

Eindevaluatie laden en lossen Markt Roermond

Datum
Versie
Projectteam

2 oktober 2024
Eindrapport
Menno de Pater
Thijs Visscher
Simone Vos

Samenvatting

Naar
inhoudsopgave 

Samenvatting

Aanleiding pilot

Er is een groeiend aantal horecagelegenheden op de Markt in Roermond. Deze worden via de Luifelstraat bevoorrad. Laad- en losverkeer stopte hier tot voorkort. Deze straat is echter smal en er waren geregeld klachten van bewoners over lawaai, opstoppen, verminderde luchtkwaliteit en geuroverlast door de benzine- en dieseldampen van vrachtauto's die met draaiende motoren laden en lossen. Na een motie van de gemeenteraad is het college gestart met een zoektocht om de laad- en losproblematiek in de Luifelstraat op te lossen. Daar is een pilot uit voortkomen met alternatieve laad- en loslocaties voor de Luifelstraat: de zuidzijde van de Markt en de Kraanpoort.

De pilot had een looptijd van een jaar en drie maanden. Het doel van de pilot is om te kijken of de overlast op de Luifelstraat is afgenomen en om te bepalen welke locaties geschikt zijn voor het laad- en losverkeer, kijkend naar laad- en losgemak, capaciteit, verkeersveiligheid, overlast en beleving van bewoners, bedrijven en bezoekers.

Resultaten en conclusie

Uit deze eindevaluatie blijkt dat de pilot haar doel heeft bereikt, want de hinder op de Luifelstraat is voor het overgrote deel verdwenen. Daarnaast lijken de alternatieve locaties Zuidzijde Markt en Kraanpoort op een groot aantal punten geschiktere locaties dan de Luifelstraat. Belangrijk is te vermelden dat laden en lossen altijd met hinder gepaard gaat, dus ook op de pilotlocaties, maar deze is kleiner dan op de Luifelstraat.

Beide pilotlocaties zijn nodig om voldoende laad- en loscapaciteit te hebben voor de bevoorrading van de Markt en omgeving. Een nadeel is dat ze verder van de horeca liggen dan de Luifelstraat en dat de route met hoogteverschillen onprettig is. Desondanks is er bij de horeca en haar leveranciers begrip voor de maatregelen. Ook maken leveranciers in toenemende mate gebruik van elektrische steekwagens in plaats van rolcontainers. Dit ontlast de chauffeur en produceert minder geluid.

Het stopverbod lijkt zijn doel te missen: sinds de invoering van het stopverbod wordt er nog steeds geregeld geladen en gelost. Dit leidt niet of nauwelijks tot hinder. Daarnaast blijkt uit gesprekken met bewoners en handhaving dat het stopverbod te verstrekkend is en als ongewenst wordt ervaren.

DECISIO

Aandachtspunten

Er is een aantal aandachtspunten voor deze alternatieve laad- en loslocaties:

- De overzichtelijkheid van de verkeerssituatie bij de Kraanpoort neemt af wanneer er geladen en gelost wordt op deze locatie. Dit vergroot de kans op ongevallen.
- Er wordt illegaal geparkeerd op de Zuidzijde Markt en Kraanpoort wat ten nadele komt aan de capaciteit van deze laad- en loslocaties.
- Er wordt nog steeds geladen en gelost in de Luifelstraat. Dit betreft voor het overgrote deel personenauto's of bestelbusjes die minder hinder veroorzaken dan de grote vrachtwagens die stilstonden voorafgaand aan de pilot.

Daarnaast is er een aantal algemene aandachtspunten:

- Een deel van de hinder van de Luifelstraat is verschoven naar de nieuwe alternatieve laad- en loslocatie op de Zuidzijde Markt en de Kraanpoort. Het bordje 'koelmotoren uit' lijkt haar werk te doen, want de overlast van draaiende motoren is afgenomen sinds dit is geplaatst. Ook de venstertijden hebben een (klein) effect gehad: grote vrachtwagens stoppen nauwelijks buiten de venstertijden op de Markt. Bestelbusjes laden en lossen nog wel buiten de venstertijden op de Markt.
- Een deel van de hinder kan afnemen of verdwijnen door andere maatregelen, bijvoorbeeld elektrisch vervoer of een stroompunt voor de koeling.

Aanbevelingen

Uit deze evaluatie is een aantal aanbevelingen voortgekomen:

- Situatie na de pilot: we bevelen aan om de Kraanpoort en Markt als laad- en loslocatie voor (grote) vrachtwagens permanent te maken. De overlast is verminderd ten opzichte van voor de pilot en de capaciteit is voldoende. Het stopverbod hoeft niet voortgezet te worden. Korte laad- en losacties op de Luifelstraat vinden nog steeds plaats, maar geven nauwelijks hinder.
- Om voldoende capaciteit te garanderen, blijft tegengaan van illegaal parkeren belangrijk. Handhaving en een duidelijker verbod (kruis op de weg) helpen.
- De laad- en loslocatie aan de Kraanpoort wordt als onveilig ervaren. Een spiegel op de hoek van de Kraanpoort en Luifelstraat kan dit mogelijk al deels oplossen.
- Heroverweeg de laad- en loslocatie op de markt aan de andere kant van de weg te realiseren: verkeerskundig niet ideaal, maar leidt mogelijk wel tot minder hinder.

Samenvatting

DECISIO

Afwegingskader met criteria op het gebied van overlast, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, laad- en losgemak en beleving

	Luifelstraat	Zuidzijde Markt	Kraanpoort
Geluidsoverlast			
Laad- en losverkeer (met name motoren koeling)	-	+/-	+/-
Rolcontainers/karren over de weg	+	-	-
Toeteren bij opstoppen	-	+	0/-
Luchtkwaliteit			
Luchtkwaliteit	-	+/-	+/-
Verkeer			
Doorstroming	-	+	0/-
Verkeersveiligheid/overzichtelijkheid	0/-	+	0/-
Laad- en losgemak			
Duur	+	-	-
Capaciteit	+/-	0	0
Praktisch voor horeca/leveranciers	+	-	-
Winkelend publiek			
Uitstraling voor winkelend publiek	0	0/-	0

Afwegingskader

Op drie hoofdcriteria, geluidsoverlast, luchtkwaliteit en verkeer, scoort de Luifelstraat het minst gunstig. Aan de andere kant scoort de Luifelstraat op gemak voor leveranciers het meest gunstig.

De Zuidzijde Markt scoort het meest gunstig op geluidsoverlast en verkeer. De Kraanpoort heeft meer aandachtspunten dan de Zuidzijde Markt, maar is nodig voor voldoende capaciteit wanneer het laden en lossen niet meer plaats kan vinden in de Luifelstraat.

Inhoudsopgave

DECISIO

DECISIO EUROPESE DE KROON EN DE KROON Eindevaluatie laden en lossen Markt Roermond Datum: 2 oktober 2024 Versie: 1.0 Auteur: Marco de Pauw, Tjibbe Vaele, Simone Viss	Samenvatting Naar inhoudsopgave	HOOFDSTUK 1 Inleiding Terug naar inhoudsopgave	HOOFDSTUK 2 Pilot Laden en Lossen Terug naar inhoudsopgave
HOOFDSTUK 3 Afwegingskader Terug naar inhoudsopgave	HOOFDSTUK 4 Resultaten Eindevaluatie Terug naar inhoudsopgave	HOOFDSTUK 5 Conclusies en aanbevelingen Terug naar inhoudsopgave	BIJLAGE(N) Terug naar inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Terug naar
inhoudsopgave 

Inleiding

De Luifelstraat ligt achter de Markt in Roermond en heeft een groot aantal achteringen van de horeca aan de Markt. Dit maakt het een veelgebruikte laad- en loslocatie, waarvan het gebruik toeneemt door de groei van het aantal horecagelegenheden. Het laden en lossen gaat echter gepaard met overlast voor de bewoners aan de Luifelstraat. De Luifelstraat is een smalle weg met hoge gebouwen, waardoor geluid van draaiende motoren en de geur van uitlaatgassen lang blijven hangen. Daarnaast zorgt de smalle weg voor opstoppen. In mei 2023 is er een pilot gestart voor alternatieve laad- en loslocaties rond de Markt en Kraanpoort. De pilot had in eerste instantie een looptijd van een jaar, maar is naar aanleiding van de aanbevelingen in de tussenevaluatie verlengd met drie maanden (Uiteindelijke looptijd: van 1 mei 2023 tot 1 augustus 2024).

Bij de pilot is afgesproken om deze tussentijds en na afloop te evalueren. De tussentijdse evaluatie is eind 2023 uitgevoerd door Decisio. Hieruit kwam naar voren dat de pilot haar doel voor een groot deel lijkt te bereiken, want de hinder op de Luifelstraat is voor het overgrote deel verdwenen. Daarnaast lijken de locaties Markt en Kraanpoort op een groot aantal punten geschiktere locaties dan de Luifelstraat. Er kwam echter ook naar voren dat een aantal partijen hinder ervaart van het laden en lossen op de nieuwe locaties. Voor deze partijen voelt de pilot meer als een verschuiving van het probleem in plaats van een oplossing. In deze eindevaluatie blijft de hoofdvraag: bereikt de pilot haar doel en is de hinder op de nieuwe laad- en loslocaties groter of kleiner dan op de oude laad- en loslocaties? En wat zijn de andere voor- en nadelen van de verschillende laad- en loslocaties? Daarbij gebruiken we het afweegkader dat in de tussentijdse evaluatie is opgesteld. We actualiseren dit op basis van nieuwe informatie. Hierbij wordt specifiek ingegaan op punten die nog niet duidelijk waren en waar aanbevelingen voor zijn gedaan in de tussentijdse evaluatie: hoe zit het met de koelmotoren in de zomer? Is de capaciteit van de laad- en loslocaties ook in de zomer nog voldoende (ook met stopverbod)? Heeft het stopverbod het gewenste effect? Wordt er beter gehandhaafd op foutparkeren aan de markt?

Vraagstelling

In de eindevaluatie beschouwen we aan de hand van de resultaten van de pilot welke locaties geschikt zijn voor het laad- en losverkeer, kijkend naar laad- en losgemak,

DECISIO

capaciteit, verkeersveiligheid, overlast en beleving van bewoners, bedrijven en bezoekers van de Markt en omgeving. We kijken naar de effecten van de pilot, wijzigingen na de tussentijdse evaluatie (zoals het stopverbod, of veranderingen in handhaving) en geven een doorkijk en advies voor de toekomstige definitieve situatie.

Aanpak

De aanpak van de eindevaluatie is vergelijkbaar met de aanpak van de tussentijdse evaluatie. Om een compleet beeld te krijgen van het laden en lossen rond het Marktgebied voerden we een schouw uit op locatie om een beeld te krijgen van de problematiek. Tijdens de schouw gingen we in gesprek met bewoners, passanten, winkeliers, horecaondernemers en chauffeurs. Daarnaast voerden we interviews met bewoners, ondernemers, handhaving en beleidsmedewerkers van de gemeente. We deden een analyse van de binnengekomen klachten, zowel tijdens als voor aanvang van de pilot. Daarnaast werden er gedurende twee weken camera's geplaatst aan de Luifelstraat, zuidzijde Markt en Kraanpoort, om alle laad- en losbewegingen in kaart te brengen. Op die manier kunnen we inschatten wat de drukste momenten zijn, hoeveel bewegingen er plaats vinden, hoe lang het laden- en lossen gemiddeld duurt en om hoeveel vrachtwagens met koelbewegingen het gaat. Ook werden er gedurende twee weken geluidsmetingen gedaan rondom de Markt. Deze geven een indicatie van het geluid(overlast) dat de bewoners mogelijk kunnen ervaren.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zetten we de problematiek uiteen en omschrijven we de pilot. In hoofdstuk 3 omschrijven we het afweegkader. In hoofdstuk 4 vermelden we de resultaten. In hoofdstuk 5 vermelden we de conclusies en doen we aanbevelingen.

HOOFDSTUK 2

Pilot Laden en Lossen

Terug naar
inhoudsopgave 

Pilot Laden en Lossen

DECISIO

Reconstructie probleem (aanleiding pilot)

De Markt in Roermond is een samenkomst van horeca, winkels en bewoners. Dit maakt het een bruisend gedeelte van de stad, maar zorgt er ook voor dat er een balans gevonden moet worden tussen de verschillende wensen, behoeften en belangen. Een voorbeeld hiervan is de problematiek op de Luifelstraat. Veel horecagelegenheden aan de Markt hebben een achteruitgang op de Luifelstraat, welke gebruikt wordt door leveranciers voor de bevoorrading van de horecagelegenheden. De Luifelstraat is daardoor een ideale laad- en loslocatie voor de horeca op de Markt. De Luifelstraat is echter een smalle weg met hoge gebouwen. Dit leidt ertoe dat het geluid van draaiende motoren en de geur van uitlaatgassen lang blijven hangen. Daarnaast zorgt de smalle doorgang van de Luifelstraat voor opstoppingen. Uit interviews komt naar voren dat laad- en losverkeer voor langere periode in deze straat staat waardoor ander verkeer er niet of moeilijk langs kan. Het relatief lange stilstaan van laad- en losverkeer komt mede doordat de Luifelstraat centraal gelegen is in Roermond: om zo efficiënt mogelijk te laden- en lossen kiezen sommige chauffeurs ervoor om hun wagen in de Luifelstraat te laten staan en vanuit dit centrale punt andere horeca/winkels te bevoorraden.

Hoewel laden- en lossen al jaren aan de Luifelstraat plaatsvindt, worden de problemen de laatste jaren als erger ervaren. Veelgenoemde reden is de stijging van het aantal horecazaken in het Marktgebied. Naar aanleiding van de problematiek op de Luifelstraat heeft het bewoners actiecomité van de Luifelstraat een brief gestuurd naar de fractie van GroenLinks in Roermond. Daaruit volgend is door GroenLinks, D66, SP en CDA een motie ingediend¹. Deze motie bestond uit twee delen: 1) Het opheffen van autoparkeren op de Markt en 2) in overleg met horeca, winkels en omwonenden te komen tot een passende oplossing voor het laden en lossen op en rond de Markt. Deze motie is op 8 juli 2021 door de gemeenteraad aangenomen².

Vorbereiding pilot

Het eerste deel van de motie – het opheffen van auto parkeren op de Markt – is in

oktober 2021 in werking getreden. Het opheffen van autoparkeren is een permanente maatregel die losstaat van de pilot laden en lossen en maakt geen onderdeel uit van deze evaluatie. De maatregel is wel van invloed op de situatie rond de Markt: er is hierdoor ruimte ontstaan, waardoor de zuidzijde Markt als (na enquête en ambtelijke advisering) als pilotlocatie in beeld kwam om de laad- en losproblematiek van de Luifelstraat op te lossen. Ook er rijdt naar verwachting minder autoverkeer door de Luifelstraat nu er niet meer op de Markt geparkeerd kan worden. De problematiek van opstoppingen bij laad- en losverkeer in de Luifelstraat is daardoor kleiner dan zonder deze maatregel.

In het tweede deel van de motie wordt verzocht in overleg te treden over het laden en lossen op de Luifelstraat. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeente een pilot opgezet voor alternatieve laad- en loslocaties, die centraal staat in deze evaluatie. Om een weloverwogen keuze te maken voor de alternatieve laad- en loslocaties heeft de gemeente een aantal activiteiten ondernomen.

