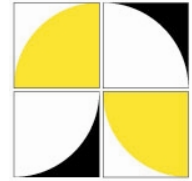


Raadsvoorstel



Agendapunt	
Raadsvergadering	
Portefeuillehouder	F. Groen
Begrotingsprogramma	4 (Mobiliteit); domein Vitaal&Aantrekkelijk
Onderwerp	Autoluwe binnenstad

Besluit om:

de volgende kaders vast te stellen voor de autoluwe binnenstad:

ten aanzien van de openbare ruimte:

- de Westluidensestraat wordt de “rode loper” tussen de parkeergarage in de Westluidense Poort en de Markt/promenade:
 - Westluidensestraat/Damstraat “dorpsachtig” inrichten met meer groen;
 - maximaal ruimte geven aan voetgangers en minimale ruimte voor autoverkeer;
 - het plein bij de moskee herinrichten om de gewenste route via de Ambtmanstraat te benadrukken. Daarbij ook de inrichting van het Jodenstraatje betrekken;
- ook de Vleesstraat/Gasthuisstraat “dorpsachtig” inrichten met meer groen en meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

ten aanzien van het autoverkeer:

- de hoeveelheid auto's in de binnenstad wordt zoveel mogelijk beperkt:
 - autoluwe binnenstad begrenzen bij Zinder (bijlage 1);
 - venstertijden instellen voor de toegang van bezoekers en bevoorradingsverkeer tot straten in de binnenstad;
 - kort parkeren en bezoekersparkeren maximaal opvangen in de parkeergarage in de Westluidense Poort en op de parkeerterreinen rondom de binnenstad. Daarbij ook verkennen of kort parkeren kan worden toegestaan op het parkeerterrein Looierstraat/Konijnenwal;
 - het aantal laad- en losplaatsen en parkeerplaatsen voor bezoekers in de binnenstad minimaliseren;
 - het huidige aantal bewonersvergunningen voor de straten in de binnenstad niet uitbreiden.
- Hoogeindsestraat en Hoogeinde openstellen voor autoverkeer voor bezoekers van de winkels in dit deel van de binnenstad, waaronder verswinkels.
- parkeerplaatsen voor ultra kort-parkeren te handhaven bij de ingangen van de autoluwe binnenstad (Kalverbos, Oliemolenwal, nabij Zinder).
- voor de afsluiting van de autoluwe binnenstad uit te gaan van beweegbare afsluitingen met voertuigherkenning.

Inleiding

Op 30 augustus 2017 heeft de Raad de Structuurvisie Binnenstad vastgesteld. In deze visie zijn de kaders vastgelegd voor de ontwikkeling van de binnenstad. Kernopgaven zijn versterking van de beleving, de bestaande structuren en de identiteit van de binnenstad.

De aanwezigheid van rijdende en geparkeerde auto's wordt als storend ervaren. In de Structuurvisie is opgenomen dat we gaan werken aan een bereikbare en autoluwe binnenstad.

Op 1 oktober 2019 heeft de commissie Ruimte aangegeven dat zij de bewoners en ondernemers in de binnenstad wil betrekken bij de invulling van de autoluwe binnenstad, voordat de raad de kaders hiervoor vaststelt.

In het najaar van 2019 hebben we diverse bijeenkomsten gehouden om bewoners en ondernemers te informeren over de grootschalige rioleringswerkzaamheden die we in 2021/2022 gaan uitvoeren in de binnenstad. Zij hebben duidelijke kaders meegegeven voor invulling van de autoluwe binnenstad.

Beoogd effect

Versterken van de aantrekkelijkheid van de binnenstad door de hoeveelheid autoverkeer in de binnenstad te minimaliseren.

