslogistiek in gaan

In de gehele stad bestaat ongeveer 20% van het verkeer uit bedrijfsmatig verkeer, terwijl dit percentage in het centrum stijgt naar 40%. Bouw en horeca zijn de grootste spelers binnen deze logistieke stromen, terwijl pakketbezorging slechts 7% van de stromen uitmaakt. Echter, in het centrum loopt dit op tot 11%. Het is belangrijk op te merken dat niet alle partijen die bijdragen aan pakketbezorging worden meegeteld; alleen de grote bedrijven zoals UPS en DHL worden onder pakketbezorging gerekend. Pakketten worden echter ook via andere logistieke stromen bezorgd, wat het moeilijk maakt om een nauwkeurige telling te doen. Afvalverwerking in het centrum gebeurt tegenwoordig deels over water. Het afval wordt met kleinere wagens naar boten gebracht, om zo te voorkomen dat grote trucks de binnenstad in moeten. Joeri Jongeneel van de gemeente Amsterdam bevestigt dit en geeft aan dat er naar twee ontwikkelingen wordt gekeken om de logistiek van de stad efficiënter te maken: het bundelen van vervoersbewegingen en het vervoer over water, zeker voor de binnenstad.



Bron: Werkplan Stedelijke Logistiek 2023-2025. Gemeente Amsterdam.

Autoluw als middel, niet als doel

Een autoluwe stad is geen doel op zich; het uiteindelijke doel is het creëren van een plek waar het prettig wonen is, wat een uitdaging vormt met de huidige bevolkingsgroei. De leefbaarheid van een plek wordt bepaald aan de hand van zes waarden:

1. **Sociaal:** Zelfstandigheid van kinderen en sociale veiligheid.
2. **Ruimtelijke kwaliteit:** Het gevoel van welkom zijn en de aanwezigheid van groen.
3. **Klimaatadaptie:** Het vasthouden van regenwater en het bieden van schaduw.
4. **Economische vitaliteit:** Beperking van leegstand en stabiliteit van huurprijzen en vastgoedwaarde.
5. **Gezondheid:** Geestelijke gezondheid en mogelijkheden voor buitenspelen.
6. **Mobiliteit:** Beschikbaarheid van parkeerplaatsen en verkeersdrukte.

Het reduceren van parkeerplaatsen draagt bij aan het creëren van een leefbare autoluwe wijk door meer ruimte vrij te maken voor groen en andere voorzieningen die de leefbaarheid verbeteren.

De visie van Suzanne

Suzanne's visie richt zich op hoe logistiek kan bijdragen aan waardecreatie op sociaal, economisch en klimaatadaptief vlak in een wijk. Er zijn drie manieren om naar logistiek op een plek te kijken:

Perspectief		Voorbeeld
Series of settings	Objectief	<ul style="list-style-type: none"> • Logistieke faciliteiten als straatmeubilair ontwerpen • Dynamisch gebruik van laad/losplekken
Sense of belonging	Subjectief (het sociale vlak)	<ul style="list-style-type: none"> • Het praatje bij de bakker • Gezamenlijke inkoop door ondernemers • De seniore buurman die helpt met klussen • Je pakket bij de burens laten bezorgen
A system of places	Netwerk	Een netwerk van hubs, microhubs, herkomst- en afleveradressen

De conclusie van Suzanne haar visie: *In nieuw te ontwikkelen, dichtbevolkte, autoluwe gebieden dient logistiek gefaciliteerd en geïntegreerd te worden in het fysieke en sociale weefsel van de buurt.*

Hierna kwamen de stellingen aan bod:

Stellingen:

1. Slimme vastgoedoplossingen zijn een driver voor de autoluwe stad:

- **Discussie:** Slimme vastgoedoplossingen zijn essentieel voor het creëren van een autoluwe stad. Dit omvat niet alleen de fysieke infrastructuur, zoals ondergrondse parkeergarages en gedeelde mobiliteitsoplossingen, maar ook concepten zoals efficiënte pakketbezorging en mobiliteit als een service. Door deze oplossingen te integreren in nieuwe gebiedsontwikkelingen, kan de verkeersdrukte worden verminderd en de leefbaarheid worden verbeterd. Het is belangrijk om te erkennen dat slimme vastgoedoplossingen niet alleen betrekking hebben op de bouwtechnische aspecten, maar ook op de manier waarop bewoners en gebruikers van het gebied worden betrokken bij het gebruik van deze oplossingen. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbieden van incentives voor het gebruik van deelmobiliteit of door het creëren van aantrekkelijke en veilige loop- en fietspaden.
- **Voorbeelden:** Een concreet voorbeeld is het Foodcenter project (Volker Wessels), waar slimme vastgoedoplossingen zoals deelmobiliteit en centrale pakketbezorging worden geïntegreerd. Dit helpt niet alleen om de verkeersdrukte te verminderen, maar ook om de wijk aantrekkelijker en leefbaarder te maken. Daarnaast kan gedacht worden aan het Bajeskwartier, waar een vergelijkbare aanpak wordt gehanteerd. Hier worden verschillende mobiliteitsoplossingen gecombineerd om een autoluwe omgeving te creëren. Dit omvat niet alleen deelauto's, maar ook de integratie van fiets- en voetgangersvriendelijke infrastructuur.
- **Uitdagingen:** Een van de uitdagingen bij het implementeren van slimme vastgoedoplossingen is de flexibiliteit van commerciële ruimtes in de plint van gebouwen. Vaak is het moeilijk om van tevoren te bepalen welke bedrijven zich daar zullen vestigen, wat invloed heeft op de planning van logistieke oplossingen.