- Er is in februari 2022 een enquête digitaal verstuurd naar alle bewoners en ondernemingen in de omgeving van de Markt in Roermond. 42% van de respondenten van de enquête geeft aan overlast te ervaren van het laden en lossen in de Luifelstraat. Daarnaast geeft 61% van de respondenten aan de Markt een geschikte locatie te vinden om in de toekomst te laden en te lossen³. De respons was echter beperkt en er is niet bekend wie er geantwoord heeft.
- Daarnaast is er advisering geweest vanuit de ambtenaren (verkeer, economie, verharding, geluid, handhaving en milieu). Hieruit zijn diverse potentiële laad- en loslocaties naar voren gekomen.
- Er is op 5 april 2022 een informatiebijeenkomst geweest over de voorgenomen pilot locaties, waarvoor alle ondernemers en bewoners in de omgeving uitgenodigd waren. De opkomst was beperkt. Daarmee verwachte de gemeente geen grote bezwaren tegen de pilot.

De enquête, informatiebijeenkomst en ambtelijke advisering hebben gezamenlijk geleid tot de Markt en de Kraanpoort als voorkeurslocaties voor de pilot.

Pilot Laden en Lossen

DECISIO

Doel pilot

Het doel van de pilot is om te kijken welke locaties geschikt zijn voor het laad- en losverkeer, kijkend naar laad- en losgemak, capaciteit, verkeersveiligheid, overlast en beleving van bewoners, bedrijven en bezoekers van de Markt en omgeving. En of er een beter alternatief is dan de Luifelstraat, waar diverse klachten over geluid, luchtkwaliteit en opstoppen bij de gemeente waren binnengekomen.

Er moet tenminste een aantal vragen zijn beantwoord:

- Is de situatie op de Luifelstraat verbeterd?
- Heeft de nieuwe situatie de voorkeur over de oude situatie (waarbij er geladen en gelost werd op de Luifelstraat)?
- Zijn de alternatieve laad- en loslocaties geschikt als laad- en loslocatie?

Complexiteit bij het beantwoorden van de eerste vraag is dat er voor de start van de pilot geen nulmeting is uitgevoerd. Dit betekent dat de resultaten van de pilot niet vergeleken kunnen worden met deze nulmeting. Aan de hand van de gehouden interviews, data-analyse en schouw kan er wel een beeld geschetst worden over de situatie voor de pilot en wat er veranderd is als gevolg van de maatregelen. Dit werken we uit in hoofdstuk 4.

Conclusies en aanbevelingen vanuit de tussenevaluatie

Eind 2023 is er door Decisio een tussentijdse evaluatie uitgevoerd. De conclusie vanuit deze tussenevaluatie (op hoofdlijnen) was als volgt:

- De pilot lijkt haar doel voor een groot deel te bereiken: de hinder op de Luifelstraat is voor het overgrote deel verdwenen.
- De locaties Markt en Kraanpoort lijken op een groot aantal punten geschiktere locaties dan de Luifelstraat. Ze zijn wel beiden nodig om voldoende laad- en loscapaciteit te hebben voor de bevoorrading van de Markt en omgeving.
- De locaties hebben ten opzichte van de Luifelstraat één nadeel: ze liggen verder van de horeca en de route met hoogteverschillen is onprettig.
- Desondanks is er zelfs bij de horeca en haar leveranciers begrip voor de maatregel.

- Er zijn wel aandachtspunten bij de locaties Markt en Kraanpoort: een deel van de hinder is verschoven, maar het bordje 'koelmotoren uit' lijkt haar werk te doen. Bij de Kraanpoort is de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie een aandachtspunt. Bij de Markt is het illegaal parkeren een aandachtspunt. Handhaving moet aangescherpt worden om dit aan te pakken.
- De Luifelstraat wordt nog steeds gebruikt voor laden en lossen, maar voornamelijk door kleinere voertuigen en voor korte laad- en losacties. In 80 procent van de gevallen zijn de acties korter dan 10 minuten. Kort stoppen en/of illegaal parkeren zonder te laden of lossen gebeurt ook geregeld.

Voortbordurend op deze conclusies is ook een aantal aanbevelingen meegegeven:

- Overlast van koelmotoren wordt in de zomer significant erger ervaren dan in andere seizoenen. Het bordje 'motor uitzetten' heeft volgens bewoners en ondernemers de geluidsoverlast verminderd. Aangezien deze bordjes pas na de zomer zijn geplaatst, kan de overlast ook verminderd zijn omdat er na de zomer minder hard gekoeld dient te worden. Het is daarom nuttig om de pilot met drie maanden te verlengen, zodat er nog een zomerperiode meegenomen kan worden in de evaluatie.
- Om de capaciteitsvraag beter te kunnen beantwoorden, is het nuttig om het illegaal parkeren op de Markt tegen te gaan. Dit kan door betere handhaving en/of door een duidelijk verkeersbord.
- De laad- en loslocatie aan de Kraanpoort wordt als onveilig ervaren. Op het moment dat er vrachtwagens staan te laden- en lossen, wordt het zicht op de Kraanpoort grotendeels geblokkeerd voor het verkeer afkomstig vanaf de Grote Kerkstraat. Een spiegel op de hoek van de Kraanpoort en Luifelstraat zou dit mogelijk al voor een groot deel kunnen oplossen.

Pilot Laden en Lossen

DECISIO

Veranderingen ten opzichte van de tussenevaluatie

Er is een aantal veranderingen doorgevoerd in de pilot ten opzichte van de tussentijdse evaluatie. De volgende veranderingen hebben plaatsgevonden:

- De pilot is verlengd met 3 maanden tot 1 augustus, zodat de zomerperiode ook meegenomen kon worden in de eindevaluatie.
- Het bordje 'motor uitzetten' is aan het einde van de tussentijdse evaluatie neergezet bij Kraanpoort en Zuidzijde Markt en was daarom moeilijk te evalueren. Voor deze eindevaluatie kan hij wel meegenomen worden.
- Er is een stopbord in de Luifelstraat en op de Markt geplaatst. Het is hierdoor niet meer toegestaan om te stoppen in deze gebieden. Dit geldt voor zowel laad- en losverkeer als overig verkeer.

HOOFDSTUK 3

Afwegingskader

Terug naar
inhoudsopgave 

Afwegingskader

DECISIO

Het afwegingskader schetst een beeld van de verschillende laad- en loslocaties (Luifelstraat, Zuidzijde Markt en Kraanpoort) op zes verschillende thema's: geluidsoverlast, luchtkwaliteit, verkeer, laad- en losgemak, winkelend publiek en feitelijke cijfers. In dit hoofdstuk schetsen we een zo feitelijk mogelijk beeld van de verschillende laad- en loslocaties. Hij is gevuld met informatie uit de uitvraag, interviews, gesprekken, data-analyse en het internet. De verschillende thema's worden gebruikt om de locaties tegen elkaar af te wegen om een aanbeveling te kunnen geven. In hoofdstuk 5 trekken we op basis van dit kader en kwalitatieve duiding conclusies over de pilot als geheel en wegen we de verschillende locaties tegen elkaar af.

Gegevens van de meting betreffen een meetperiode van 2 weken van 1 juli 2024 tot en met 14 juli 2024.

Legenda oordeel afwegingskader	Toelichting
-	Negatief oordeel
0/-	Beperkt negatief oordeel
0	Neutraal oordeel
0/+	Licht positief oordeel
+	Positief oordeel
+/-	Criterium bevat positieve en negatieve aspecten in oordeel (bijvoorbeeld: langere hinderduur, maar minder mensen die er last van hebben)

Afwegingskader (1/5)

DECISIO

	Luifelstraat	Zuidzijde Markt	Kraanpoort
Geldende beperkingen tijdens de pilot	Laden en lossen is niet toegestaan (gehele pilot). Stopverbod voor alle voertuigen (tijdens tweede helft van de pilot).	Voertuigen langer dan 10 meter alleen toegang tot de markt van 07:00 - 12:00. Andere voertuigen geen toegangsbeperking. In tweede helft pilot was er een tijdvenster voor laden en lossen tussen 07:00 en 12:00 voor alle voertuigen.	Geen beperkingen laden en lossen
Geluidsoverlast			
Laad- en losverkeer (met name motoren koeling)	De Luifelstraat is een smalle straat wat leidt tot weerkaatsingen en geluidshinder van de koelmotoren voor circa 55 woningen. De vrachtwagens staan hier bijna tegen de gevel van de woningen. Hierdoor is het geluid harder ten opzichte van Zuidzijde Markt of Kraanpoort. De locatie is dus minder geschikt voor laden en lossen vanuit dit perspectief (-) De verkeerstellingen laten zien dat er in de meetperiode 169 bezettingen hebben plaatsgevonden van meer dan een minuut. 10 van deze bezettingen kwam van een voertuig met koelmotor. Deze 10 voertuigen hebben gemiddeld 10 minuten stilgestaan. Er zijn dus minder bezettingen van voertuigen met koelmotor in de luifelstraat ten opzichte van de Kraanpoort, maar meer ten opzichte van de Markt. Deze voertuigen staan gemiddeld korter stil ten opzichte van de andere locaties. Er zijn wel meer woningen die last hebben van deze voertuigen met koelmotor en het geluid is harder voor de Luifelstraat. Het aantal bezettingen was minder ten opzichte van de tussenevaluatie (281). Het aantal voertuigen met koelmotoren was vergelijkbaar (7), de gemiddelde duur dat de voertuigen met koelmotoren stilstonden was significant hoger (17 minuten tijdens de tussenevaluatie).	Het geluid is minder hard dan bij de Luifelstraat door minder weerkaatsingen, en voor minder (circa 10) woningen. Uit geluidsmetingen blijkt dat het laad- en losverkeer niet voor meer geluid zorgt dan andere activiteiten op de markt. In de meetperiode was geen constant geluid van een koelmotor waargenomen. Er zijn minder woningen die last hebben van deze voertuigen en het geluid is zachter dan op de Luifelstraat (+/-) De verkeerstellingen laten zien dat er in de meetperiode 237 bezettingen hebben plaatsgevonden van meer dan een minuut. 5 van deze bezettingen kwam van een voertuig met koelmotor. Deze 5 voertuigen hebben gemiddeld 46 minuten stilgestaan. Er zijn dus minder bezettingen van voertuigen met koelmotor op de Markt dan in de Luifelstraat. Wel staan deze voertuigen gemiddeld langer stil. Het aantal bezettingen was vergelijkbaar ten tijde van de tussenevaluatie (251). Het aantal voertuigen met koelmotoren was hoger (12), de gemiddelde duur dat de voertuigen met koelmotoren stilstonden was significant lager (21 minuten tijdens de tussenevaluatie).	Het geluid is minder hard dan bij Luifelstraat door minder weerkaatsingen, en voor minder (circa 25) woningen. Er zijn vergeleken met de Luifelstraat minder woningen die last hebben van het laad- en losverkeer en het geluid is zachter (+/-) De verkeerstellingen laten zien dat er in de meetperiode 240 bezettingen hebben plaatsgevonden van meer dan een minuut. 34 van deze bezettingen kwam van een voertuig met koelmotor. Deze 34 voertuigen hebben gemiddeld 30 minuten stilgestaan. Er zijn dus meer bezettingen van voertuigen met koelmotor op Kraanpoort dan in de Luifelstraat. Ook staan deze voertuigen gemiddeld langer stil. Het aantal bezettingen was vergelijkbaar ten tijde van de tussenevaluatie (276). Het aantal voertuigen met koelmotoren was vergelijkbaar (36), de gemiddelde duur dat de voertuigen met koelmotoren stilstonden was iets hoger (37 minuten tijdens de tussenevaluatie).
Rolcontainers/karren over de weg	Het laad- en losverkeer staat stil op de Luifelstraat die recht achter de horecagelegenheden ligt. Dit zorgt ervoor dat er een kleine afstand afgelegd hoeft te worden met de voorraadkarren over de weg (wat geluid maakt). (+)	Het laad- en losverkeer staat stil op Zuidzijde Markt. De meeste achteringen van horecagelegenheden liggen echter op de Luifelstraat. Dit zorgt ervoor dat er een grotere afstand afgelegd moet worden met de voorraadkarren. De geluidsmetingen tonen aan dat rijdende karren en stoten van goederen in de vrachtwagens een piekgeluid hebben van ongeveer 73 dB(A) en een gemiddeld geluidsniveau van 60 dB(A). Het piekmoment in de tussenevaluatie lag op 85 dB(A). (-)	Het laad- en losverkeer staat stil op de Kraanpoort. De meeste achteringen van horecagelegenheden liggen op de Luifelstraat. Dit zorgt ervoor dat er een grotere afstand afgelegd moet worden met de voorraadkarren. Dit gebeurde gemiddeld door één vrachtwagen per dag en maximaal 3 keer per ochtend in de meetperiode (-)

Afwegingskader (2/5)

