



## Evaluatie

# Proef toelaten autoverkeer Grotestraat Noord

November 2020

Einheid Uitvoering Fysiek  
H. Veldscholten/C. Schraa-Mentink

## Inleiding

Op 15 november 2019 is een proef gestart met het toelaten van autoverkeer in de Grotestraat Noord. Het is onderdeel van het maatregelenpakket om te zorgen voor een aantrekkelijke binnenstad zonder leegstand in het kernwinkelgebied.

De proef is uitgevoerd door de bebording en bewegwijzering aan te passen, 4 parkeerplaatsen aan te leggen en een betaalautomaat te plaatsen. De bestrating is niet aangepast vanwege het proefkarakter en daarmee kostenbeheersing.

Conform besluit wordt de proef na één jaar geëvalueerd en wordt bekeken of het moet worden omgezet in een definitieve maatregel. Deze evaluatie treft u in dit rapport aan.

## Doel van de maatregel

Het gemeentebestuur wil de binnenstad verbeteren door een compacte winkelkern te realiseren. Doel is een aantrekkelijke levendige binnenstad en beperken van de leegstand in het kernwinkelgebied. De Grotestraat Noord is geen onderdeel van dit kernwinkelgebied. Het is een transformatiegebied, waar een mix van wonen, werken en andere functies, behalve winkels, moet ontstaan. Vanuit deze gedachte is besloten als proef autoverkeer toe te staan.

De transformatie van de Grotestraat Noord is in ontwikkeling. Recent is besloten een integrale ontwikkelvisie op te stellen om invulling te geven aan het transformatiegebied. De gewenste verkeersstructuur maakt hier onderdeel van uit. De resultaten en ervaringen uit deze proef worden meegenomen bij het opstellen van de visie.

## Aanpak evaluatie

Doordat de transformatie nog volop in ontwikkeling is, kan er nog niet beoordeeld worden in hoeverre de proef bijdraagt aan het hoofddoel, namelijk het realiseren van een compacte winkelkern en het verminderen van de leegstand in het kernwinkelgebied. Wel kan er inzicht worden gegeven hoe de proef wordt ervaren door belanghebbenden. Samen met ondernemers en bewoners in het gebied zijn toetsingselementen benoemd en besproken. In deze rapportage leest u over deze elementen en de bevindingen. De weging van deze elementen – ook in relatie tot het doel - vindt door het college van burgemeester en wethouders van Almelo plaats en vindt u niet in dit rapport.

In de proefperiode zijn er twee bijeenkomsten geweest met de ondernemers en bewoners; op 12 februari 2020 en 19 oktober 2020. Er waren ca. 15 aanwezigen, waarvan enkelen ook anderen vertegenwoordigden. Op de eerste avond zijn de ervaringen uitgewisseld en zijn de toetsingselementen benoemd. Tijdens de tweede bijeenkomst is dit herijkt. Aanvankelijk was het de bedoeling om 3x bijeen te komen, maar door de coronamaatregelen is dit beperkt gebleven tot 2 momenten.

## Bronnen

Voor de evaluatie is gebruik gemaakt van de inbreng van diverse bronnen:

- A. Bewoners en ondernemers van de Grotestraat Noord (en omgeving);
- B. Wijkplatform Almelo Centrum;
- C. Centrum Almelo Actief;
- D. Fietsersbond;
- E. Politie en gemeentelijke controleurs (BOA's);
- F. Bezoekers in de binnenstad.

## A. Bewoners en ondernemers

Samen met de bewoners en ondernemers zijn de volgende toetsingselementen onderscheiden en hun ervaringen met auto's in de Grotestraat Noord geformuleerd:

### Gebruik/functie gebied

In de Koers voor de Binnenstad is besloten dat de Grotestraat Noord geen kernwinkelgebied is en dat op den duur winkels zo veel mogelijk moeten transformeren naar wonen en werken. Bij ondernemers in de Grotestraat Noord is er discussie over de Koers voor de binnenstad. Dit verschil in inzicht kleurt en werkt door bij meerdere toetsingselementen.