Bovendien kunnen er technische en financiële obstakels zijn bij het realiseren van ondergrondse parkeergarages en andere infrastructuuroplossingen. Het is belangrijk dat er een goede samenwerking is tussen ontwikkelaars, investeerders en de gemeente om deze oplossingen succesvol te implementeren. Dit vereist niet alleen een gedeelde visie, maar ook een bereidheid om te investeren in innovatieve en soms risicovolle projecten. Zo moet er met parkeergarages over nagedacht worden dat deze ook later commercieel gebruikt kunnen worden.

2. De overheid moet risicodragend zijn bij het opleggen van slimme vastgoedoplossingen:

- **Discussie:** De rol van de overheid als facilitator en soms ook als financieel bijdrager is cruciaal bij het implementeren van slimme vastgoedoplossingen. Door middel van grondprijsverlagingen, subsidies en andere financiële instrumenten kan de overheid deze oplossingen haalbaar maken. Dit is vooral belangrijk omdat de initiële kosten voor slimme vastgoedoplossingen vaak hoog zijn, wat een barrière kan vormen voor ontwikkelaars en investeerders. De overheid kan ook een rol spelen bij het opstellen van regelgeving en beleidskaders die het gebruik van duurzame en innovatieve oplossingen bevorderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stellen van eisen aan de energie-efficiëntie van gebouwen of door het stimuleren van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen.
- **Voorbeelden:** De overheid kan regels en incentives stellen die ontwikkelaars stimuleren om duurzame oplossingen te implementeren. Dit kan onder andere door consistente beleidsvoering en langetermijnvisies te hanteren. Bijvoorbeeld, door het aanbieden van subsidies voor de bouw van ondergrondse parkeergarages of het verlagen van grondprijzen voor projecten die deelmobiliteit integreren. Daarnaast kan de overheid ook investeren in de infrastructuur die nodig is voor slimme vastgoedoplossingen, zoals laadpalen voor elektrische voertuigen of fietsenstallingen. Dit helpt niet alleen om de initiële kosten te verlagen, maar ook om de acceptatie en het gebruik van deze oplossingen te bevorderen. Ook is het erg belangrijk dat het OV uitstekend geregeld is. Men moet niet te ver hoeven te lopen naar de bus, om zo ook deze optie reëel te houden voor bewoners. Er moet een goed deelmobiliteit concept zijn.
- **Uitdagingen:** Eén van de grootste uitdagingen is het kwantificeren van de maatschappelijke waarde van slimme vastgoedoplossingen, zoals pakketkluizen. Het is moeilijk om de economische voordelen op lange termijn te meten, wat het lastig maakt om investeringen te rechtvaardigen. Bovendien is er vaak een gebrek aan visie op de lange termijn bij zowel de overheid als de marktpartijen, wat de implementatie van deze oplossingen bemoeilijkt. Er kan ook weerstand zijn vanuit de gemeenschap of andere belanghebbenden die sceptisch zijn over de voordelen van slimme vastgoedoplossingen. Het is daarom belangrijk om transparant te zijn over de verwachte voordelen en om de gemeenschap te betrekken bij het ontwikkelingsproces. Dit kan helpen om draagvlak te creëren en om mogelijke obstakels te overwinnen.