DECISIO

	Luifelstraat	Zuidzijde Markt	Kraanpoort
Toeteren bij opstoppen	De Luifelstraat is een smalle straat. Als er in deze straat laad- en losverkeer stilstaat dan zorgt dit ervoor dat ander verkeer er (bijna) niet langs kan. Dit kan voor irritatie zorgen bij automobilisten. Deze irritatie wordt soms geuit in de vorm van toeteren of schreeuwen. (-) Sinds de pilot vindt dit nauwelijks meer plaats.	De laad- en loslocatie op de Zuidzijde Markt zorgt niet voor opstoppen voor ander verkeer. Er is dus ook (bijna) geen sprake van toeterende automobilisten. (+)	De laad- en loslocatie op Kraanpoort neemt een deel van de straat in beslag. Als er laad- en losverkeer op deze locatie staat, kan dit zorgen voor een onoverzichtelijke situatie. Dit zou ertoe kunnen leiden dat er getoeterd wordt door automobilisten. Maar er zijn geen klachten gehoord (0/-)
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit De verkeerstellingen laten zien dat er in de meetperiode 169 bezettingen hebben plaatsgevonden van meer dan een minuut. 10 van deze bezettingen kwam van een voertuig met koelmotor. Deze 10 voertuigen hebben gemiddeld 10 minuten stilgestaan. Voertuigen met koelmotoren moeten soms blijven draaien tijdens het stilstaan om de koeling te laten werken. Het aantal bezettingen was minder ten opzichte van de tussenevaluatie (281). Het aantal voertuigen met koelmotoren was vergelijkbaar (7), de gemiddelde duur dat de voertuigen met koelmotoren stilstonden was significant hoger (17 minuten tijdens de tussenevaluatie). De voertuigen met koelmotor staan gemiddeld korter stil in de Luifelstraat ten opzichte van andere locaties. De voertuigen staan dichter tegen de gevel wat ervoor zorgt dat de benzine- en dieseldampen langer blijven hangen. (-)	De verkeerstellingen laten zien dat er in de meetperiode 237 bezettingen hebben plaatsgevonden van meer dan een minuut. 5 van deze bezettingen kwam van een voertuig met koelmotor. Deze 5 voertuigen hebben gemiddeld 46 minuten stilgestaan. Voertuigen met koelmotoren moeten soms blijven draaien tijdens het stilstaan om de koeling te laten werken. Het aantal bezettingen was vergelijkbaar ten tijde van de tussenevaluatie (251). Het aantal voertuigen met koelmotoren was hoger (12), de gemiddelde duur dat de voertuigen met koelmotoren stilstonden was significant lager (21 minuten tijdens de tussenevaluatie). De voertuigen met koelmotor staan gemiddeld langer stil dan in de Luifelstraat. De voertuigen staan verder van de gebouwen waardoor de benzine- en dieseldampen minder lang blijven hangen. (+/-)	De verkeerstellingen laten zien dat er in de meetperiode 240 bezettingen hebben plaatsgevonden van meer dan een minuut. 34 van deze bezettingen kwam van een voertuig met koelmotor. Deze 34 voertuigen hebben gemiddeld 30 minuten stilgestaan. Voertuigen met koelmotoren moeten soms blijven draaien tijdens het stilstaan om de koeling te laten werken. Het aantal bezettingen was vergelijkbaar ten tijde van de tussenevaluatie (276). Het aantal voertuigen met koelmotoren was vergelijkbaar (36), de gemiddelde duur dat de voertuigen met koelmotoren stilstonden was iets hoger (37 minuten tijdens de tussenevaluatie). De voertuigen met koelmotor staan gemiddeld langer stil dan in de Luifelstraat. De voertuigen staan verder van de gebouwen waardoor de benzine- en dieseldampen minder lang blijven hangen. (+/-)
Verkeer			
Doorstroming	De Luifelstraat is een smalle straat. Als er in deze straat laad- en losverkeer stilstaat dan zorgt dit ervoor dat ander verkeer er (bijna) niet langs kan. Dit geldt vooral voor de vrachtwagens. Busjes kunnen in de straat staan zonder opstopping te veroorzaken. (-) Sinds de pilot lossen er geen grote vrachtwagens meer in de Luifelstraat die voor opstoppen zorgen.	De laad- en loslocatie op de Zuidzijde Markt zorgt niet voor opstoppen voor ander verkeer. (+)	De laad- en loslocatie op Kraanpoort is gelegen op een smalle straat. Als er laad- en losverkeer op deze locatie staat kost het meer tijd voor ander verkeer om er langs te komen. Daarnaast kan de onoverzichtelijkheid op deze locatie er voor zorgen dat er (kleine) opstoppen ontstaan. (0/-)

Afwegingskader (3/5)

DECISIO

	Luifelstraat	Zuidzijde Markt	Kraanpoort
Verkeersveiligheid/overzichtelijkheid	Het laden en lossen in de Luifelstraat zorgt voor een minder overzichtelijke situatie dan gewenst. Het laad- en losverkeer staat gedeeltelijk op de weg en gedeeltelijk op het trottoir, wat het zicht voor het overige verkeer beperkt. Daarnaast moeten voetgangers over de weg heen lopen als laad- en losverkeer het trottoir blokkeert. Er zijn echter geen geregistreerde ongevallen, gemotoriseerd verkeer komt maar uit één richting en de snelheid is laag. (0/-)	Het laden en lossen op de Zuidzijde Markt heeft geen invloed op de verkeersveiligheid en overzichtelijkheid van het overige verkeer. (+)	Laden en lossen op de Kraanpoort zorgt voor een minder overzichtelijke situatie dan gewenst. De Kraanpoort is gelegen aan een driesprong. Als het laad- en losverkeer op deze locatie staat, is er weinig overzicht voor het overige verkeer dat aan kan komen rijden. Er wordt echter niet hard gereden en er was in de afgelopen 5 jaar (vóór de pilot) maar één ongeval met materiële schade geregistreerd. Lichte materiële schade wordt overigens maar beperkt geregistreerd. (0/-)
Laad- en losgemak			
Duur	Loopafstand van de Luifelstraat naar de horecagelegenheden is circa 0-10 meter. De verkeerstellingen laten zien dat er in de meetperiode 104 laad- en losbewegingen hebben plaatsgevonden in deze straat. Circa 88 procent van alle laad- en losbewegingen op de Luifelstraat duurde korter dan 15 minuten, 7 procent duurde tussen de 15 en 30 minuten, circa 5 procent duurde tussen de 30 en 60 minuten. Eén voertuig stond er langer dan twee uur. De gemiddelde laad- en lostijd van de voertuigen op de Luifelstraat was 6 minuten. Tijdens de tussenevaluatie vonden 74 laad- en losbewegingen plaats aan de Luifelstraat, met een gemiddelde laad- en lostijd van 9 minuten. De laad- en lostijd is sinds invoering van het stopverbod dus iets afgenomen. Het stopverbod zorgt voor minder en kortere stops van verkeer, maar er wordt nog steeds met regelmaat geladen en gelost. Omdat het geen (middel)grote vrachtwagens betreft, zorgt dit niet voor overlast. Behalve dat alleen nog korte laad- en losacties door relatief kleine voertuigen plaatsvinden, is ook de afstand naar de horecagelegenheden korter in vergelijking met de andere locaties, wat de laad- en lostijd verder verkort. (+)	Loopafstand naar de horecagelegenheden is circa 100 meter. Dit zal voor circa 3-5 minuten extra laad- en lostijd zorgen per kar. De verkeerstellingen laten zien dat er in de meetperiode 103 laad- en losbewegingen hebben plaatsgevonden op de Markt. Circa 66 procent van alle laad- en losbewegingen duurde minder dan 15 minuten, circa 17 procent duurde tussen de 15 en 30 minuten, circa 9 procent duurde tussen de 30 en 60 minuten en circa 8 procent duurde langer dan 60 minuten. Eén vrachtwagen heeft er langer dan vier uur gestaan. De gemiddelde laad- en lostijd van de voertuigen op Zuidzijde Markt was 22 minuten. Tijdens de tussenevaluatie vonden 75 laad- en losbewegingen plaats aan de Markt, met een gemiddelde laad- en lostijd van 28 minuten. De gemiddelde laad- en lostijd was lager tijdens de tussenevaluatie. Doordat een deel van de voertuigen meer bestemmingen aandoet en door de langere afstand in vergelijking met de Luifelstraat is de duur van het laden- en lossen langer. Dit wordt bevestigd door de tellingen die aangeven dat circa 34 procent van het laad- en losverkeer langer dan 15 minuten stilstaat. (-)	Loopafstand naar de horecagelegenheden is circa 65 meter. Dit zal voor circa 2-4 minuten extra laad- en lostijd zorgen per kar. De verkeerstellingen laten zien dat er in de meetperiode 108 laad- en losbewegingen hebben plaatsgevonden aan Kraanpoort. 54 procent van alle laad- en losbewegingen duurde minder dan 15 minuten, 21 procent duurde tussen de 15 en 30 minuten, 17 procent duurde tussen de 30 en 60 minuten en circa 8 procent duurde langer dan 60 minuten. Eén personenauto heeft tussen de 2 en 3 uur op de locatie gestaan en één vrachtwagen tussen de 3 en 4 uur. De gemiddelde laad- en lostijd van de voertuigen op Kraanpoort was 29 minuten. Tijdens de tussenevaluatie vonden 66 laad- en losbewegingen plaats aan de Markt, met een gemiddelde laad- en lostijd van 39 minuten. De gemiddelde laad- en lostijd was lager tijdens de tussenevaluatie. Doordat een deel van de voertuigen meer bestemmingen aandoet en door de langere afstand in vergelijking met de Luifelstraat is de duur van het laden- en lossen langer. Dit wordt bevestigd door de tellingen die aangeven dat 46 procent van het laad- en losverkeer langer dan 15 minuten stilstaat. (-)

Afwegingskader (4/5)

DECISIO

	Luifelstraat	Zuidzijde Markt	Kraanpoort
Capaciteit	De Luifelstraat heeft in principe een hoge capaciteit voor laad- en losverkeer. Een groot deel van de straat kan gebruikt worden om te laden en te lossen. Er is een aantal winkels waar Amsterdammertjes (paaltjes) voor staan. Hier kan niet geladen en gelost worden. Daarnaast is de straat niet geschikt voor groot laad- en losverkeer: wanneer dit toch gaat laden en lossen, zorgt dat voor opstoppingen voor ander verkeer (zie onderdeel verkeer) dat niet kan passeren en/of laden en lossen op de gewenste locatie. (+/-)	Aan de Zuidzijde Markt is capaciteit voor een vrachtwagen en een bestelbus/personenauto tegelijk. Gemiddeld staat de Zuidzijde Markt 6 procent van de tijd vol. De locatie staat gemiddeld het langst vol tussen 16:00 en 17:00: gemiddeld 12 procent van de tijd. Er is geen significante toename van bezettingsgraad te zien sinds invoering van het stopverbod (hierdoor moet al het verkeer afwijken naar Zuidzijde Markt). Tijdens de tussenevaluatie stond de laad- en losplek aan de Zuidzijde Markt gemiddeld 7 procent van de tijd vol. Het drukste tijdstip was tussen 16:00 en 17:00, waarin de locatie gemiddeld 24 procent van de tijd vol was.	Er is capaciteit voor een vrachtwagen en een bestelbus/personenauto tegelijk. Gemiddeld staat de locatie op de Kraanpoort 2 procent van de tijd vol. De locatie staat gemiddeld het langst vol tussen 12:00 en 13:00: gemiddeld 6 procent van de tijd. Er is geen significant toename van bezettingsgraad te zien sinds invoering van het stopverbod op de Luifelstraat en Zuidzijde Markt. Aan de Kraanpoort is de bezettingsgraad zelfs gedaald. Tijdens de tussenevaluatie stond de laad- en losplek aan de Kraanpoort gemiddeld 18 procent van de tijd vol. Het drukste tijdstip was tussen 11:00 en 12:00, waarin de locatie gemiddeld 40 procent van de tijd vol was.
Praktisch voor horeca/leveranciers	De Luifelstraat is recht achter de horeca gelegen. Dit maakt het een efficiënte locatie om te laden en te lossen. Er hoeft namelijk maar een kleine afstand afgelegd te worden vanaf de wagen naar de horeca gelegenheid. (+)	Zuidzijde Markt ligt verder van de horecagelegenheden vandaan (in vergelijking met de Luifelstraat). Dit zorgt ervoor dat de chauffeurs een verdere afstand moeten lopen met hun voorraad, circa 100 meter. Daarnaast is de Luifelstraat lager gelegen ten opzichte van de Zuidzijde Markt. Dit zorgt ervoor dat de chauffeurs met rolcontainers bergafwaarts moeten lopen. Dit kost veel kracht en kan zorgen voor gevaarlijke situaties met zware drankkarren. (-)	Kraanpoort ligt qua afstand tot de horecagelegenheden tussen de Luifelstraat en de Zuidzijde Markt in (Kraanpoort is circa 65 meter lopen). De Luifelstraat ligt dichterbij, maar de Zuidzijde Markt ligt verder van de horecagelegenheden. Daarnaast is de Luifelstraat lager gelegen ten opzichte van Kraanpoort. Dit zorgt ervoor dat de chauffeurs met rolcontainers bergafwaarts moeten lopen. Dit kost veel kracht en kan zorgen voor gevaarlijke situaties met zware drankkarren. Daarnaast liggen er kinderkopjes rondom de Kraanpoort die het rijden met de karren moeilijker maken. (-)
Winkelend publiek			
Uitstraling voor winkelend publiek	Aan de Luifelstraat zit zowel horeca als winkels. Het zicht op deze gelegenheden wordt beperkt zodra er geladen en/of gelost wordt op de Luifelstraat. Er staan echter Amsterdammertjes (paaltjes) voor de gelegenheden. Dit zorgt ervoor dat het laad- en losverkeer niet direct voor deze locaties kan stilstaan. (0)	De laad- en loslocatie Zuidzijde Markt staat voor een aantal winkels en woningen. Als hier een wagen aan het laden en/of lossen is dan neemt deze het zicht weg op de winkel. Winkelend publiek kan de winkel hierdoor slechter zien wat invloed kan hebben op de klandizie. Daarnaast is er een grotere kans op inbraak aangezien de sociale controle wegvalt vanwege het verminderde zicht op de winkel. Laad en lostijden zijn echter buiten de drukste winkeltijden, waardoor de hinder in praktijk beperkt blijft (0/-)	De laad- en loslocatie Kraanpoort staat voor een aantal horecagelegenheden. Als hier een wagen aan het laden en/of lossen is kijkt de horeca hier op uit, maar het zicht wordt niet weggenomen. De laad- en loslocatie zit niet tussen een looproute en de horeca in. Ook is de horeca op zijn vroegst om 13:00 open. Vrijwel al het grote laad- en losverkeer is dan al geweest (0)

Afwegingskader (5/5)

DECISIO

	Luifelstraat			Zuidzijde Markt			Kraanpoort		
Feiten en cijfers									
#feitelijk aantal laad- en losbewegingen (gedurende een meetperiode van twee weken)		Bezettingen	Laad- en losbewegingen		Bezettingen	Laad- en losbewegingen		Bezettingen	Laad- en losbewegingen
	Totaal	169	104	Totaal	237	103	Totaal	240	108
NB: een bezetting betekent een voertuig dat meer dan 1 minuut heeft stilgestaan. Bij een laad- en losbeweging is daadwerkelijk het in- en/of uitladen van goederen waargenomen.	Drukste dag	Vrijdag	Maandag en dinsdag	Drukste dag	Donderdag	Dinsdag	Drukste dag	Dinsdag	Dinsdag
	Drukste tijd	11:00 - 12:00	07:00 - 08:00 uur en 10:00 - 11:00	Drukste tijd	13:00 en 14:00	11:00 - 12:00	Drukste tijd	14:00 en 15:00	11:00 - 12:00
	Personenauto	62	30	Personenauto	128	32	Personenauto	105	27
	Bestelwagen	67	37	Bestelwagen	97	62	Bestelwagen	103	54
	(middel)zwaar voertuig	13	5	(middel)zwaar voertuig	7	7	(middel)zwaar voertuig	30	20
	Koelunit	10	6	Koelunit	5	2	Koelunit	34	28
	Vuilniswagen	27	32	Vuilniswagen	2	2	Vuilniswagen	2	7
#aantal overtredingen/bekeuringen	In de periode 01-11-2023 tot en met 31-07-2024 (einde pilot) zijn er in de Luifelstraat 8 sancties uitgedeeld en 9 waarschuwingen gegeven. Deze gingen voornamelijk over parkeren op het trottoir en het niet in acht nemen van het stopverbod. In de eerste helft van de pilot (01-05-23 tot 4-10-23) zijn er op de Luifelstraat 4 bekeuringen uitgedeeld. Deze waren voor parkeren op het trottoir (in de bocht voor de Luifelstraat).			In de periode 01-11-2023 tot en met 31-07-2024 (einde pilot) zijn er op de Markt 46 sancties uitgedeeld en 12 waarschuwingen gegeven. Deze gingen voornamelijk over parkeren op het trottoir, het gebruiken van de laad- en losvakken als parkeerplek en het niet houden aan eenrichtingsverkeer. In de eerste helft van de pilot (01-05-23 tot 4-10-23) zijn er op de Markt 4 bekeuringen uitgedeeld. Deze waren voor voertuigen die in het voetgangersgebied geparkeerd stonden.			In de periode 01-11-2023 tot en met 31-07-2024 (einde pilot) zijn er op de Kraanpoort 19 sancties uitgedeeld. Deze gingen voornamelijk over het gebruiken van de laad- en losvakken als parkeerplek. In de eerste helft van de pilot (01-05-23 tot 4-10-23) zijn er op de Kraanpoort 0 bekeuringen uitgedeeld.		
#aantal woningen met uitzicht op de (voormalige) laad- en loslocatie	Circa 55			Circa 10			Circa 25		
#aantal winkels in omgeving	2			3			3		
#aantal horeca gelegenheden in omgeving	7			0			10		

HOOFDSTUK 4

Resultaten

Eindevaluatie

Terug naar
inhoudsopgave 

Resultaten: de locaties

In dit hoofdstuk staan de resultaten. Om tot de resultaten te komen hebben we gekeken naar ingestuurde klachten, hebben we gesprekken gevoerd met bewoners, ondernemers, chauffeurs, handhaving en passanten. Ook hebben we met behulp van vastgoeddata en het BAG-register in kaart gebracht hoe het gebied rond de Markt zich ontwikkeld heeft sinds 2012. Daarnaast hebben we cameratellingen laten uitvoeren aan de Luifelstraat, de Kraanpoort en de zuidzijde Markt. De camera's hebben de locaties waargenomen tussen 1 juli 2024 en 14 juli 2024. Bij de cameratellingen is er onderscheid gemaakt tussen bezettingen en laad- en losbewegingen. Aangezien er niet altijd met zekerheid gezegd kan worden of er daadwerkelijk sprake is van laden en/of lossen zijn bij de laad- en losbewegingen alleen de voertuigen meegenomen waarbij er geconstateerd is dat goederen werden in- of uitgeladen. Naast de cameratellingen zijn er ook geluidsmetingen uitgevoerd tussen 1 juli 2024 en 14 juli 2024. Er is geen nulmeting uitgevoerd waardoor we de situatie tijdens de pilot niet feitelijk kunnen vergelijken met de situatie voor de pilot. Op basis van metingen nu en door betrokkenen zoveel mogelijk te vragen naar de situatie voor de pilot, reconstrueren we hoe de situatie er voor de pilot uitzag.