Argumenten

1. We geven invulling aan de vastgestelde ambities en visies

Op 30 augustus 2017 heeft de raad de Structuurvisie Binnenstad vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de Binnenstad de huiskamer van de stad is. Om hieraan invulling te geven wordt gewerkt aan de bereikbaarheid en het terugdringen van het autoverkeer in de binnenstad. Ook in de Toekomstvisie Tiel is het autoluw maken opgenomen voor het verkrijgen van een aantrekkelijke centrum. Kaders zijn belangrijk om in het vervolg van dit proces een afgewogen en gedragen besluit te kunnen formuleren dat tegemoet komt aan de visie en ambities.

2. Het autoluw maken van de Binnenstad heeft een positief effect op het woon- en leefklimaat van de Binnenstad

Verminderen van het autoverkeer in de binnenstad leidt tot minder zoekverkeer, minder verkeerslawaaï, minder uitlaatgassen en fijn stof en meer verkeersveiligheid.

3. Ruimtelijke kwaliteit en beleving staan ook bij bewoners en ondernemers voorop

In het najaar van 2019 hebben we in een gezamenlijk proces met bewoners en ondernemers van de binnenstad de kaders verkend voor de uitwerking van de autoluwe binnenstad. Daarbij hebben we meerdere varianten in beeld gebracht om het autoverkeer in de binnenstad te beperken (bijlage 2). De voorkeur gaat uit naar de variant waarin in een zo groot mogelijk gebied in de binnenstad selectieve toegang wordt verleend (bijlage 1). Die variant draagt het meeste bij aan een prettige beleving van de binnenstad voor de bezoekers en de bewoners.

4. Er zijn reële alternatieven voor bezoekersparkeren

Direct rondom de binnenstad zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers van de binnenstad:

- op de parkeerterreinen en in de parkeergarage in de Westluidense Poort (lang parkeren);
- op de Oliemolenwal, het Kalverbos en St. Walburg zijn er (betaald)parkeerplaatsen (kort parkeren);
- in de Waalstraat is er een parkeerschijfzone (kort parkeren).

De loopafstand vanaf deze locaties tot de promenade varieert van minder dan 100 meter tot maximaal 250 meter. Door de beperkte loopafstand bieden deze locaties ook voor korte bezoeken een reëel alternatief voor het (kort)parkeren in de straten in de binnenstad.

Voor ultra-korte bezoeken aan (bijvoorbeeld) vers-winkels is er bij de ingangen van de promenade aanleiding tot het behoud van enkele kort-parkeerplaatsen. Hierbij wordt met name gedacht aan de omgeving Zinder. Daartoe verkorten we de maximale parkeertijd voor het betaald parkeren op deze locaties.

Ook stellen we de Hoogeindsestraat en het Hoogeinde open voor autoverkeer om de (vers)winkels in dit deel van de binnenstad goed bereikbaar te houden, nu de kort-parkeerplaatsen in de Gasthuisstraat worden opgeheven.

5. Er is een meekoppelkans

Grootschalige rioleringswerkzaamheden in de binnenstad in 2021 bieden kansen om de openbare ruimte in grote delen van de binnenstad opnieuw in te richten. Deze werkzaamheden bieden een meekoppelkans om uitvoering te geven aan de autoluwe binnenstad.

6. Alleen met goede handhaving kan de autoluwe binnenstad een succes worden

Om te voorkomen dat doorgaand autoverkeer buiten de venstertijden zonder vergunning door de binnenstad rijdt, plaatsen we aan de randen van de binnenstad verbodsborden. Om overtredingen te voorkomen moeten we deze inrijverboden adequaat handhaven.

Als we uitsluitend verkeersborden plaatsen, is adequaat toezicht ter plaatse erg arbeidsintensief en gevoelig voor overtredingen. Dit brengt hoge personele kosten met zich mee.

Om de personele inzet voor de handhaving te beperken zijn er meerdere technische oplossingen:

1. cameratoezicht met kentekenherkenning, zonder fysieke afsluiting BOA's verbaliseren "achter hun bureau" op basis van foto's van kentekens die geen ontheffing hebben. Kentekens van vergunninghouders worden direct uitgefilterd.
2. fysieke, beweegbare afsluitingen met voertuigherkenning.

