

Bespreeknota



Aan:	Commissie Ruimte
Van:	Burgemeester en Wethouders
Onderwerp:	Autoluwe binnenstad
Portefeuillehouder:	F. Groen
Datum collegebesluit:	27 augustus 2019
Geheim:	Nee

Vraag:

Het college vraagt de commissie de kaders aan te geven voor de invulling van de autoluwe binnenstad. We kunnen sturen op:

- A. de doelgroepen die we toelaten in de binnenstad (keuze maken uit A1 t/m A4);
- B. de venstertijden waarin we doelgroepen toelaten (keuze maken uit B1 t/m B5);
- C. de straten waarin we het autoverkeer willen beperken (keuze maken uit C1 t/m C4);
- D. wel of geen aanpassing van de verkeerscirculatie.

Context / achtergrondinformatie:

Beleidskader: Structuurvisie binnenstad

We willen de binnenstad aantrekkelijker maken voor bewoners, bezoekers en ondernemers in de binnenstad. Dat doen we onder andere door het autoverkeer te beperken en meer ruimte te geven aan fietsers en wandelaars. Dat bereiken we door:

- herinrichting van de Westluidensestraat;
- minder autoverkeer in de binnenstad (“autoluwe binnenstad”);
- stimuleren (elektrisch) fietsen;
- beperken van venstertijden voor laden en lossen;
- stadsdistributie.

Er zijn meekoppelkansen

In 2020/2021 wordt grootschalig onderhoud aan de riolering in de binnenstad uitgevoerd. Daarvoor moeten straten worden opengebroken. Dit biedt kansen om straten opnieuw in te richten.

Door fysieke aanpassingen aan de **weginrichting** kunnen we het autoverkeer in de binnenstad ontmoedigen of zelfs onmogelijk maken. Daardoor kunnen we voor een deel invulling geven aan de doelen van de Structuurvisie binnenstad. Zo willen we verkennen of we de Westluidensestraat en de Damstraat zodanig kunnen inrichten dat de auto “te gast” is, om de looproute tussen de parkeergarage en de promenade aantrekkelijker te maken. Ook willen we verkennen of we door een herinrichting van de Gasthuisstraat en de Vleesstraat de “auto te gast” kunnen maken en zo deze straten aantrekkelijker kunnen maken voor fietsers

en wandelaars (zie bijlage 1).

Ook willen we de mogelijkheden verkennen om parkeerplaatsen in de binnenstad te verwijderen en autoverkeer meer op te vangen in de poorten.

Niet alleen een aangepaste weginrichting kan bijdragen aan beperking van het autoverkeer

Naast herinrichting van straten en het verwijderen van parkeerplaatsen willen we ook de mogelijkheden verkennen om meer en aantrekkelijker **fietsenstallingen** in de binnenstad te realiseren.

Daarnaast kunnen we de verkeersstromen in de binnenstad reguleren door **juridische en/of fysieke maatregelen**. Zo kunnen we met verkeersborden en/of camera's met kentekenherkenning uitsluitend vergunninghouders toegang verlenen tot de binnenstad.

Fysieke en juridische maatregelen hebben samenhang.

Zo is het aantal uit te geven bewonersvergunningen afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is, en omgekeerd: bepaalt het aantal uit te geven vergunningen het aantal parkeerplaatsen dat we moeten aanleggen. En als we beweegbare afsluitingen plaatsen moeten we daarvoor de weg openbreken.

Ook kunnen we denken we aan het aanpassen van de **rijrichtingen**, waardoor de route via de Ambtmanstraat logischer wordt en de Gasthuisstraat minder aantrekkelijk voor autoverkeer (zie bijlage) en kunnen we parkeerplaatsen aan de andere zijde van de straat leggen.

Er zijn meerdere sturingsinstrumenten

Wat betreft het **reguleren** van het verkeer kunnen we sturen op:

- A. de doelgroepen die we toelaten in de binnenstad
- B. de venstertijden waarin we doelgroepen toelaten
- C. de straten waarin we het autoverkeer willen beperken.

A. Welke **doelgroepen** laten we toe ?

A1. alleen bewoners van de binnenstad

Voor de straten in de binnenstad geven we dan alleen nog maar bewonersvergunningen uit. Bezoekers van bewoners moeten in de parkeergarage en op terreinen buiten de binnenstad parkeren (tegen betaling).

In deze variant is een toegangssysteem mogelijk, fysiek dan wel met camera-handhaving. Daardoor kan de inzet voor de parkeerhandhaving worden beperkt.

A2. bewoners en hun bezoek

Voor de straten in de binnenstad geven we dan bewonersvergunningen én bezoekersvergunningen uit.

A3. bewoners, bewonersbezoek en klanten van winkels in de binnenstad

Voor de straten in de binnenstad geven we dan bewonersvergunningen én bezoekersvergunningen uit. Daarnaast blijven er dan op enkele locaties laad- en losplaatsen. Bezoekers van de binnenstad parkeren in de parkeergarage en op de parkeerterreinen rondom de binnenstad.