3. De autoluwe wijk is voor iedereen weggelegd:

- **Discussie:** Autoluwe wijken kunnen vooral succesvol zijn in nieuw te ontwikkelen gebieden. In bestaande wijken is het moeilijker door de huidige infrastructuur en gewoontes van bewoners. Het is belangrijk om vanaf het begin een holistisch concept te ontwikkelen dat aansluit bij de behoeften van alle betrokken partijen. Dit omvat niet alleen het beperken van autoverkeer, maar ook het bieden van alternatieven zoals goede OV-verbindingen en deelmobiliteit. Daarnaast is het belangrijk om te zorgen voor een goede balans tussen de verschillende functies in de wijk, zodat bewoners hun dagelijkse behoeften binnen de wijk kunnen vervullen zonder afhankelijk te zijn van een auto.
- **Voorbeelden:** Voor nieuwe wijken zoals het Foodcenter en het Bajeskwartier kunnen autoluwe concepten vanaf het begin worden geïntegreerd. Dit omvat niet alleen het beperken van autoverkeer, maar ook het bieden van alternatieven zoals goede OV-verbindingen en deelmobiliteit. Door te zorgen voor nabijheid van functies, zoals winkels en diensten, kunnen bewoners hun dagelijkse noden binnen de wijk vervullen zonder afhankelijk te zijn van een auto. In deze wijken worden ook vaak groene ruimtes en recreatievoorzieningen geïntegreerd, wat bijdraagt aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijk. Dit helpt niet alleen om de verkeersdruk te verminderen, maar ook om een gezonde en duurzame leefomgeving te creëren.
- **Uitdagingen:** In bestaande wijken is het moeilijker om autoluwe concepten te implementeren vanwege de bestaande gewoontes en infrastructuur. Het veranderen van gedrag en het bieden van aantrekkelijke alternatieven zijn cruciale factoren om dit te laten slagen. Daarnaast is er vaak weerstand van bewoners die gewend zijn aan het gebruik van hun auto en niet bereid zijn om over te stappen op alternatieve vormen van mobiliteit. Het is belangrijk om deze bewoners te betrekken bij het ontwikkelingsproces en om hen te informeren over de voordelen van een autoluwe wijk. Dit kan helpen om draagvlak te creëren en om de acceptatie van autoluwe concepten te bevorderen. Bovendien is het belangrijk om te investeren in de infrastructuur die nodig is voor alternatieve vormen van mobiliteit, zoals fietspaden en OV-verbindingen. Dit helpt om de overstap naar een autoluwe wijk gemakkelijker en aantrekkelijker te maken.

4. Succesfactoren voor de autoluwe wijk en leidende partijen:

- **Discussie:** De succesfactoren voor een autoluwe wijk zijn veelzijdig en omvatten onder andere de nabijheid van essentiële functies, uitstekende OV-verbindingen en aantrekkelijke woonomgevingen. Het is van cruciaal belang dat de gemeente, ontwikkelaars en investeerders nauw samenwerken om deze factoren te realiseren. Een geïntegreerde aanpak waarbij alle betrokken partijen samenwerken is essentieel voor het succes van een autoluwe wijk. Dit betekent dat niet alleen de fysieke infrastructuur moet worden aangepakt, maar ook beleidsvoering, financiële instrumenten en maatschappelijke betrokkenheid moeten worden geïntegreerd. Het ontwikkelen van een langetermijnvisie en het voeren van consistent beleid zijn hierbij van groot belang om de duurzaamheid van de wijk te waarborgen.

- **Voorbeelden:** Gedragsverandering is een cruciaal element bij het creëren van een autoluwe wijk. Mensen moeten de voordelen inzien en bereid zijn hun gewoontes aan te passen. Dit kan worden bereikt door bewoners vanaf het begin mee te nemen in het proces en hen te faciliteren in het gebruik van alternatieven voor de auto. Bijvoorbeeld, door het aanbieden van deelmobiliteit en het creëren van aantrekkelijke en veilige fietspaden. Gemeenschapsinitiatieven en educatieve programma's kunnen helpen om bewoners bewust te maken van de voordelen van een autoluwe leefomgeving en hen te motiveren om hun gedrag te veranderen. In succesvolle autoluwe wijken wordt vaak gebruik gemaakt van een combinatie van maatregelen om de afhankelijkheid van auto's te verminderen. Dit omvat niet alleen fysieke infrastructuur zoals fietspaden en OV-verbindingen, maar ook beleidsmaatregelen zoals het beperken van parkeermogelijkheden en het aanbieden van financiële incentives voor het gebruik van deelmobiliteit.
- **Uitdagingen:** Het creëren van een autoluwe wijk vereist een geïntegreerde aanpak waarbij alle betrokken partijen samenwerken. Dit omvat niet alleen de fysieke infrastructuur, maar ook beleidsvoering, financiële instrumenten en maatschappelijke betrokkenheid. Eén van de uitdagingen is het vinden van de juiste balans tussen de behoeften van de bewoners en de economische haalbaarheid van de oplossingen. Daarnaast is het belangrijk om een langetermijnvisie te ontwikkelen en consistent beleid te voeren om de duurzaamheid van de wijk te waarborgen. Er kan ook weerstand zijn vanuit de gemeenschap of andere belanghebbenden die sceptisch zijn over de voordelen van autoluwe concepten. Het is daarom belangrijk om transparant te zijn over de verwachte voordelen en om de gemeenschap te betrekken bij het ontwikkelingsproces. Dit kan helpen om draagvlak te creëren en om mogelijke obstakels te overwinnen.
- **Rol van de gemeente:** De gemeente speelt een cruciale rol bij het faciliteren van de ontwikkeling van autoluwe wijken. Dit omvat niet alleen het opstellen van beleidskaders en regelgeving, maar ook het bieden van financiële ondersteuning en het coördineren van de samenwerking tussen verschillende belanghebbenden. De gemeente kan ook een rol spelen bij het monitoren en evalueren van de effectiviteit van autoluwe maatregelen en het aanpassen van beleid en strategieën op basis van de bevindingen. Door een proactieve en ondersteunende rol te spelen, kan de gemeente helpen om de ontwikkeling van autoluwe wijken te versnellen en te zorgen voor een duurzame en leefbare stedelijke omgeving.