De locaties van de camera's zijn weergegeven in bijlage 3.

Beide oplossingen hebben verschillende kenmerken en vereisen daardoor verschillende investeringen.

camera's	fysieke, beweegbare afsluiting
<i>systeemkenmerken</i>	<i>systeemkenmerken</i>
<ul style="list-style-type: none"> • geen fysieke blokkade 	<ul style="list-style-type: none"> • fysieke blokkade
<ul style="list-style-type: none"> • vrije toegang voor hulpdiensten 	<ul style="list-style-type: none"> • toegangssysteem voor hulpdiensten
<ul style="list-style-type: none"> • kentekenherkenning met verbinding naar nationaal kentekenregister 	<ul style="list-style-type: none"> • voertuigherkenning met eenvoudige cameraverbinding naar lokaal vergunningenbestand of transponders
<ul style="list-style-type: none"> • bij voorkeur opstellen van een privacy protocol waarin wordt vastgelegd wat er wordt geregistreerd en voor hoe lang, maar ook wie er wat met deze gegevens kan en mag doen 	<ul style="list-style-type: none"> • bij voorkeur opstellen van een privacy protocol waarin wordt vastgelegd wat er wordt geregistreerd en voor hoe lang, maar ook wie er wat met deze gegevens kan en mag doen
<ul style="list-style-type: none"> • geen gemeentelijke belasting, dus handhaving van verkeersregels op basis van de wet Mulder (opbrengsten van boetes vloeien in de staatskas) 	<ul style="list-style-type: none"> • geen gemeentelijke belasting, dus handhaving van verkeersregels op basis van de wet Mulder (opbrengsten van boetes vloeien in de staatskas)
<i>nadeel</i>	<i>voordelen</i>
<ul style="list-style-type: none"> • meer kans op overtredingen 	<ul style="list-style-type: none"> • maximale bijdrage aan het behalen van de doelstellingen van de autoluwe binnenstad: het tegengaan van sluipverkeer en de veiligheid van fietsers en voetgangers
<ul style="list-style-type: none"> • zoals voorgeschreven door het Openbaar Ministerie, dient elke overtreding van de gesloten verklaring door een buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) geconstateerd te worden, voordat er – via het CJIB – een bon wordt verzonden. Dit betekent dat een BOA met regelmaat alle zogenaamde 'hits' moet bekijken en moet besluiten of er sprake is van een overtreding 	<ul style="list-style-type: none"> • beperkte handhaving tijdens venstertijden; binnen venstertijden handhaving met fysieke middelen, dus geen administratief traject voor het afhandelen van mogelijke overtredingen
<ul style="list-style-type: none"> • heldere en duidelijke communicatie aan weggebruikers noodzakelijk over de regelgeving om overtredingen correct te kunnen handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • regelgeving is altijd zichtbaar door de fysieke blokkade
<ul style="list-style-type: none"> • autoluwe binnenstad blijft fysiek toegankelijk, waardoor minder veiligheid voor bewoners en bedrijven binnen de autoluwe binnenstad 	<ul style="list-style-type: none"> • meer veiligheid voor bewoners en bedrijven binnen de autoluwe binnenstad
<i>voordeel</i>	<i>nadelen</i>
<ul style="list-style-type: none"> • vrije toegang voor hulpdiensten 	<ul style="list-style-type: none"> • vertraging bij toegang voor hulpdiensten, waarbij ook nog eens rekening gehouden moet worden met meerdere, door verschillende hulpdiensten gebruikte communicatiesystemen
<ul style="list-style-type: none"> • minimale kans op aanrijding 	<ul style="list-style-type: none"> • verhoogde kans op aanrijdschades met hoge herstelkosten