#### *Ervaringen*

Ondernemers in de Grote Straat Noord zijn bezig met de vormgeving van het Rondje Noord. Zij benadrukken, dat er 64 winkels in dit Rondje Noord zitten, van de circa 200 winkels in de binnenstad van Almelo. Dit Rondje Noord moet naar hun mening een nostalgische plek zijn zonder verkeer. Aanwezige ondernemers willen niet verplaatsen en vinden autoverkeer niet passen in het gewenste straatbeeld. Dit stuk van de Grotestraat is nagenoeg gevuld en de gesproken partijen vinden dat het prima functioneert.

### Hinder

Met de proef is nu – net als op andere wegen rondom het kernwinkelgebied - autoverkeer toegestaan.

#### *Ervaringen*

Bewoners en ondernemers in het gebied ervaren behoorlijke hinder van het autoverkeer en parkeerders. "Het geeft onrust, het staat lelijk en de straat is minder gezellig". Het levert lawaai- en stankoverlast op; ook van scooters. Ook 's nachts wordt deze hinder ervaren.

### Veiligheid / gebruik door verkeer

Tijdens de proef is de straat niet anders ingericht. Vanwege het proefkarakter is enkel de bebording aangepast. De bestrating is hetzelfde als die van het kernwinkelgebied. In een definitieve situatie is het van belang de inrichting en bestrating aan te passen zodat de veiligheid en het gebruik door verkeer verbeterd.

#### *Ervaringen*

- Het autoverkeer wordt als onveilig ervaren door de ondernemers en bewoners: fietsers wijken bijvoorbeeld uit en komen dan dicht langs de gevel. Voetgangers moeten nu op zowel auto's als fietsers letten.
- Doordat de bestrating hetzelfde is verwachten voetgangers geen auto's.
- Bewoners ervaren onveilige uitgang vanuit het gangetje.
- Bewoners geven aan dat het verkeer twee richtingen inrijdt en dat er onvoldoende toezicht is. Ook politie en controleurs rijden volgens hen tegen het verkeer in.
- Op de Schalderoi is nu meer verkeer. Een bewoner merkt op dat het beter zou zijn het af te snijden van de doorgaande weg. De Schalderoi vindt de bewoner niet geschikt voor dit verkeer en niet overzichtelijk.

### Bereikbaarheid / bevoorrading

Door verkeer toe te staan zijn de woningen en winkels niet alleen te voet of fiets, maar ook met andere vervoersmiddelen bereikbaar.

#### *Ervaringen*

Eén ondernemer vond dat de bereikbaarheid en zichtbaarheid van de winkel verbeterd is. Bij de herijking in oktober 2020 is dit niet weer naar voren gebracht (deze ondernemer was ondertussen verhuisd). De overige gesproken ondernemers en bewoners vinden dat het qua

bereikbaarheid weinig verschil maakt, in de oude situatie waren ze net zo goed bereikbaar. Het stukje waar auto's nu mogen komen is naar hun zeggen veel te klein, "zet geen zoden aan de dijk". Als er auto's geparkeerd staan, zeker als dat busjes zijn, neemt dat het zicht weg op de winkels.

De vraag of de bevoorrading nu beter loopt is niet goed te beantwoorden. De corona effecten, inclusief het loslaten van de venstertijden, geven geen representatief en consistent beeld. Tijdens de bijeenkomsten zijn over de bevoorrading geen klachten aangedragen.

## **Parkeren**

Onderdeel van de proef is dat er vier parkeerplaatsen zijn gecreëerd. Deze worden vooral door bewoners (langdurig) gebruikt en minder door kortparkeerders. Hoewel beperkt, leidt de toevoeging van de vier parkeerplaatsen tot vermindering van de parkeerdruk.