We beginnen met een omschrijving van de Luifelstraat, Markt en Kraanpoort, waarin we kijken naar de kenmerken van de gebieden en wat er is waargenomen tijdens de schouw. Vervolgens bespreken we de resultaten van de cameratellingen. We sluiten af met het beeld dat naar voren komt uit de gesprekken met de betrokkenen.

De verschillende locaties

Op basis van vastgoeddata en het BAG-register zijn de panden rond de laad- en loslocaties in beeld gebracht. Er is gekeken naar het aantal woningen rond de locaties, het aantal ondernemingen met uitsplitsing naar sector, het aantal arbeidsplaatsen en de horecaontwikkeling over de afgelopen jaren. Uitgebreide tabellen zijn weergegeven in de bijlage. Naast de informatie uit vastgoeddata en het BAG-register, is per locatie uitgewerkt wat is waargenomen gedurende de schouw op 9 november (tussentijdse evaluatie) en 4 juli (eindevaluatie) en wordt er gekeken naar de binnengekomen klachten van bewoners en waarnemingen van handhaving. Ook worden de resultaten van de tellingen meegenomen die gedurende twee weken hebben plaatsgevonden.

Luifelstraat

In 2023 zijn er circa 55 woningen met uitzicht op de Luifelstraat (hier vallen bijvoorbeeld ook woningen aan de Koolstraat onder). Daarnaast staan aan de Luifelstraat 17 ondernemingen geregistreerd, voornamelijk eenmanszaken (inclusief thuiswerkende ZZP'ers). De ondernemingen zijn samen goed voor 17 arbeidsplaatsen. Van deze 17 ondernemingen is er één actief in de horeca en zijn er drie in de detailhandel. De andere ondernemingen zijn actief in de dienstverlening, variërend van zorg tot advies. In 2012 zaten er 12 ondernemingen aan de Luifelstraat. Er is dus een groei te zien in het aantal ondernemingen. Ook zijn er ondernemingen die geregistreerd staan op de Markt, maar die een achteruitgang hebben aan de Luifelstraat. Dit gaat om de Markt 9 tot en met 21. Zes van deze panden zijn horecazaken, die bevoorrad worden via de achterdeur aan de Luifelstraat.

Gebruik van de Luifelstraat voor laden en lossen

Gedurende de schouw zijn er op de Luifelstraat geen laad- en losbewegingen waargenomen van grote vrachtwagens. Wel gebeurde het een enkele keer dat kleine bestelbusjes aan het laden- en lossen waren en daarbij dicht tegen de gebouwen aan stonden. Deze laad- en losacties zorgden niet voor geluidsoverlast en de busjes stonden er hoogstens een kwartier. Dit leidde niet tot verkeersopstoppingen, er was genoeg ruimte voor ander verkeer om te passeren.

Vóór de pilot gebeurde de toelevering van horecazaken aan de Markt 9 tot en met 21 via de achterdeur aan de Luifelstraat. Chauffeurs stopten dan aan de Luifelstraat zelf. Nu gebeurt de toelevering vanaf de Kraanpoort (circa 65 meter lopen), Markt (circa 100 meter lopen) en Roerkade (circa 120 meter lopen). Dit betekent 2 - 5 minuten extra lopen per kar die geladen/gelost moet worden. Een grote vrachtwagen heeft vaak meerdere karren, waardoor extra laad- en lostijd van 15 - 30 minuten mogelijk is.

Resultaten: de locaties

In de eerste periode van de pilot (de tussenevaluatie) zijn er drie klachten binnengekomen aan de Luifelstraat van twee verschillende bewoners. Deze klachten gingen voornamelijk over (geluids)overlast. In de tweede helft van de pilot (vanaf 18 december 2023 tot 1 augustus 2024) zijn er 3 klachten binnengekomen, alle drie over het stopverbod.

Uit de cameratelling blijkt dat de Luifelstraat nog steeds als laad- en loslocatie gebruikt wordt. In de meetperiode van twee weken zijn er 104 laad- en losbewegingen waargenomen met een gemiddelde duur van 6 minuten, kleine vrachtwagens laadden en losten gemiddeld 20 minuten. De locatie was het meest bezet op de dinsdagen en het drukste tijdstip was tussen 07:00 en 08:00 uur en 10:00 en 11:00. De meeste laad- en losbewegingen in de Luifelstraat kwamen van bestelwagens, namelijk 37 keer. Daarop volgt de vuilniswagen met 32 keer, gevolgd door de personenauto met 30 keer. De locatie werd vijf keer bezet gehouden door een middelzwaar voertuig (> 3.500 kg). Er waren zes laad- en losbewegingen door voertuigen met een koelmotor.

Sinds het tweede deel van de pilot geldt er een stopverbod op onder andere de Luifelstraat. Uit de tellingen blijkt dat men zich hier niet aan houdt. Naast de 104 laad- en losbewegingen vonden er gedurende de meetperiode 169 bezettingen plaats, voornamelijk door bestelwagens en personenauto's. Dit zijn er minder dan in de periode voor het stopverbod, maar ook handhaving geeft aan dat men niet graag handhaaft op het stopverbod. Voor de handhaving is er nu een juridische regel waarop gehandhaafd kan worden, maar deze wordt als verstrekkend ervaren.

Zuidzijde Markt

In 2023 zijn er circa 10 woningen die uitkijken op de laad- en loslocatie. Daarnaast staan aan de Markt (niet alleen de zuidzijde) 54 ondernemingen geregistreerd. De ondernemingen zijn samen goed voor 270 arbeidsplaatsen. Van deze ondernemingen is 33 procent horeca (15 bedrijven) en 13 procent is detailhandel (zes bedrijven). Onder de categorie overig, goed voor 53 procent (33 bedrijven), vallen alle andere soorten organisaties (zoals het gemeentehuis, financiële instellingen, politieke organisaties en zorgverlening).

DECISIO

Figuur 1: verhouding sectoren van ondernemingen op de Markt



Bron: Vastgoeddata, bewerking Decisio

Opvallend is dat het aantal ondernemingen is toegenomen van 27 in 2012 naar 54 in 2023, terwijl het aantal arbeidsplaatsen is gehalveerd (van 500 naar 220). Dit heeft ermee te maken dat het gemeentehuis een tweede locatie heeft geopend aan kazerneplein, waar een groot deel van de arbeidsplaatsen heen is verhuisd.

Gebruik van de Zuidzijde Markt voor laden en lossen

Gedurende de schouw hebben er aan de Markt geen laad- en losacties plaatsgevonden van grote vrachtauto's met koelmotoren, wel van kleinere bestelbusjes. De langste laad- en losactie heeft maximaal 15 minuten geduurd. Er werd gedurende de dag veelvuldig geparkeerd op de laad- en loslocatie door personenauto's. Deze parkeeracties duurde soms langer dan 2 uur.

In de eerste periode van de pilot (de tussenevaluatie) zijn er zeven klachten binnengekomen van drie verschillende personen. De klachten gingen voornamelijk over geluidsoverlast. In de tweede helft van de pilot (vanaf 18 december 2023 tot 1 augustus 2024) zijn er 9 klachten binnengekomen van twee verschillende personen. Deze klachten gingen voornamelijk over geluidsoverlast en een onveilige verkeerssituatie.

Resultaten: de locaties

Uit de cameratelling blijkt dat de Zuidzijde Markt 103 keer gebruikt is om te laden en lossen gedurende de meetperiode van twee weken. De gemiddelde laad- en losduur was 22 minuten, kleine vrachtwagens stonden gemiddeld 45 minuten op de laad- en loslocatie. De locatie was het meest bezet op de dinsdagen en het drukste tijdstip was tussen 11:00 en 12:00 uur. De meeste laad- en losbewegingen op de Zuidzijde Markt kwamen van bestelwagens, namelijk 62 keer. Er werd 32 keer geladen en gelost door personenauto en zeven keer door een middelzwaar voertuig (>3.500 kg). Er werd twee keer vuil geladen door een vuilniswagen. Er waren twee laad- en losbewegingen door voertuigen met een koelmotor.

Van 1 tot 14 juli 2024 zijn er op de Markt geluidsmetingen gedaan. Deze tonen aan dat de bewoners op de Markt met meerdere geluiden van dezelfde orde grootte als die van vrachtwagens te maken hebben. Vrachtwagens die laad- en losactiviteiten aan het uitvoeren zijn (karretjes over de straat aan het rijden en stoten van goederen in de vrachtwagen) hebben een gemiddeld geluidsniveau van 60 dB(A) en een piekniveau van 73 dB(A). Alle metingen zijn gedaan op het moment dat een vrachtwagen met koelmotor aan het laden en lossen was. Het geluid van de koelunit is geen enkele keer waargenomen, wat kan betekenen dat de koelmotor niet aan stond of dat het geluid opgaat in de omgevingsgeluiden. Bij de geluidsmetingen van de tussenevaluatie lag het piekniveau op 85 dB(A). Laden en lossen veroorzaakt geluid, maar niet meer dan andere activiteiten, bijvoorbeeld:

- Rondlopende mensen of op het terras zittende mensen: gemiddeld geluidsniveau van 60 dB(A) en een piekgeluid van 85 dB(A)
- Kerkklokken: gemiddeld geluidsniveau van ongeveer 60 dB(A) en een piekgeluid van 75 dB(A).
- Bladblazers: gemiddeld geluidsniveau van ongeveer 75 dB(A) en een piekgeluid van 95 dB(A)

Kraanpoort

In 2023 zijn er circa 25 woningen met uitzicht op de laad- en loslocatie. Daarnaast staan er aan de Kraanpoort negen ondernemingen geregistreerd. Van de ondernemingen die er zitten gaat het om drie horecazaken. Van de overige ondernemingen vallen er drie onder de noemer 'levensbeschouwelijke politieke organisaties' en van drie ondernemingen is niet bekend in welke sector ze opereren. De ondernemingen zijn samen goed voor 16 arbeidsplaatsen. Ten opzichte van 2012 is het aantal ondernemingen aan de Kraanpoort niet veranderd, in beide jaren waren het er negen. Opvallend is dat er in 2022 nog 13 ondernemingen aan de Kraanpoort zaten: afgelopen jaar zijn er dus vier ondernemingen verdwenen.

Gebruik van de Kraanpoort voor laden en lossen

Gedurende de schouw vonden voornamelijk laad- en losacties van grote vrachtauto's plaats op de laad- en loslocatie aan de Kraanpoort. Deze vrachtwagens hadden hun koelmotoren niet aanstaan. Er zijn een aantal laad- en losacties van (bestel)busjes waargenomen. De langste laad- en losactie duurde circa 30 minuten en alle grote laad- en losacties vonden plaats tussen 9:00 en 12:00. Daarnaast werd er gedurende de dag veelvuldig geparkeerd op de laad- en loslocatie door personenauto's.

Op het moment dat er een vrachtauto staat te laden en lossen op de Kraanpoort, kunnen onoverzichtelijke situaties zich voordoen. Het verkeer dat vanuit de Grote Kerkstraat (via de Markt) de Kraanpoort op rijdt heeft weinig overzicht en is slecht zichtbaar, omdat de laad- en loslocatie zich op de hoek begeeft. Op het moment dat mensen om de vrachtwagen heen moeten manoeuvreren zitten ze op de weghelft van tegemoetkomend verkeer. Daarnaast wordt er door personenauto's buiten de laad- en loslocatie geparkeerd wat de situatie nog onoverzichtelijker maakt.

In de eerste periode van de pilot (de tussenevaluatie) zijn er geen klachten binnengekomen. In de tweede helft van de pilot (vanaf 18 december 2023 tot 1 augustus 2024) is er 1 klacht binnengekomen. Deze ging over geluidsoverlast.

Resultaten: de locaties

Uit de cameratelling blijkt dat de Kraanpoort het meest gebruikt wordt van de locaties. In de meetperiode zijn er op Kraanpoort 108 laad- en losbewegingen geweest met een gemiddelde duur van 29 minuten. De gemiddelde laad- en losduur door kleine vrachtwagens was 55 minuten, de gemiddelde laad- en losduur van grote vrachtwagens was 21 minuten. De locatie was het meest bezet op de dinsdagen en het drukste tijdstip was tussen 11:00 en 12:00 uur. De meeste laad- en losbewegingen op de Kraanpoort kwamen van bestelwagens, namelijk 54 keer. Er werd 27 keer geladen en gelost door personenauto en twintig keer door een middelzwaar voertuig (>3.500 kg). Er werd zeven keer geladen en gelost door een vuilniswagen. Er waren 28 laad- en losbewegingen door voertuigen met een koelmotor.