camera's	fysieke, beweegbare afsluiting
<i>voordeel</i>	<i>nadelen</i>
<ul style="list-style-type: none"> • aanzienlijk lagere investeringskosten dan bij fysieke afsluitingen 	<ul style="list-style-type: none"> • hoge investerings- en onderhoudskosten voor dynamische onderdelen; veroudering van het systeem, waardoor nalevering van onderdelen lastig is
<ul style="list-style-type: none"> • wijzigingen in het af te sluiten gebied kunnen tegen relatief geringe kosten worden gerealiseerd 	<ul style="list-style-type: none"> • het verplaatsen van een afsluiting is ingewikkeld en kostbaar
<ul style="list-style-type: none"> • beperkte administratieve inzet door digitalisering van toegangsverlening 	<ul style="list-style-type: none"> • (in geval van toegang m.b.v. transponders) administratieve organisatie nodig voor uitgifte en inname

Gelet op het behalen van de beleidsdoelen en uit oogpunt van handhavinginzet gaat de voorkeur uit naar beweegbare fysieke afsluitingen.

Ook vanuit veiligheid voor bedrijven en bewoners in de binnenstad hebben fysieke afsluitingen de voorkeur, ondanks de hogere kosten (zie "financiën").

7. De beweegbare afsluitingen bij de promenade zijn aan vervanging toe.

De bestaande beweegbare afsluitingen bij de promenade zijn aan het einde van hun levensduur. Steeds vaker zijn er storingen, waardoor de beweegbare palen "omlaag staan" en AVRI moet ingrijpen. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat de installaties niet meer geüpgrade kunnen worden, omdat technologie verouderd is en vervangende onderdelen niet verkrijgbaar zijn.

Kanttekeningen

1. De bezetting van de parkeergarage loopt tegen zijn grenzen aan

Bij een gemiddelde voorstelling in de Agnietenhof zijn er in de avonduren nog ongeveer 100 parkeerplaatsen vrij in de parkeergarage.

Door diverse ontwikkelingen, waaronder de autoluwe binnenstad, neemt de druk op de parkeergarage toe, vooral in de avonduren:

- Door het autoverkeer aan de rand van de autoluwe binnenstad "af te vangen" neemt de bezetting van de parkeergarage in de Westluidense Poort toe, bijvoorbeeld door bezoekers van de horeca.
- Het Bleekveld is aangewezen als woningbouwlocatie. Hierdoor vervallen in de toekomst de bestaande parkeerplaatsen voor vergunninghouders op het Bleekveld. Daarnaast ontstaat er een nieuwe (nog niet gekwantificeerde) vraag naar parkeerplaatsen door de nieuwbouwwoningen op het Bleekveld.
- Mogelijke wordt in de Westluidense Poort een bioscoop gevestigd. Bezoekers van de bioscoop moeten in de garage parkeren.
- Op dit moment parkeren ongeveer 70 vergunninghouders op de Waalkade, voornamelijk in de avond en nacht en op zaterdag. Ondernemers hebben behoefte aan meer ruimte op de Waalkade voor bezoekers van de binnenstad. Als alternatief geven zij aan om meer parkeergunningen uit te geven voor het Bleekveld en/of de parkeergarage in de

Westluidense Poort.

- Ontwikkelaars in de binnenstad hebben gevraagd om coulant om te gaan met de parkeeropgave bij de ontwikkeling van woningen. Direct of indirect (verdringing van bezoekers van de parkeerterreinen aan de oostkant van de stad) neemt de druk op de parkeergarage toe.

We zullen nader onderzoeken of de capaciteit van de parkeergarage in de toekomst toereikend blijft en stellen hiervoor een integraal advies op.

Voor de autoluwe binnenstad is en blijft het uitgangspunt dat er geen extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de straten van de binnenstad.

2. Bevoorravingsverkeer en pakketdiensten worden beperkt

Tot nu toe was er alleen een venstertijd voor bevoorravingsverkeer voor winkels in de promenade. Ter beperking van het autoverkeer in de binnenstad stellen we nu een tijdvenster in voor leveranciers en voor pakketdiensten in de hele binnenstad, zowel voor bedrijven als voor bewoners.