A4. bewoners, bewonersbezoek en bezoekers van de binnenstad

Voor de straten in de binnenstad geven we dan bewonersvergunningen én bezoekersvergunningen uit. Daarnaast blijft dan op een beperkt aantal (betaald) parkeerplaatsen kort parkeren mogelijk. Door een hogere bezetting van de overblijvende parkeerplaatsen neemt in deze variant de kans op zoekverkeer in de binnenstad toe.

Hoewel het kort-parkeren dicht bij de promenade een kracht is voor het kernwinkelgebied, doet de aantrekking van autoverkeer afbreuk aan het verblijfsklimaat in de rest van de binnenstad.

B. Welke venstertijden staan we toe ?

B1. Bewoners en ambulante zorgverleners 24/7

Voor bewoners en zorgverleners-aan-huis is er dan geen tijdslimiet voor parkeren in de straten in de binnenstad.

B2. Bewonersbezoek 24/7

Bezoekers van bewoners mogen dan in de opties A2, A3 en A4 met een bezoekersvergunning, maar zonder tijdslimiet parkeren in de straten in de binnenstad.

B3. Bewonersbezoek tussen 18 uur en 8 uur

Bezoekers van bewoners mogen dan in de opties A2, A3 en A4 met een bezoekersvergunning alleen in de avond en nacht parkeren in de straten in de binnenstad.

B4. Bezoekers binnenstad alleen tijdens winkelopeningstijden

In optie A4 mogen dan bezoekers van de binnenstad alleen op de volgende tijden (kort en tegen betaling) parkeren in de straten in de binnenstad:

- maandag tot en met zaterdag van 9:00 uur tot 18:00 uur;
- koopavonden van 18:00 uur tot 21:00 uur.

B5. Laden en lossen in de promenade alleen tussen 7:00 uur en 11:00 uur

Momenteel is laden en lossen in de promenade toegestaan tussen 7:00 uur en 12:00 uur. In de praktijk zijn daardoor tot ca. 13:00 uur vrachtwagens en bestelwagens in de promenade. Dit geeft overlast voor bezoekers van de promenade.

C. In welke straten ?

C1. Westluidensestraat-Damstraat

Dit is de looproute tussen de parkeergarage en de promenade. Voetgangers en fietsers zijn hier de belangrijkste verkeersdeelnemers, terwijl op dit moment het autoverkeer (rijdend en geparkeerd) dominant is.

C2. Vleesstraat-Gasthuisstraat

De Vleesstraat is onderdeel van het gewenste dwaalmilieu in de binnenstad. De Gasthuisstraat is een woonstraat. Bovendien is hier op dit moment te weinig ruimte voor fietsers.

C3. Ambtmanstraat

Terugdringen van het autoverkeer in de Vleesstraat en de Gasthuisstraat kan leiden tot een toename van verkeer in de Ambtmanstraat.

C4. Alle onder C1 tot en met C3 genoemde stratenstraten binnen de gracht.

In alle varianten parkeren werknemers in principe op de parkeerterreinen buiten de binnenstad. Alleen tegen een hoog tarief (bijv. zorgverleners, makelaars etc.) krijgen werknemers een bedrijfsvergunning om in straten in de binnenstad en op de Waalkade te parkeren. Dit is conform de huidige situatie.

Kanttelingen

Alle varianten geven in meerdere of mindere mate invulling aan “autoluwe binnenstad”, maar hebben voor één of meer doelgroepen ook gevolgen voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Daarbij moeten de belangen van bewoners en winkeliers tegen elkaar worden afgewogen.

In de varianten A2, A3 en A4 worden bezoekers van bewoners in de binnenstad toegelaten. Dit betekent handhaving van de bezoekersregeling. Naar aanleiding van de parkeerevaluatie die in 2018 is uitgevoerd, heeft de Raad aangegeven de bezoekersregeling met kraskaarten te willen beperken om misbruik tegen te gaan.

We willen daarom – gekoppeld aan deze varianten - verkennen of een alternatieve bezoekersregeling kan worden ingevoerd (bijvoorbeeld een digitale vorm via een zogenoemd E-loket).

Vervolg (proces en communicatie)

In het kader van de voorbereiding van de rioleringswerkzaamheden organiseren we in oktober een bijeenkomst voor alle belanghebbenden in de binnenstad. Daarin wordt één gesprekstafel georganiseerd voor “verkeer / autoluwe binnenstad”. In die tafel wordt het draagvlak gepeild voor de kaders die de commissie Ruimte meegeeft.

Daarnaast worden er voor kleine groepen belanghebbenden keukentafelgesprekken georganiseerd. Ook in die gesprekken wordt het draagvlak gepeild voor de kaders die de commissie Ruimte meegeeft en maatregelen om daaraan invulling te geven.

Een begeleidingsgroep werkt concrete maatregelen uit die invulling geven aan de autoluwe binnenstad.

In het eerste kwartaal van 2020 leggen we een voorstel voor invulling van de autoluwe binnenstad ter besluitvorming voor aan de Raad. Daarbij wegen we het draagvlak voor de maatregelen.

Bijlagen:

1. kaartbeeld

Meer informatie:

Team:	Beleid
Contactpersoon:	P. Stienstra
Telefoon:	0344-637403
E-mail:	pstienstra@tiel.nl