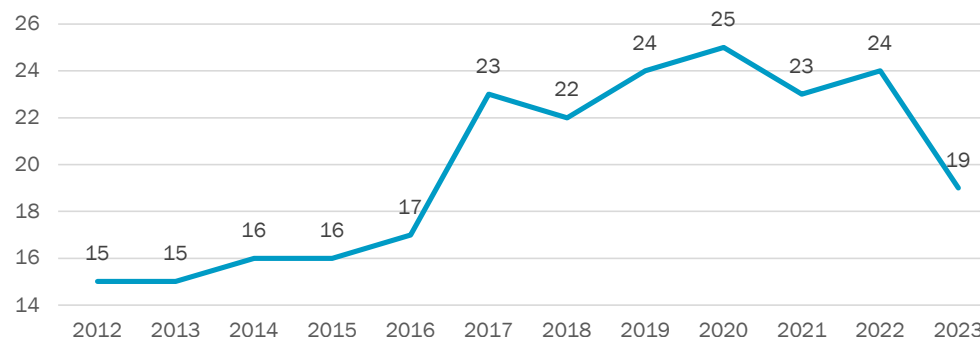
Ontwikkeling horeca

Kijkend naar de bedrijven die actief zijn in de horeca is een opvallende ontwikkeling te zien tussen 2012 en 2023. Aan de Luifelstraat, Markt en Kraanpoort zaten in totaal 15 horecazaken in 2012. Dit aantal is sterk gestegen in de jaren erna, met als hoogtepunt 25 horecazaken in 2020. In de afgelopen jaren is dit weer sterk gedaald tot 19 in 2023. De daling tussen 2022 en 2023 past bij het landelijk beeld dat er meer horecaondernemers failliet gaan in 2023 of ermee stoppen⁴. Na de coronacrisis, het terug moeten betalen van coronasteun en de gestegen kosten hebben horecaondernemingen het moeilijk.

Ingezoomd op de drie verschillende laad- en loslocaties is er vooral veel fluctuatie geweest in het aantal horecazaken op de Markt. Dit is gestegen van 11 in 2012 tot 20 in 2020 en vervolgens gedaald tot 15 in 2023. Aan de Luifelstraat zat in 2012 nog geen horecazaak en zit er op dit moment 1 zaak. Aan de Kraanpoort zaten in 2012 4 horecazaken, inmiddels zijn dit er drie.

DECISIO

Figuur 2: Ontwikkeling aantal horecaondernemingen aan de Luifelstraat, Markt en Kraanpoort, 2012-2023



Bron: Vastgoeddata, bewerking Decisio

Conclusies

Het volgende beeld ontstaat uit de vastgoeddata, het BAG-register en de schouw:

- In 2020 waren er 25 horecazaken in de omgeving van de markt ten opzichte van 15 in 2012.
- Aan de Luifelstraat zit één horecazaak. Op de Markt zitten zes horecazaken met de achteruitgang aan de Luifelstraat. De afstand van deze horecazaken tot de pilotlocaties is circa 65 meter (Kraanpoort) en circa 100 meter (Markt). De afstand dat chauffeurs moeten lopen is toegenomen, aangezien het laden en lossen eerst in de Luifelstraat plaatsvond (0 – 10 meter).
- Op de laad- en loslocaties is ruimte voor één grote vrachtwagen en nog een klein voertuig ernaast.
- De laad- en loslocaties worden geregeld bezet gehouden door personenauto's.
- Aan de Luifelstraat zitten circa 55 woningen met uitzicht op de voormalige laad- en loslocatie, aan de Zuidzijde Markt zitten circa 10 woningen met uitzicht op de laad- en loslocatie, aan de Kraanpoort zitten er ongeveer 25.

Resultaten: de locaties

De klachten die bij de gemeente zijn binnengekomen en de waarnemingen en bekeuringen van de handhaving zijn onvoldoende om harde conclusies aan te verbinden. De klachten gaan terug tot juli 2020. Er zijn meer klachten binnen gekomen aan de Markt dan aan de Luifelstraat tussen juli 2020 en de aanvang van de pilot. Mogelijk heeft het er mee te maken dat men sneller geneigd is een klacht in te dienen als de situatie verandert. Aangezien de problemen aan de Luifelstraat verder teruggaan dan juli 2020, is het aantal klachten dus moeilijk met elkaar te vergelijken. Om een eerlijk beeld vanuit de klachten te krijgen, moeten klachten die verder teruggaan meegenomen worden. De inhoud van de klachten is wel geanalyseerd en meegenomen in de evaluatie.

Uit de schouw, gesprekken met bewoners en camerabeelden blijkt dat er regelmatig illegaal geparkeerd wordt door personenauto's op de laad- en loslocaties. Vanaf het tweede deel van de pilot zijn er meer waarschuwingen en sancties hiervoor uitgedeeld. Dit laat zien dat de handhaving met dit probleem bezig is. De handhaving is echter slechts enkele momenten per dag ter plekke en kan daarmee veel foutieve parkeeracties niet waarnemen. Ook blijkt uit gesprekken met handhaving dat het niet altijd duidelijk is wanneer iemand parkeert op de laad- en loslocaties. In principe kunnen ook personenauto's laden en lossen.

Cameratellingen en geluidsmetingen

Uit de tellingen (zie bijlage) blijkt dat laad- en losbewegingen redelijk verspreid zijn over de drie locaties. Aan de kraanpoort vonden 108 laad- en losbewegingen plaats, op de luifelstraat 104 en op de markt 103. De gemiddelde laadduur is 29 minuten aan de Kraanpoort, 22 minuten aan de Markt en 6 minuten aan de Luifelstraat. Opvallend is, dat er weinig laad- en losbewegingen door middelgrote voertuigen plaatsvinden op de Luifelstraat (5 laad- en losacties door kleine vrachtwagens in twee weken met een gemiddelde duur van 20 minuten). De chauffeurs van deze voertuigen werken dus mee aan de pilot door op de andere laad- en loslocaties te staan. De Luifelstraat wordt alleen nog gebruikt voor korte laad- en losacties met kleine voertuigen

Resultaten: capaciteit

Uit de cameratellingen kunnen we opmaken wat de bezettingsgraad is geweest van de laad- en loslocaties op de Markt en de Kraanpoort gedurende de gemeten periode. Door ze in samenhang te bekijken, kunnen we ook inschatten of de capaciteit van de laad- en loslocaties voldoende is.

Allereerst kijken we naar de bezetting van de laad- en loslocaties door alle voertuigen. Daarna beschouwen we de bezetting exclusief personenauto's: verreweg het grootste deel daarvan was niet (zichtbaar) aan het laden of lossen en parkeerde vermoedelijk illegaal.

Definitie

De bezettingsgraad is het deel van het aangeduide uur dat een locatie bezet was. De gelijktijdige bezettingsgraad is het deel dat de Markt en Kraanpoort tegelijkertijd bezet waren. Voor de Markt en Kraanpoort geldt dat het voertuig binnen het laad- en losvak moet staan om meegenomen te worden in de bezettingsgraad. Daarnaast wordt gekeken naar het gemiddelde van de drie drukste dagen, (dinsdag, donderdag en vrijdag) verspreid over twee weken. De gehanteerde percentages zijn dus gemiddelden van 6 dagen in totaal. Ter illustratie: bij een gelijktijdige bezettingsgraad van 10 procent tussen 09:00 en 10:00 uur, waren de locaties dagelijks gemiddeld 6 minuten tegelijkertijd bezet op de twee gemeten dinsdagen, donderdagen en vrijdagen.

Tijdens de schouw hebben we waargenomen dat de laad- en loslocaties ruimte hebben voor één (middel)groot voertuig en een klein voertuig (personenauto of bestelbus). Daarom gaan we ervanuit dat de locaties vol staan als er twee voertuigen of meer op staan.

Capaciteit per locatie

Inclusief personenauto's: beide laad- en loslocaties staan geregeld vol

In tabel 13 van de bijlage staat hoe vaak de laad- en loslocaties volstaan (meer dan twee

DECISIO

voertuigen). Voor zowel de Markt als de Kraanpoort geldt dat de laad- en loslocaties geregeld vol staan. Het kan dan zijn dat een chauffeur moet wachten met laden en lossen, of moet uitwijken naar een andere locatie. De Markt staat het vaakst vol tussen 16:00 en 17:00 uur (12 procent van de tijd), de Kraanpoort staat het vaakst vol tussen 12:00 en 13:00 uur (6 procent van de tijd).

Exclusief personenauto's: het weren van personenauto's verkleint de druk op de locaties, maar heeft weinig effect op de drukste tijdstippen

In tabel 13 van de bijlage staat hoe vaak de locaties volstaan als personenauto's niet meegerekend worden. Daaruit blijkt dat locatie Zuidzijde Markt minder lang vol staat als personenauto's niet meegerekend worden en dus niet zouden parkeren op de laad- en loslocatie. De Markt staat tussen 16:00 en 17:00 uur gemiddeld 12 procent van de tijd vol, wat volledig te wijten is aan illegaal geparkeerde personenauto's. Het drukste uur dat daadwerkelijk geladen en gelost wordt aan de Markt is tussen 14:00 en 15:00 uur: 8 procent van de tijd is het laad- en losvak volledig bezet door laad- en losverkeer. Aan de Kraanpoort had het illegaal parkeren minder effect dan aan de Markt. Het grootste effect van illegaal geparkeerde auto's vond plaats tussen 08:00 en 09:00: de locatie was gemiddeld 5 procent van de tijd volledig bezet, waarvan 1 procent door laad- en losverkeer. Tussen 12:00 en 13:00 was de Kraanpoort 6 procent van de tijd volledig bezet, 1 procent hiervan werd veroorzaakt door personenauto's. Hetzelfde beeld komt uit de tussenevaluatie. Het lijkt er dus op dat laad- en losverkeer af en toe enkele minuten moet wachten door foutgeparkeerde personenauto's, maar dat de capaciteit over het algemeen voldoende is.

Gezamenlijke capaciteit

Inclusief personenauto's: dagelijks knelpunten, maar van korte duur

In tabel 1 staat de gelijktijdige bezettingsgraad van de Markt en Kraanpoort. In deze tabel wordt gekeken naar alle voertuigen inclusief de personenauto's. Uit de tabel blijkt dat beide locaties voornamelijk tussen 13:00 en 14:00 uur (circa 37 procent/22 minuten) en 14:00 en 15:00 (circa 36 procent/22 minuten) tegelijkertijd gebruikt worden. Dit gaat om een bezetting van ten minste één voertuig, waarin dus mogelijk nog ruimte is voor een extra voertuig.

Resultaten: capaciteit

Kijkend naar een gelijktijdige bezetting van twee voertuigen of meer, blijkt dat de locaties meerdere keren per dag vol staan. In dit geval moet een chauffeur dus enkele minuten wachten totdat er plek is. Dit is vaak van korte duur: dit komt het vaakst voor tussen 14:00 en 15:00 uur en is gemiddeld 2 minuten het geval. Het verklaart wel dat voor korte laad- en losacties nog wordt gestopt in de Luifelstraat of buiten de laad- en loszone.

Tabel 1: gelijktijdige bezettingsgraad, alle voertuigen inclusief personenauto's

Tijd	Percentage pilotlocaties tegelijk bezet door 1 voertuig of meer	Percentage beide locaties vol (> twee voertuigen op beide locaties tegelijk)
06:00:00	0%	0%
07:00:00	11%	0%
08:00:00	29%	0%
09:00:00	29%	1%
10:00:00	19%	0%
11:00:00	8%	0%
12:00:00	13%	1%
13:00:00	37%	0%
14:00:00	36%	3%
15:00:00	14%	0%
16:00:00	21%	0%
17:00:00	0%	0%

Exclusief personenauto's: geen knelpunten, capaciteit van de locaties is voldoende

De gelijktijdige bezettingsgraad van alle voertuigen exclusief personenauto's staat in tabel 2. Daaruit blijkt dat personenauto's op de laad- en loslocaties er nauwelijks voor zorgen dat de locaties allebei volstaan. In totaal hebben beide locaties gedurende de meetperiode van twee weken in totaal 17 minuten tegelijkertijd volgestaan op de drukste drie dagen. 2 minuten daarvan kwam door een personenauto.

DECISIO

Tabel 2: gelijktijdige bezettingsgraad pilotlocaties, alle voertuigen exclusief personenauto's

Tijd	Percentage pilotlocaties tegelijk bezet door 1 voertuig of meer	Percentage beide locaties vol (> twee voertuigen op beide locaties tegelijk)
06:00:00	0%	0%
07:00:00	11%	0%
08:00:00	29%	0%
09:00:00	21%	1%
10:00:00	12%	0%
11:00:00	5%	0%
12:00:00	7%	0%
13:00:00	21%	0%
14:00:00	12%	3%
15:00:00	3%	0%
16:00:00	8%	0%
17:00:00	0%	0%

Conclusie

De capaciteit van de laad- en loslocaties was ruim voldoende in de meetperiode. Dat betekent dat het nauwelijks voorkwam dat beide locaties tegelijkertijd volstonden en vrachtwagens dus moesten wachten tot ze konden laden en lossen. De druk op de locaties kan nog verminderd worden door te handhaven op verkeerd gebruik van personenauto's. Het gebeurt nu af en toe dat de locaties vol staan en dat chauffeurs moeten wachten of uitwijken naar een andere locatie.

Zowel tijdens de tussenevaluatie als tijdens de eindevaluatie gebeurde het niet vaak dat beide locaties tegelijkertijd volledig bezet waren. Als het gebeurde was het van korte duur. Personenauto's hebben nauwelijks impact gehad op het tegelijkertijd volstaan van de locaties. Tegelijkertijd is ook te zien dat nog steeds geladen en gelost wordt in de Luifelstraat, ondanks het stopverbod. De capaciteit komt meer onder druk te staan als dat helemaal niet meer zou gebeuren. Daarmee kan geconcludeerd worden dat de capaciteit voldoende is, mits kleine bestelwagens nog kort kunnen laden en lossen in de Luifelstraat.

Resultaten: gesprekken

DECISIO

Er zijn interviews gehouden met verschillende bewoners (de vertegenwoordiger van de bewonerscomité aan de Luifelstraat en bewoners vanuit de Luifelstraat en de Markt), een ondernemer (BIZ Roermond) en de handhaving. Daarnaast zijn er op 4 juli 2024 twee adviseurs van Decisio naar Roermond gegaan om (kortere) gesprekken te voeren met chauffeurs, ondernemers, bewoners en passanten. Ook zijn de resultaten van de gesprekken tijdens de tussenevaluatie meegenomen.

Chauffeurs: niet blij met laad- en losgemak, maar wel begrip voor maatregel

Laad en lostijd op nieuwe locaties aanzienlijk langer

Chauffeurs ervaren langere laad- en lostijden ervaren sinds de start van de pilot. Dit komt voornamelijk omdat deze chauffeurs moeten laden en lossen bij de horeca op de Markt, die een achteringang hebben op de Luifelstraat. Voor de pilot kon er op de Luifelstraat geladen en gelost worden. De chauffeur hoeft dan maar een kleine afstand af te leggen vanaf de vrachtwagen naar de horecagelegenheid. Als op de Zuidzijde Markt of Kraanpoort geladen en gelost moet worden, dan moet er met de rolcontainers een langere afstand afgelegd worden. Dit duurt niet alleen langer, maar maakt ook meer geluid. Er moet met de rolcontainers voor langere periodes over de kinderkopjes op de grond gereden worden.