De goede bevoorrading van winkels en levering van pakketten aan bedrijven en bewoners is een essentiële randvoorwaarde om de autoluwe binnenstad te kunnen invoeren. Het gewenste tijdvenster zullen we in overleg met de ondernemers bepalen. Daarnaast onderzoeken we samen met Hart van Tiel de mogelijkheden van stadsdistributie en het inrichten van “pick-up points” waar pakketten kunnen worden opgehaald.

3. Hart van Tiel heeft aandacht gevraagd voor het laden en lossen op de Oliemolenwal.

Hart van Tiel heeft gevraagd om de Oliemolenwal te betrekken bij de autoluwe binnenstad, omdat naar verwachting het laden en lossen zich daar naar toe zal verplaatsen. Dit voorstel werken we verder uit in overleg met Hart van Tiel.

4. Openstellen van de Hoogeindsestraat en het Hoogeinde voor autoverkeer heeft gevolgen voor de kwaliteit van dit deel van de binnenstad

De winkeliers in de Hoogeindsestraat en het Hoogeinde zijn van mening dat zij door de autoluwe binnenstad slechter bereikbaar worden voor klanten. Hart van Tiel heeft daarom gevraagd om de Hoogeindsestraat en het Hoogeinde voor autoverkeer open te stellen.

Eenzijds past het openstellen van de Hoogeindsestraat en het Hoogeinde in de visie op het kernwinkelgebied, zoals is vastgelegd in de op 12 mei 2016 getekende RetailDeal met Retailagenda. Hierin is opgenomen dat gewerkt wordt aan het compacter maken van de kernwinkelgebieden. Ook in de Detailhandelsnota 2018 – 2023 hebben we opgenomen dat we streven naar een compacter kernwinkelgebied en hebben we opgenomen dat op termijn de Hoogeindsestraat / Hoogeinde binnen het kernwinkelgebied een eigen profiel krijgt. Hierbij wordt ingezet op een mix-milieu. Dit omdat de detailhandelsfunctie hier terugloopt.

Anderzijds staat het open stellen van de Hoogeindsestraat haaks op de doelstellingen van de binnenstadvisie. De looproute tussen de boodschappenwinkels in de Burense Poort, de bronpunten voor parkeren (Burgemeester Hasselmanplein, Taluud, Veemarkt,) en de “ingang”

van de promenade wordt minder aantrekkelijk, ook als hier in de toekomst een mix-milieu ontstaat. Hier ontstaat dan een vergelijkbare problematiek als nu in de Westluidensestraat. Bovendien trekt dit nieuw autoverkeer aan, terwijl de ruimte voor kort-parkeerplaatsen in de Hoogeindsestraat en op het Hoogeinde beperkt is. Deze combinatie leidt naar verwachting tot zoekverkeer in het “rondje” Hoogeindsestraat, Hoogeinde, St. Walburgstraat. We gaan hierover nader in gesprek met de ondernemers in dit deel van de promenade en met Hart van Tiel over de gevolgen voor de kwaliteit in dit deel van binnenstad.

Aanpak / uitvoering

Op basis van de voorkeursvariant en het verzoek van Hart van Tiel voor de Oliemolenwal en de Hoogeindsestraat/Hoogeinde werken we voorstellen uit voor de herinrichting van de straten in de binnenstad.

Waar mogelijk koppelen we de uitvoering daarvan aan de rioleringswerkzaamheden in de binnenstad in 2021.