### *Ervaringen*

Dat bewoners 24/7 mogen parkeren pakt negatief uit vinden de ondernemers. Dat zou eventueel opgelost kunnen worden door alleen kort parkeren toe te staan.

Ondernemers/bewoners zijn van mening dat dit niet wenselijk is. Het lost te weinig op doordat er dan nog steeds gereden wordt in de straat en er geparkeerde auto's in het straatbeeld staan. De behoefte aan fietsparkeerplaatsen is groter.

## **Overig**

### *Ervaringen*

Ondernemers/bewoners vinden dat het toelaten van autoverkeer niet past niet in deze tijden van klimaat- hittestress maatregelen. In het centrum zou autogebruik juist moeten worden ontmoedigd.

## **B. Wijkplatform Almelo Centrum**

Het platform herkent het beeld van de bewoners/ondernemers. Ze is van mening, dat de openstelling weinig toevoegt en dat de voordelen niet opwegen tegen de nadelen. Het WAC snapt dat de gemeente het winkellint wil verkleinen, maar het belang hiervan vinden zij klein. Tevens hebben de gezamenlijke winkeliers behoorlijk aan de weg getimmerd en is er een gezellig stukje Almelo van gemaakt: Rondje Noord. Hun ervaring is, dat maar weinig autoverkeer gebruikt maakt (of zal maken) van deze eventuele openstelling omdat men veel sneller zijn of haar weg kan vervolgen via Oranjestraat- Boddestraat -Hagengracht. De wandelaars die vanuit de Gravenallee via de Doelenstraat in de Grotestraat uit komen ondervinden een gezellig stukje binnenstad in dit deel van de stad. Openstelling draagt naar de mening van het wijkplatform niet bij aan deze beleving.

## **C. Centrum Almelo Actief (CAA)**

Het CAA herkent het geluid van de ondernemers. Het CAA vindt dat dit deel van de binnenstad perspectief en potentie heeft en dat de meerwaarde van autoverkeer (nog) niet met voldoende zekerheid is aangetoond. Het CAA neemt dit als input mee bij haar inbreng in de visie op de Grotestraat Noord.

## **D. Fietsersbond Almelo**

De Fietsersbond laat weten zich te herkennen in het beeld van de bewoners, ondernemers en overige partijen. Geen verdere toevoegingen.

## **E. Politie / BOA's**

Aan de politie en de BOA's is gevraagd om aan te geven wat hun ervaringen zijn met de proef als het gaat om de veiligheid en het gebruik door verkeer. Hun ervaringen onderstreept de constatering dat het wenselijk is om in een definitieve situatie ook de inrichting van de straat aan te passen.

#### *Ervaringen*

De verkeersadviseur van de politie constateert dat de inrichting (beleving) van de straat niet goed past bij het toelaten van autoverkeer. De wijkagent geeft daarnaast aan dat hij van omwonenden het signaal heeft ontvangen dat dat er regelmatig (bijna) aanrijdingen zijn. Dit vertaalt zich echter niet in concrete meldingen.

Vanuit de gemeentelijke controleurs is er regelmatig mondeling gewaarschuwd voor verkeersovertredingen. Er is diverse keren fout geparkeerd (voornamelijk buiten de vakken). Er zijn sinds de proef 11 formele waarschuwingen gegeven en 13 proces verbalen uitgeschreven (stand november 2020).

## **F. Bezoekers binnenstad**

Er is met 15 willekeurige bezoekers van de binnenstad gesproken. Uit deze gesprekken maken wij op dat de openstelling deels onbekend en ook geen belangrijk item is. De bezoekers ervaren de hinder die ondernemers/bewoners ervaren niet als zodanig. Een enkeling vindt het wel prettig dat er dichterbij kan worden geparkeerd.

Verder wordt in de Binnenstadspeiling 2020 hier vragen over opgenomen. De resultaten kunnen gezien het verschil in tijdsplanning niet worden meegenomen in deze evaluatie, maar deze worden meegenomen in het project Visie Grotestraat Noord.