Route met rolcontainers bergafwaarts en over de kinderkopjes

De Luifelstraat is lager gelegen ten opzichte van Zuidzijde Markt of Kraanpoort. Dit zorgt ervoor dat er (met de rolcontainers) bergafwaarts gelopen moet worden. Dit kost veel energie en kracht, maar kan ook voor gevaarlijke situaties zorgen als een rolcontainer omvalt. Daarnaast bevinden zich op de eerst paar meter vanaf laad- en loslocaties kinderkopjes. Deze zijn moeilijk te bereiden met de rolcontainers waardoor de lading van de rolcontainers er soms afvalt. Er wordt echter wel in toenemende mate gelost met een elektrische steekwagen. Dit verkleint de genoemde problemen.

Capaciteitstekort

De chauffeurs geven aan dat er regelmatig capaciteitstekort is op de alternatieve laad- en loslocaties. Dit komt omdat er op elke locatie maar plek is voor 1 (grote) vrachtwagen. Er

zou eventueel nog een kleiner busje naast kunnen staan, maar 2 vrachtwagens past niet. Door deze lage capaciteit gaf een chauffeur van een busje tijdens de tussenevaluatie aan bewust nog stil te staan in de Luifelstraat, wetende dat dit eigenlijk niet meer mag. Dit om de laad- en loslocaties vrij te houden voor de grote wagens. Hij zet zijn wagen wel op zo'n manier dat ander verkeer er nog steeds langs kan.

Personenauto's geparkeerd in laad- en losvakken

Een veel gehoord probleem zijn de personenauto's die in de laad- en losvakken gaan staan. Deze personenauto's staan niet te laden en te lossen. Dit verkleint de al beperkte capaciteit van de alternatieve laad- en loslocaties.

Positief: Zuidzijde Markt centraal gelegen

Tijdens de tussenevaluatie was er ook een chauffeur die kortere laad- en lostijden ervaart sinds de pilot. Deze chauffeur hoeft niet in de Luifelstraat te zijn. Zuidzijde Markt is voor hem centraal gelegen waardoor dit een ideale plek is om te laden en te lossen.

Ondernemers

Winkeliers: gemengde meningen, sommige ervaren overlast en andere (bijna) niet

Geluidsoverlast en beperkter zicht op winkel

Een aantal winkeliers geeft aan (bijna) geen last te ervaren van de nieuwe laad- en loslocaties. Voor hun eigen voorraad wordt er vaak vóór openingstijden gelost. Ook het laden- en lossen tijdens openingstijden zorgt voor weinig overlast. In het begin van de pilot bleven de koelmotoren van de wagens vaak aanstaan wat geluid en trillingen veroorzaakte. Ongeveer 2 weken na de start van de pilot werd er een bord bij Zuidzijde Markt geplaatst waarop staat dat de motoren uit moeten. Sindsdien wordt er minder overlast ervaren door de winkeliers. Het gebeurt een enkele keer dat er een wagen voor meer dan 3 uur aan het laden en lossen is, dit wordt als erg lang ervaren.

Aan de andere kant zijn er winkeliers die wel overlast ervaren. Er wordt geregeld buiten

Resultaten: gesprekken

de toegestane tijden geladen en gelost. Dit blokkeert het zicht op de etalages voor langere periode en heeft een negatieve impact op de klandizie. Ook ervaren zij overlast van de koelmotoren die soms voor langere periode staan te draaien.

Wegvallen sociale controle kleiner dan gedacht

Tijdens de tussenevaluatie werd door winkeliers aangegeven dat het meevalt wat voor invloed het laad- en losverkeer heeft op de sociale veiligheid. Eerst was er de angst dat grote wagens aan de Zuidzijde Markt het zicht en daarmee de sociale controle weg zouden nemen. Vanwege de brede stoep is het probleem kleiner dan gedacht.

Horeca: niet blij met opgeschoven levertijden, daarnaast (bijna) geen last van nieuwe situatie

Opgeschoven levertijden

Uit de tussenevaluatie kwam naar voren dat het voor leveranciers (chauffeurs) langer duurt om te laden en te lossen waardoor de levertijden zijn opgeschoven. Waar er eerst tussen 9:00 en 10:00 geladen en gelost werd is dat nu tussen 11:00 en 12:00. Vooral in de zomer kan dit problemen opleveren aangezien de terrassen al om 11:00 vol kunnen lopen. Dit probleem is niet onoverkomelijk. Hoewel horecaondernemers voorkeur hebben voor laden en lossen in de Luifelstraat, staan ze niet negatief tegenover de nieuwe laad- en loslocaties.

Minder ruzie tussen leveranciers en bewoners

Voor de pilot, toen er nog geladen en gelost mocht worden in de Luifelstraat, waren er regelmatig ruzies en problemen tussen de leveranciers en bewoners van de Luifelstraat vanwege de overlast die het laad- en losverkeer veroorzaakte. De horecaondernemer stond hier tussenin. Tijdens de tussenevaluatie is aangegeven dat deze problemen nu weg zijn.

DECISIO

Onveilige situatie Kraanpoort

Naast directe overlast wordt er door de ondernemers aangegeven dat de laad- en loslocatie Kraanpoort onveilige situaties veroorzaakt. De laad- en loslocatie Kraanpoort ligt aan een driesprong. Als er wordt geladen en gelost op Kraanpoort neemt dit veel zicht weg voor de andere weggebruikers. Daarnaast gaan wagens naast het vak staan als de laad- en loslocatie vol staat wat de onveiligheid versterkt. Dit blokkeert het gehele kruispunt. Hier wordt ook niet altijd op gehandhaafd. Het probleem blijft in praktijk beperkt tot een minder dan gewenste overzichtelijkheid en incidentele kleine blikschade: er vinden weinig ongevallen plaats en er wordt ook langzaam gereden. Gesuggereerd is dat met een spiegel het probleem al grotendeels opgelost kan worden. Daarnaast wordt er aangegeven dat er meer gecontroleerd moet worden op personenauto's die in de laad- en losvakken gaan staan. Verkeer vanuit de Grote Kerkstraat dat de situatie zelf wil mijden, heeft de mogelijkheid om te rijden via de Markt en Luifelstraat.

Bewoners

Luifelstraat: overlast is afgenomen, ontevreden over het stopverbod

Overlast afgenomen

De bewoners van de Luifelstraat ervoeren voor de pilot problemen met veiligheid, geluid, verkeersopstoppen, stank en ruzies. Volgens de bewoners is de situatie verbeterd en de overlast vermindert sinds de pilot. Er waren ook bewoners die overlast ervoeren aan ruzies tussen chauffeurs en andere bewoners wat voor veel onrust zorgde in de straat. De bewoners uit de Luifelstraat geven aan dat deze overlast is afgenomen sinds de pilot.

Ontevreden over het stopverbod

Na de tussenevaluatie is er een stopverbod geïmplementeerd in de Luifelstraat. Deze wordt door de bewoners als negatief ervaren. Er wonen oudere mensen in de Luifelstraat waarvoor het moeilijk is om langere afstanden naar de auto te lopen. Ook is het niet meer mogelijk om de invalidetaxi in de straat te laten stoppen. Daarnaast kan er door bewoners niet meer even snel in- en uit geladen worden met zware boodschappen.

Resultaten: gesprekken

DECISIO

Kleinere busjes staan nog in de Luifelstraat

De vrachtwagens die voor een groot deel van de overlast zorgden staan niet meer stil in de Luifelstraat. Er staan nog wel busjes in de Luifelstraat. Deze worden dicht tegen de gebouwen neergezet waardoor overig verkeer geen hinder ervaart.

Te weinig handhaving

De bewoners van de Luifelstraat willen meer/strengere handhaving zien. Daarmee hoopt men dat het laad- en losverkeer op de Luifelstraat verder afneemt.

Geluid van rolcontainers over de kinderkopjes

Bewoners geven aan dat het geluid van rolcontainers die over de kinderkopjes worden vervoerd soms voor overlast zorgt. Deze overlast is echter minder dan de overlast die werd ervaren met het laden en lossen voor de pilot. Daarnaast wordt er aangegeven dat er in toenemende mate wordt gelost met een elektrische steekwagen. Deze elektrische steekwagens produceren minder geluid dan de rolcontainers.

De Markt: Een verplaatsing van het probleem in plaats van een oplossing

Geluidsoverlast

Een aantal bewoners is niet blij met de laad- en loslocatie Zuidzijde Markt. Deze bewoners ervaren geluidsoverlast van de (koel)motoren die draaien. In de zomerperiode is de overlast nog hoger, omdat koelmotoren langer blijven draaien. Daarnaast moeten de rolcontainers met voorraad nu voor langere periode over de kinderkopjes op de grond rijden wat voor geluidsoverlast zorgt. Er wordt aangegeven dat deze pilot voornamelijk een verplaatsing van het probleem is in plaats van een oplossing. Een eventuele oplossing die de bewoners op de Markt naar voren brachten is het verplaatsen van de laad- en loslocatie naar de andere kant van de weg. Hierdoor zal er minder last zijn van geluid en trillingen bij de woningen. Deze oplossing is al eerder aangedragen aan de gemeente en de gemeente heeft hier naar gekeken. Er werd toen geconcludeerd dat de laad- en loslocatie aan de zijde van de panden (Zuidzijde Markt) verkeersveiliger is dan de terraszijde. Hierdoor is toen gekozen voor de Zuidzijde Markt.

Trillingen en luchtkwaliteit

De (koel)motoren van vrachtwagens zorgen voor trillingen. De huizen aan de Zuidzijde Markt zijn relatief oude huizen waardoor bewoners bang zijn dat de trillingen schade aan de huizen veroorzaken. Er is daarom een 0-meting gedaan door de bewoners om te kijken of de trillingen inderdaad schade veroorzaken. Tijdens de pilot zijn er geen schadeclaims binnengekomen. Daarnaast wordt er aangegeven dat de uitlaatgassen van de vrachtwagens slecht zijn voor de luchtkwaliteit van de horecagasten op de Markt. Wij hebben geen klachten gehoord over de luchtkwaliteit vanuit de ondernemers.

Sommige bewoners ervaren geen overlast

Tijdens de tussenevaluatie hebben wij bewoners gesproken die aangaven geen last (geur of geluid) te ervaren van de laad- en loslocatie Zuidzijde Markt. Andere bewoners gaven weer aan dat ze het geluid van het laad- en losverkeer wel horen en dat ze de diesel ruiken, maar dat ze het niet als een probleem ervaren. Deze bewoners gaven aan dat vooral de koelmotoren veel geluid maken en als er met (volle) kratjes wordt gegooid. Sinds er een bordje hangt waarop staat dat de motoren uitgezet moeten worden, is het geluid afgenomen.

Kraanpoort: overlast van (koel)motoren maar begrip voor de maatregel

Overlast van (koel)motoren en foutparkeren

Voor de pilot werd Kraanpoort ook als laad- en loslocatie gebruikt. Hierdoor is er begrip voor de maatregel. Er wordt wel aangegeven dat er overlast wordt ervaren door (koel)motoren die voor langere tijd staan te draaien. Daarnaast wordt er fout geparkeerd op de laad- en losstroken wat voor onveilige situaties zorgt.

Handhaving: geen van de locaties is perfect

Alternatieve laad- en loslocaties niet perfect

De handhaving merkt dat de laad- en loslocatie op Zuidzijde Markt voor geluids(overlast) kan zorgen vanwege de rolcontainers die over de kinderkopjes op de grond moeten rijden.

Resultaten: gesprekken

DECISIO

Ook moeten de chauffeurs langer lopen om de horeca op de Markt te bevoorraden. Daarnaast komen er ook klachten binnen vanuit Kraanpoort over geluidsoverlast door vrachtwagens met (koel)motoren. Maar de grootste problematiek op de Luifelstraat is weg.

Verkeersopstoppen en geluidsoverlast Kraanpoort

De handhaving ziet dat er regelmatig verkeersopstoppen bij Kraanpoort zijn vanwege de smalle wegen.

Handhaving onder een vergrootglas

De handhaving geeft aan dat de pilot ervoor zorgt dat de problemen van de bewoners, voornamelijk aan de Luifelstraat, zijn verminderd. De gemeente en handhaving hebben echter last van de pilot. Zij moeten continu mensen wegsturen of bekeuren terwijl er eigenlijk niet heel veel aan de hand is. Door de pilot ligt de handhaving onder een vergrootglas. Daarnaast heeft de handhaving meerdere collega's die handhaven en deze collega's hebben autonomie over wanneer ze iemand wel of niet bekeuren.

Autobestuurders lezen borden niet goed

Uit gesprekken met handhaving blijkt dat mogelijk niet duidelijk genoeg is dat er niet (meer) geparkeerd mag worden in het laad- en losvak. De borden worden slecht gelezen en het is een toeristisch gebied, waardoor niet iedereen de situatie goed kent. Een oplossing kan zijn het gebied autovrij te maken, bijvoorbeeld vanaf 12:00 uur. Dit heeft echter invloed op de bewoonbaarheid van de Luifelstraat.

Bewonerssuggesties over hun 'optimale' situatie

Tijdens de interviews, schouw en informatiebijeenkomst is er gevraagd hoe de 'optimale' situatie eruit ziet. Hier zijn naast de Luifelstraat, Zuidzijde Markt en Kraanpoort ook andere suggesties uit gekomen:

- De laad- en loslocatie zuidzijde Markt naar de andere kant van de weg verplaatsen (zie afbeelding aan de rechterkant van deze pagina). Bewoners verwachten dat hierdoor minder impact zal zijn van geluid en trillingen bij de woningen. Deze oplossing is al

eerder aangedragen aan de gemeente en de gemeente heeft hier naar gekeken. Er werd toen geconcludeerd dat de laad- en loslocatie aan de zijde van de panden (Zuidzijde Markt) verkeersveiliger is dan de terraszijde. Hierdoor is toen gekozen voor de Zuidzijde Markt.

- Het laden en lossen verplaatsen naar de Roersingel. De loopafstand is niet veel langer, maar de drukte rondom de Markt neemt mogelijk wel af. De capaciteit van de Roersingel was geen onderdeel van deze evaluatie. Het is niet bekend of er voldoende capaciteit is om het laden en lossen naar de Roersingel te verplaatsen. Wel is de locatie eerder overwogen door de gemeente en destijds niet als geschikt bevonden.
- Cityhub creëren en vanuit daar kleinschalig laden en lossen.
- De bestaande laad- en loslocatie 'Swalmerstraat' veelvuldiger gebruiken. Dit is eerder onderzocht, maar de loopafstand werd als negatief aspect beoordeeld.
- Een laad- en losstrook over de breedte van te markt (parallel aan de horeca, maar dan aan de kant van het stadhuis).
- Het voor gemotoriseerde voertuigen afgesloten voetgangersgebied uitbreiden tot de Kraanpoort. Dit betekent dat er vanaf 12:00 geen enkel voertuig de binnenstad in mag.