Daarnaast werken we een concreet maatregelenpakket uit voor de selectieve toegang voor autoverkeer in de binnenstad. Het gaat met name om:

- de ontwikkeling en implementatie van een **e-loket**. Met het e-loket kunnen bewoners en ondernemers via het internet een parkeervergunning aanvragen voor zichzelf en hun bezoekers;
- we plaatsen **beweegbare afsluitingen** aan de randen van de autoluwe binnenstad, waarmee we automobilisten selectief toegang kunnen verlenen tot de binnenstad en ontwikkelen **software** hiervoor. Op deze wijze vergroten we de veiligheid voor bedrijven en bewoners in de binnenstad. De locaties van de camera's zijn weergegeven in bijlage 3.
- om het parkeren voor bewonersbezoek in de binnenstad te reguleren, vervalt het bestaande systeem met kraskaarten en moeten de regels voor de uitgifte van **parkeervergunningen** in de binnenstad worden aangepast.
- we vervangen de **beweegbare afsluitingen bij de promenade**. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat de installaties niet meer geüpgrade kunnen worden, omdat technologie verouderd is en vervangende onderdelen niet verkrijgbaar zijn.

Communicatie

Tijdens het proces hebben bewoners en ondernemers in ruime mate draagvlak getoond voor de voorkeursvariant (bijlage 1).

Door middel van een intensieve en heldere campagne zullen we bewoners informeren over het doel van de aanpassingen en de gevolgen hiervan voor het bezoekersparkeren.

Een concepttekst hiervoor hebben we opgenomen in bijlage 4.

Daarnaast trekken we op met Hart van Tiel om over de autoluwe binnenstad (en de daarbij behorende venstertijden) te communiceren met de ondernemers.

Ook zullen we de kaders presenteren tijdens een bijeenkomst in april/mei aanstaande, waarin

we het voorlopig ontwerp voor de straten in de binnenstad presenteren aan de bewoners en de ondernemers. Daarmee geven we maximaal bekendheid aan de kaders voor de autoluwe binnenstad.

Financiën

Het huidige systeem met fysieke beweegbare afsluitingen aan de randen van de promenade is technisch en financieel afgeschreven. De jaarlijkse onderhoudskosten bedragen € 12.000,- .

De investering voor een selectief toegangssysteem (beweegbare afsluitingen met camera's) aan de randen van de binnenstad én de promenade schatten we op € 550.000 (jaarlijkse afschrijving € 42.166,-). Daarnaast zijn er vaste kosten (€ 35.000 per jaar) voor:

- een service-overeenkomst,
- het gebruik van het Brickyard-portaal,
- beheer en onderhoud,
- hosting,
- rapportagekosten,
- kosten voor communicatie (sim-kaarten)

De kosten voor een oplossing met uitsluitend camera's en verkeersborden zijn lager: investering € 100.000,- (afschrijving eerste jaar € 11.000,-) met jaarlijkse onderhoudskosten van € 31.000,-.

De huidige beweegbare afsluitingen aan de randen van de promenade zijn technisch en financieel afgeschreven. Voor het vervangen van de bestaande afsluitingen en (ver)plaatsen naar de randen van de autoluwe binnenstad zijn in de meerjarenbegroting geen financiële middelen opgenomen.

Doordat we het (betaald) parkeren in een groot deel van de binnenstad opheffen, ontvangen we minder inkomsten uit het straatparkeren. Daar tegenover staan naar verwachting meer opbrengsten in de parkeergarage en op de parkeerterreinen. Doordat de tarieven voor het straatparkeren hoger zijn dan van betaald parkeren in de garage en op de terreinen, moeten we per saldo rekening houden met een derving van parkeerinkomsten.

Dit vergroot de druk op de reserve parkeren, bovenop de vastgestelde bijdrage uit de reserve parkeren aan de bezuinigingstaakstelling.

Bijlage(n)

1. voorkeursvariant autoluwe binnenstad
2. gepresenteerde alternatieven
3. locatie camera's met kentekenherkenning
4. concept-tekst "kaders autoluwe binnenstad"

5. concept raadsbesluit

Burgemeester en wethouders van Tiel,
de secretaris, de burgemeester,

Advies commissie(s) d.d.:

Tiel, d.d.
de commissiegriffier,

Beslissing raad d.d.:
de griffier,

Meer informatie:

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