HOOFDSTUK 5

Conclusies en aanbevelingen

Terug naar
inhoudsopgave 

Conclusiematrix (1/2)

DECISIO

	Bevindingen sinds de start van de pilot
Geluidsoverlast	
Laad- en losverkeer	Vrachtwagens staan sinds de pilot bijna niet meer stil in de Luifelstraat, waardoor de geluidsoverlast hier is afgenomen. Het geluidsoverlast door laad- en losverkeer op de Zuidzijde Markt is toegenomen aangezien de vrachtwagens sinds de pilot hier staan. Op de Zuidzijde Markt wonen wel minder mensen en het geluid kan makkelijker weg (geen weerkaatsing in smalle straat). Ook zorgt het bord om de motoren uit te zetten voor minder overlast op deze locatie. De geluidsmetingen zijn vergelijkbaar met de tussenevaluatie dus daaruit kan niet geconcludeerd worden dat er meer geluid is in de zomer. Ook blijkt uit de geluidsmeting op de Markt dat laden en lossen niet tot meer geluidshinder leidt dan andere activiteiten op de markt. Een beperkt aantal bewoners heeft wel klachten over de geluidshinder aan de markt. Hoewel het niet uit de metingen blijkt, zal de geluidshinder op warme dagen iets hoger zijn vanwege de draaiende koelmotoren.
Rolcontainers/karren over de weg	Het laad- en losverkeer staat sinds de pilot op Zuidzijde Markt of Kraanpoort. Als de voorraad op de Luifelstraat bij de achteringang van de horeca geladen en gelost moet worden dan moeten de chauffeurs een langere afstand afleggen met de rolcontainers (Kraanpoort circa 65 meter lopen en Zuidzijde Markt circa 100 meter lopen). Het maakt veel geluid als deze rolcontainers over de kinderkopjes op de grond gereden worden. De geluidsoverlast van de rolcontainers is dus toegenomen sinds de start van de pilot. Er wordt in toenemende mate gelost met een elektrische steekwagen. Dit verkleint het geluidsoverlast. De geluidsoverlast moet in perspectief worden geplaatst: rolcontainers komen uit de grotere vrachtwagens. Gemiddeld ging het om 1 vrachtwagen per dag in de meetperiode. Er stonden op de drukste dagen 2 tot 3 middelzware vrachtwagens te laden en lossen op de Markt en Kraanpoort, en vooral tussen 7.00 en 12.00 uur. De rest van de dag is het rustig.
Toeteren bij opstopping	De vrachtwagens staan bijna niet meer te laden en te lossen in de Luifelstraat. Er staan nog wel kleinere bestelbussen in de Luifelstraat. Deze veroorzaken geen verkeershinder, omdat ze dicht tegen de muur worden neergezet. Sinds de pilot zijn de verkeersopstoppen dus afgenomen wat ervoor zorgt dat het geluidsoverlast van toeteren bij opstoppen ook is afgenomen.
Luchtkwaliteit	
Luchtkwaliteit	Vrachtwagens staan sinds de pilot bijna niet meer in de Luifelstraat, waardoor de luchtkwaliteit hier is verbeterd. De luchtkwaliteit op de Zuidzijde Markt is afgenomen aangezien de vrachtwagens sinds de pilot hier staan. Op de Zuidzijde Markt wonen wel minder mensen en de dieseldampen kunnen makkelijker weg (meer ruimte). Ook zorgt het bord om de motoren uit te zetten voor minder overlast op deze locatie. De luchtkwaliteit is beter en het aantal gehinderden is kleiner, maar de duur van het vrijkomen van de dieseldampen is mogelijk langer.
Verkeer	
Doorstroming	Zoals eerder benoemd (zie 'toeteren bij opstopping') laden en lossen er bijna alleen nog busjes op de Luifelstraat die geen verkeershinder veroorzaken. Hierdoor is de doorstroming op de Luifelstraat toegenomen sinds de pilot. Sinds de pilot laden en lossen er meer vrachtwagens op de Kraanpoort wat ervoor zorgt dat deze laad- en loslocatie incidenteel vol staat. Voertuigen staan hierdoor soms naast het vak. De locatie van Kraanpoort (op een driesprong) en de wagens die naast de vakken gaan staan zorgen er voor dat er opstoppen zijn (minder doorstroming) sinds de pilot. Maar als geheel is de doorstroming toegenomen. De verdwenen opstoppen op de Luifelstraat zijn groter dan het deel dat erbij is gekomen op de Kraanpoort.
Verkeersveiligheid/overzichtelijkheid	Er laden en lossen bijna geen grote vrachtwagens meer in de Luifelstraat. Hierdoor is de verkeersveiligheid in de Luifelstraat toegenomen sinds de pilot. Veel vrachtwagens staan sinds de pilot bij Kraanpoort. Hierdoor neemt de overzichtelijkheid bij Kraanpoort af. Dit wordt veel genoemd als aandachtspunt voor deze locatie. Er wordt niet hard gereden en er zijn geen ernstige ongevallen bekend in de afgelopen 5 jaar. De onoverzichtelijkheid, gevoel van veiligheid en mogelijk (niet geregistreerde) materiële schade zijn punten van aandacht.

Conclusiematrix (2/2)

DECISIO

	Bevindingen sinds de start van de pilot
Laad- en losgemak	
Duur	Het laad en losverkeer van de horeca aan de markt is 2 tot 5 minuten langer per kar van de vrachtwagen naar de achteringang onderweg. Voor grote vrachtwagens met meerdere karren kan dit per laad- en losactie 15 tot 30 minuten schelen. Bij gemiddelde uurkosten van 60 euro per uur, betekent dit een kostenpost van 15 – 30 euro per laad- en losactie voor de grotere vrachtwagens. Kleine bestelbussen blijven geregeld nog laden en lossen bij de achteringang op de Luifelstraat. Wetende dat er gemiddeld 1 grote vrachtwagen laad- en lost per dag zou dit op jaarbasis 5 tot 10 duizend euro aan extra laad- en lostijd kosten (ervan uitgaande dat alle vrachtwagens anders aan de Luifelstraat zouden staan, wat niet het geval is). Dit lijkt in verhouding met de hinder die langdurig laden en lossen voor overig verkeer in de Luifelstraat en haar bewoners betekende. Grote stilstaande vrachtwagens in de Luifelstraat hinderden immers ook het overige laad- en losverkeer (aangezien er geen nulmeting is uitgevoerd, kan de precieze omvang van dit effect niet bepaald worden).
Capaciteit	De capaciteit op zowel Zuidzijde Markt als de Kraanpoort is beperkt tot 1 vrachtwagen en 1 bestelbus. Deze twee laad- en loslocaties samen genomen hebben voldoende capaciteit, mits er geen personenauto's op de laad- en loslocaties worden geparkeerd. Indien het stopverbod op de Luifelstraat volledig wordt nageleefd neemt de druk op de capaciteit toe. Mogelijk is ook dan de capaciteit nog voldoende, maar om andere redenen adviseren we om het stopverbod op de Luifelstraat niet te handhaven.
Praktisch voor horeca/leveranciers	De leverancier doet langer over het laden en lossen vanaf Zuidzijde Markt en Kraanpoort ten opzichte van de Luifelstraat. Daarnaast moet de leverancier bergafwaarts lopen met de rolcontainers. Beide zijn minder praktisch voor de leveranciers. Doordat de leveranciers langer over het laden en lossen doen zijn de levertijden voor de horeca opgeschoven. Er is onder leveranciers en ondernemers begrip voor het verplaatsen van de laad- en loslocaties voor grote vrachtwagens. Er geen opstoppen meer in de Luifelstraat voor de leveranciers die moeten passeren. Voor korte laad- en losacties met bestelbusjes en personenauto's wordt de Luifelstraat nog steeds gebruikt ondanks het stopverbod.
Winkelend publiek	
Uitstraling voor winkelend publiek	De overlast wordt op verschillende manieren ervaren door de winkeliers. Een aantal geeft aan dat de nieuwe laad- en loslocatie een kleiner probleem is dan verwacht. Ze ervaren (bijna) geen last van het laad- en losverkeer. Andere winkeliers geven aan dat er buiten de toegestane tijden wordt geladen en gelost. Dit blokkeert het zicht op de etalages ook op tijden dat er wél gewinkeld wordt.

Conclusies op hoofdlijnen

DECISIO

Op hoofdlijnen kunnen we de volgende conclusies trekken over de pilot:

- De pilot lijkt haar doel voor een groot deel te bereiken: de hinder op de Luifelstraat is voor het overgrote deel verdwenen.
- De locaties Markt en Kraanpoort lijken op een groot aantal punten geschiktere locaties dan de Luifelstraat. Er is nog wel hinder, maar deze is kleiner dan in de Luifelstraat. Beide locaties zijn nodig om voldoende laad- en loscapaciteit te hebben voor de bevoorrading van de Markt en omgeving.
- De Luifelstraat wordt nog steeds gebruikt voor laden en lossen, maar voornamelijk door kleinere voertuigen en voor korte laad- en losacties. In 80 procent van de gevallen zijn de acties korter dan 10 minuten. Kort stoppen en/of illegaal parkeren zonder te laden of lossen gebeurt geregeld.
- De locaties hebben ten opzichte van de Luifelstraat één nadeel: ze liggen verder van de horeca en de route met hoogteverschillen en kinderkopjes is onprettig. Desondanks is er zelfs bij de horeca en haar leveranciers begrip voor maatregel. Ook blijkt uit gesprekken met bewoners en handhaving dat in toenemende mate gebruik gemaakt wordt van elektrische steekwagens. Allereerst beperkt dat de fysieke last voor de chauffeur, daarnaast produceert een elektrische steekwagen minder geluid dan een rolcontainer.
- Het stopverbod op de Luifelstraat lijkt zijn doel te missen: sinds de invoering van het stopverbod wordt er minder gestopt aan de Luifelstraat, maar wordt er nog steeds geregeld geladen en gelost. Dit gebeurt alleen door kleinere bestelwagens wat niet of nauwelijks tot hinder leidt. Leveranciers met grote vrachtwagens staan op de Zuidzijde Markt of Kraanpoort. Het doel van het stopverbod was het tegengaan van hinder, maar wij zien geen afname van hinder na het plaatsen van het stopverbod. Daarnaast blijkt uit gesprekken met bewoners en handhaving dat het stopverbod te verstrekkend is en als ongewenst wordt ervaren. Doordat de maatregel wel als erg verstrekkend wordt ervaren, vindt handhaving beperkt plaats. Er zijn geen klachten over het stopverbod op de Markt, maar dit bord heeft ook geen significante impact op de verkeerssituatie.
- Venstertijden: De Markt is voor vrachtwagens groter dan 10 meter toegankelijk tussen 7:00 en 12:00. Voor vrachtwagens kleiner dan 10 meter is de Markt de hele dag toegankelijk. Tijdens de tweede helft van de pilot is er een tijdsvenster van 7:00 tot 12:00 gehanteerd voor de laad- en loslocatie Zuidzijde Markt voor al het verkeer. Dit heeft een klein effect gehad op het laad- en losverkeer: in de tweede meetperiode heeft slechts 1 grote vrachtwagen kort (2 minuten) geladen en gelost buiten het tijdsvenster. Vóór het tijdsvenster vond ook 80 procent van de laad en losbewegingen van grote vrachtverkeer tussen 8 en 12 uur plaats. Bestelbusjes laden en lossen nog steeds buiten het tijdsvenster op de laad- en loslocatie aan de Zuidzijde van de markt. Het venster had een beperkt effect op deze laad- en losbewegingen.
- Zomermaanden: in de eindevaluatie blijkt niet duidelijk dat er meer geluidsoverlast wordt ervaren in de zomer. De signalen van bewoners en ondernemers zijn wisselend, sommigen geven aan geen verschil te merken, anderen geven aan dat de overlast toeneemt in de zomermaanden. De geluidsmetingen wijzen niet uit dat er meer geluid geproduceerd wordt met het laden en lossen in de zomer. Hoewel er meer geladen en gelost werd tijdens de eindevaluatie (315 laad- en losbewegingen) dan tijdens de tussenevaluatie (215 laad- en losbewegingen) leidde dit niet tot capaciteitsprobleem. Een kanttekening hierbij is dat het tijdens de telling niet heel zomers weer was. Zo was het weer gemiddeld 17 graden tijdens de meetperiode⁵.
- Er zijn wel aandachtspunten bij de locaties Markt en Kraanpoort: een deel van de hinder is verschoven, maar het bordje 'koelmotoren uit' lijkt haar werk te doen. En bij de Kraanpoort is de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie een aandachtspunt.
- Bij beide locaties is het illegaal parkeren een aandachtspunt. In de tweede helft van de pilot is de handhaving flink aangescherpt op dit punt. Desondanks wordt er nog steeds regelmatig illegaal geparkeerd. Het is een toeristisch gebied met onder andere veel Duitse toeristen. Het lijkt erop dat bestuurders niet altijd begrijpen dat er niet geparkeerd mag worden in de laad- en losvakken. Mogelijk kan een duidelijk verkeersbord of duidelijk kruis op het laad- en losvak al helpen.

Aanbevelingen en suggesties

DECISIO

Hieronder zetten we een aantal aanbevelingen, suggesties en aandachtspunten op een rij voor de eindsituatie:

- Situatie na de pilot: we bevelen aan om de Kraanpoort en Markt als laad- en loslocatie voor (grote) vrachtwagens permanent te maken. De overlast is verminderd ten opzichte van voor de pilot en de capaciteit is voldoende. Het stopverbod op de Luifelstraat en de Markt hoeft niet voortgezet te worden. Korte laad- en losacties op de Luifelstraat vinden nog steeds plaats, maar geven nauwelijks hinder. We geven de volgende aandachtspunten mee voor verdere verbetering van het laden en lossen rond het marktgebied.
- Parkeren op de Markt: vanuit de schouw en gesprekken met betrokkenen, blijkt dat er ondanks het parkeerverbod nog veel geparkeerd wordt op de Markt. Chauffeurs geven aan daarom niet altijd op de laad- en loslocatie te kunnen staan. Zowel gedurende de eind- als tussenevaluatie, bleek dat personenauto's veelvuldig gebruik maken van de laad- en loslocaties. Om de capaciteitsvraag beter te kunnen beantwoorden, is het nuttig om het illegaal parkeren op de Markt tegen te gaan. Dit kan door betere handhaving en/of door een duidelijk verkeersbord.
- Venstertijden: het lijkt logisch om het tijdsvenster aan de zuidzijde Markt van 7:00 tot 12:00 voor voertuigen langer dan 10 meter te handhaven in een definitieve situatie. Bewoners hebben gesuggereerd om venstertijden te versmallen van 08:00 tot 11:00 uur. Dit kan bijdragen aan de draagvlak bij hen voor de laad- en loslocatie op de Markt. Voor de horeca en leveranciers lijkt dit echter niet haalbaar: zij hebben juist hun laad- en lostijden aangepast omdat men langer bezig is dan op de Luifelstraat. Een kortere venstertijd wijkt bovendien af van de laad- en lostijden in de rest van het centrum en leidt waarschijnlijk tot onvoldoende capaciteit.
- Handhaving: handhaving blijft nodig. Op de Luifelstraat zodat vrachtwagens niet de straat blokkeren, op de laad- en loslocaties zodat er niet illegaal geparkeerd wordt. De capaciteit komt immers onder druk te staan als er illegaal geparkeerd wordt. Onderzoek of illegaal parkeren op een andere manier kan worden tegengegaan.
- Veiligheid Kraanpoort: de laad- en loslocatie aan de Kraanpoort wordt als onveilig ervaren. Op het moment dat er vrachtwagens staan te laden- en lossen, wordt het zicht op de Kraanpoort grotendeels geblokkeerd voor het verkeer afkomstig vanaf de Grote Kerkstraat. Een spiegel op de hoek van de Kraanpoort en Luifelstraat zou dit mogelijk al voor een groot deel kunnen oplossen.
- Bewonerssuggesties locaties: er zijn meerdere suggesties opgehaald: 1) de laad- en loslocatie zuidzijde Markt naar de andere kant van de weg verplaatsen (dus wel op de Markt, maar verder van de woningen af), 2) het laden en lossen verplaatsen naar de Roersingel/Roerkade, 3) een cityhub creëren en vanuit daar kleinschalig laden en lossen, 4) een laad- en losstrook over de breedte van de markt (parallel aan de horeca, maar dan aan de kant van het stadhuis) en 5) Het voetgangersgebied uitbreiden tot de Kraanpoort, wat betekent dat er vanaf 12:00 geen enkel voertuig de binnenstad in mag.
We bevelen aan de eerste optie nader te onderzoeken. De gemeente Roermond heeft deze eerder afgewezen vanwege de verkeersveiligheid: de zichtlijnen voor verkeer worden beperkt, waarmee dit vanuit verkeerskundig oogpunt niet gewenst is. We denken dat het desondanks goed is om nogmaals kritisch af te wegen hoe de mogelijke verminderde verkeersveiligheid zich verhoudt tot de hinderbeperking. De tweede optie is ook eerder door de gemeente onderzocht, maar afgefallen op basis van afstand tot de markt en de capaciteit. Suggesties 3 t/m 5 vallen buiten de scope van deze evaluatie van laad- en loslocaties. Dit betreffen overwegingen over op de gewenste toekomstige inrichting en gebruik van de binnenstad en de markt. In een langetermijnvisie op de binnenstad als geheel(aantrekkelijk horeca- en winkelgebied, bereikbaarheid, leefbaarheid), kunnen deze suggesties een plek krijgen.
- Bewonerssuggesties: er is door betrokkenen geopperd om de kinderkopjes bij Kraanpoort en Zuidzijde Markt te vervangen door tegels. Hinder van rammelende rolcontainers neemt dan af. Tegels passen echter minder goed bij het historische karakter. Voordat nagedacht wordt over een andere bestrating, lijkt het ons goed om te bezien wat het toenemende gebruik van elektrische steekwagens doet die ook tot minder hinder leiden.

Aanbevelingen en suggesties

DECISIO

Overige aandachtspunten

- Er zijn (op termijn) verschillende maatregelen mogelijk om hinder van laad- en losverkeer te beperken. Met name waar het gaat om geluid en luchtkwaliteit.
 - Op vaste laad- en loslocaties zoals de Markt en Kraanpoort is het naar verwachting mogelijk om stroompunten aan te leggen, zodat (een deel van de) koelwagens hun koeling op de stroomvoorziening kunnen laten draaien en de motor uit kan. Dit gebruik kan ook verplicht worden. Dit moet technisch nog wel onderzocht worden.
 - Wanneer het centrum van Roermond een zero-emissiezone wordt, of vanwege andere duurzaamheidsontwikkelingen vrijwel alle horecaleveranciers over zijn geschakeld op elektrische voertuigen, is de lucht- en geluidshinder van draaiende motoren ook verdwenen.
- Een deel van de bezoekers vindt het lastig zich neer te leggen bij de verdwenen parkeerplaatsen aan de markt. Aan de andere kant kwam bij de bewonersavond naar voren dat ook een deel van de bewoners van de Markt het liefste de Markt volledig zou willen afsluiten voor autoverkeer (buiten de laad- en lostijden). Het autovrij maken van de markt is geen onderdeel van de evaluatie, kent haar eigen overwegingen en staat los van de laad- en loslocatie.
- Tot slot willen we meegegeven dat we het signaal hebben gekregen dat voor gehandicapten geen nabijgelegen parkeerplaats meer is. De dichtstbijzijnde parkeerplaats voor gehandicapten is op de Swalmerstraat te vinden.

BIJLAGE(N)

Terug naar
inhoudsopgave 

Bijlage: Bronvermelding

DECISIO

¹ Gemeente Roermond. (2020). raadsinformatiebrief inzake Motie 20M27 Opheffen autoparkeren Markt.

² Voorstel aan het college van de gemeente Roermond: Uitwerking Motie 20M27 'Opheffen autoparkeren Markt'. (2021).

³ Gemeente Roermond. (niet gepubliceerd). Enquêteresultaten laden en lossen Markt [Dataset; Excel].

⁴ <https://www.rtlnieuws.nl/economie/business/artikel/5388793/horeca-cafe-restaurant-gedwongen-stoppen-nett-apeldoorn>

⁵ <https://weerverleden.nl/202407>

Bijlage: tabellen vastgoeddata

DECISIO

Tabel 1: ontwikkeling aantal bedrijven per sector aan de Luifelstraat (2012 tot en met september 2023)

Aantal bedrijven in sector	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Detailhandel	2	2	1	1	1	3	3	3	2	3	2	3
Eet- en drinkgelegenheden	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Financiële instellingen	0	0	0	0	1	2	2	1	1	1	1	1
Logieverstreking	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overig	10	8	6	8	9	9	9	12	9	10	16	12

Bron: Vastgoeddata, bewerking Decisio

Tabel 2: ontwikkeling aantal bedrijven per sector aan de Markt (2012 tot en met september 2023)

Aantal bedrijven in sector	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Detailhandel	11	11	12	11	9	9	10	9	7	6	7	6
Eet- en drinkgelegenheden	11	11	13	12	13	19	18	19	20	20	20	15
Financiële instellingen	0	0	0	0	2	8	9	9	11	10	11	10
Logieverstreking	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overig	5	6	6	9	14	14	17	21	19	16	20	23

Bron: Vastgoeddata, bewerking Decisio

Tabel 3: ontwikkeling aantal bedrijven per sector aan de Kraanpoort (2012 tot en met september 2023)

Aantal bedrijven in sector	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Detailhandel	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
Eet- en drinkgelegenheden	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3
Financiële instellingen	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0
Logieverstreking	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overig	4	3	1	2	7	7	5	6	8	8	10	6

Bron: Vastgoeddata, bewerking Decisio

Bijlage: tabellen vastgoeddata

DECISIO

Tabel 4: ontwikkeling aantal arbeidsplaatsen per sector aan de Luifelstraat (2012 tot en met september 2023)

Aantal arbeidsplaatsen in sector	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Detailhandel	6	11	1	1	1	1	6	1	1	2	2	2
Eet- en drinkgelegenheden	0	0	0	2	2	2	2	2	2	0	0	2
Financiële instellingen	0	0	0	0	1	2	2	1	1	1	1	1
Logieverstreking	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overig	7	4	1	2	2	3	3	8	5	11	16	12

Bron: Vastgoeddata, bewerking Decisio

Tabel 5: ontwikkeling aantal arbeidsplaatsen per sector aan de Markt (2012 tot en met september 2023)

Aantal arbeidsplaatsen in sector	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Detailhandel	25	24	24	20	23	26	31	18	16	14	14	13
Eet- en drinkgelegenheden	22	22	24	30	30	25	40	50	51	44	43	38
Financiële instellingen	0	0	0	0	1	1	2	2	2	1	1	1
Logieverstreking	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overig	503	504	204	206	206	205	209	207	210	209	206	219

Bron: Vastgoeddata, bewerking Decisio

Tabel 6: ontwikkeling aantal arbeidsplaatsen per sector aan de Kraanpoort (2012 tot en met september 2023)

Aantal arbeidsplaatsen in sector	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Detailhandel	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0
Eet- en drinkgelegenheden	7	7	11	8	7	7	7	13	13	15	15	15
Financiële instellingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Logieverstreking	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overig	3	2	1	2	4	3	2	2	4	5	5	1

Bron: Vastgoeddata, bewerking Decisio

Bijlage: resultaten cameratelling

DECISIO

Definities

De cameratellingen zijn gedaan door Datacount. De camera's hebben waargenomen tussen maandag 1 juli 2024 en zondag 14 juli 2024. De camera stond aan tussen 6:00 en 17:59 uur. Datacount hanteert de volgende definities:

- Personenauto: personenauto's tot 3.500 kg
- Bedrijfswagen: bedrijfswagens tot 3.500 kg
- Middelzwaar voertuig: vrachtwagens boven de 3.500 kg zonder aanhangwagen of oplegger
- Zwaar voertuig: vrachtwagens boven de 3.500 kg met aanhangwagen of oplegger
- Landbouwvoertuig: landbouwvoertuigen zoals trekkers, zelfrijdende werktuigen, veewagens en vergelijkbare voertuigen.
- Bij een laad- en losbeweging is vastgesteld dat er geladen en/of gelost werd. Naast laad- en losbewegingen zijn ook bezettingen in beeld gebracht: daarbij staat een voertuig stil (geparkeerd of wachtend). Een deel hiervan kan ook volgens de wet nog vallen onder laden en lossen, maar er was in die gevallen niet zichtbaar dat goederen zijn in- of uitgeladen.

Tabel 7. Aantal laad- en losbewegingen per locatie per dag

Dag	Markt	Luifelstraat	Kraanpoort	Totaal
Maandag	13	26	14	53
Dinsdag	24	26	30	80
Woensdag	13	8	22	43
Donderdag	19	17	19	55
Vrijdag	15	20	19	54
Zaterdag	12	3	3	18
Zondag	7	4	1	12
Totaal	103	104	108	315

Bijlage: resultaten cameratelling

DECISIO

Tabel 8. aantal bezettingen* en laad- en losbewegingen** per locatie

	Markt	Luifelstraat	Kraanpoort	Totaal
Totaal aantal bezettingen	237	169	240	646
Waarvan laad- en losbewegingen	103	104	108	315

* Met bezettingen worden alle voertuigen bedoeld die langer dan een minuut hebben stilgestaan op de betreffende locatie

** Met laad- en losbewegingen worden de bezettingen bedoeld waar via camera is vastgesteld dat er in- en/of uitgeladen werd. Het kan voorkomen dat een camera niet heeft geregistreerd dat er geladen en gelost werd, terwijl dit wel het geval was. Let op: acties korter dan een minuut, maar waarbij is waargenomen dat er geladen of gelost is, worden hierin ook meegenomen. Dit zijn er slechts enkelen.

Tabel 9. Aantal laad- en losbewegingen per locatie per tijdstip

Tijd	Markt	Luifelstraat	Kraanpoort	Totaal
06:00:00	0	0	0	0
07:00:00	10	19	5	34
08:00:00	8	12	4	24
09:00:00	15	7	14	36
10:00:00	11	19	10	40
11:00:00	17	15	15	47
12:00:00	9	10	14	33
13:00:00	14	3	13	30
14:00:00	9	6	14	29
15:00:00	2	6	7	15
16:00:00	8	7	11	26
17:00:00	0	0	0	0
Totaal	103	104	107	314

Tabel 10: hoeveel procent van de tijd is de locatie bezet door ten minste één voertuig (alle voertuigen inclusief personenauto's)*

Tijd	Markt	Kraanpoort	Luifelstraat
06:00:00	0%	0%	16%
07:00:00	26%	7%	21%
08:00:00	58%	11%	53%
09:00:00	42%	8%	71%
10:00:00	41%	23%	59%
11:00:00	25%	23%	42%
12:00:00	33%	47%	45%
13:00:00	48%	16%	70%
14:00:00	41%	7%	79%
15:00:00	38%	4%	54%
16:00:00	38%	9%	62%
17:00:00	0%	0%	0%

Tabel 11: hoeveel procent van de tijd is de locatie bezet door ten minste twee voertuigen (alle voertuigen inclusief personenauto's)*

Tijd	Markt	Kraanpoort	Luifelstraat
06:00:00	0%	0%	0%
07:00:00	3%	1%	0%
08:00:00	3%	5%	5%
09:00:00	7%	1%	16%
10:00:00	9%	1%	30%
11:00:00	1%	5%	17%
12:00:00	3%	6%	25%
13:00:00	9%	1%	12%
14:00:00	11%	1%	30%
15:00:00	9%	0%	24%
16:00:00	12%	0%	21%
17:00:00	0%	0%	0%

Bijlage: resultaten cameratelling

DECISIO

Tabel 12: hoeveel procent van de tijd is de locatie bezet door ten minste één voertuig (alle voertuigen exclusief personenauto's)*

Tijd	Markt	Kraanpoort	Luifelstraat
06:00:00	0%	0%	16%
07:00:00	26%	5%	20%
08:00:00	46%	10%	53%
09:00:00	29%	4%	68%
10:00:00	21%	12%	51%
11:00:00	16%	18%	42%
12:00:00	19%	35%	44%
13:00:00	26%	15%	63%
14:00:00	20%	6%	53%
15:00:00	16%	1%	50%
16:00:00	19%	7%	50%
17:00:00	0%	0%	0%

Tabel 13: hoeveel procent van de tijd is de locatie bezet door ten minste twee voertuig (alle voertuigen exclusief personenauto's)*

Tijd	Markt	Kraanpoort	Luifelstraat
06:00:00	0%	0%	0%
07:00:00	3%	1%	0%
08:00:00	0%	1%	5%
09:00:00	3%	1%	15%
10:00:00	0%	1%	29%
11:00:00	0%	4%	17%
12:00:00	0%	5%	25%
13:00:00	5%	0%	10%
14:00:00	8%	1%	8%
15:00:00	0%	0%	8%
16:00:00	0%	0%	0%
17:00:00	0%	0%	0%

Tabel 14. aantal bezettingen* en laad- en losbewegingen** van voertuigen met koelunit

	Markt	Luifelstraat	Kraanpoort	Totaal
Aantal bezettingen met koelunit	5	10	34	49
Aantal bezettingen zonder koelunit	232	159	206	597
Aantal laad- en losbewegingen met koelunit	2	6	28	36
Aantal laad- en losbewegingen zonder koelunit	101	98	80	279

* Met bezettingen worden alle voertuigen bedoeld die langer dan een minuut hebben stilgestaan op de betreffende locatie

** Met laad- en losbewegingen worden de bezettingen bedoeld waar via camera is vastgesteld dat er in- en/of uitgeladen werd. Het kan voorkomen dat een camera niet heeft geregistreerd dat er geladen en gelost werd, terwijl dit wel het geval was. Let op: acties korter dan een minuut, maar waarbij is waargenomen dat er geladen of gelost is, worden hierin ook meegenomen. Dit zijn er slechts enkelen.

Tabel 15. aantal bezettingen* en laad- en losbewegingen** binnen of buiten het laad- en losvak

	Markt	Kraanpoort	Totaal
Aantal bezettingen binnen laad- en losvak	167	157	324
Aantal bezettingen buiten laad- en losvak	70	83	153
Aantal laad- en losbewegingen binnen laad- en losvak	67	72	139
Aantal laad- en losbewegingen buiten laad- en losvak	36	36	72

* Met bezettingen worden alle voertuigen bedoeld die langer dan een minuut hebben stilgestaan op de betreffende locatie

** Met laad- en losbewegingen worden de bezettingen bedoeld waar via camera is vastgesteld dat er in- en/of uitgeladen werd. Het kan voorkomen dat een camera niet heeft geregistreerd dat er geladen en gelost werd, terwijl dit wel het geval was. Let op: acties korter dan een minuut, maar waarbij is waargenomen dat er geladen of gelost is, worden hierin ook meegenomen. Dit zijn er slechts enkelen.