

Naam: R. Frerix  
Datum: 28 januari 2020  
Team/teamonderdeel: directie

## Collegevoorstel

Onderwerp	<b>Evaluatie proef toelaten autoverkeer Grotestraat Noord</b>
Advies Is er een uiterste behandeldatum?	<b>Bespreekstuk Nee</b>
Portefeuillehouder	<b>J.M. van Rees</b>
Openbaar	<b>Openbaar</b>
Raadsvoorstel of raadsbrief	<b>n.v.t.</b>

### Toelichting voor de openbare besluitenlijst:

In november 2019 startte een proef met het toelaten van autoverkeer in de Grotestraat Noord (Oranjestraat - Hagengracht). Doel van de maatregel is een bijdrage te leveren aan een aantrekkelijke levendige binnenstad en het beperken van de leegstand in het kernwinkelgebied en in de Grotestraat Noord. Conform afspraak is de proef na een jaar geëvalueerd. De respons van bewoners en ondernemers op de proef is overwegend negatief. Echter, in de 'Koers voor de Binnenstad' is bepaald dat de Grotestraat Noord een transformatie doormaakt van winkelgebied naar andere functies, zoals wonen en werken. Het college heeft opdracht gegeven tot het opstellen van een gebiedsvisie Grotestraat Noord, waarin deze transformatie wordt uitgewerkt. In afwachting van de gebiedsvisie heeft het college besloten om de proef te continueren. Bij de gebiedsvisie Grotestraat Noord wordt een definitief besluit genomen over de verkeersinrichting in de Grotestraat Noord.

### Voorgesteld besluit

1. Kennis te nemen van de ervaringen van de proef, verwoord in de rapportage met kenmerk Intern – 73949.
2. In afwachting van de gebiedsvisie Grotestraat Noord de proef te continueren.
3. Bij de op te stellen gebiedsvisie Grotestraat Noord een besluit te nemen over het wel of niet definitief toelaten van autoverkeer in de Grotestraat Noord.
4. De raad te informeren via raadsbrief Raad-6345.

### Inleiding

Op 15 oktober 2019 heeft uw college besloten een proef te starten met het toelaten van autoverkeer in de Grotestraat Noord, Oranjestraat - Hagengracht (BW-7299). Deze proef is ingegaan op 15 november 2019. Besloten is dat de uitkomsten van de proef na een jaar worden geëvalueerd om te beoordelen of het wenselijk is dat de tijdelijke situatie in een definitieve wordt omgezet. Hierbij is tevens aangegeven dat tot de conclusie kan worden gekomen dat de proef nog langer voortgezet dient te worden voordat hier een weloverwogen besluit over kan worden genomen. De uitkomsten van de evaluatie van de proef liggen nu voor.

### Beoogd effect

De proef te evalueren en een besluit te nemen of dat de tijdelijke situatie in een definitieve wordt omgezet, dan wel de proef langer voortzetten.

## **Argumenten voor**

### *1.1 Logischerwijs wordt na een proef gekeken naar de ervaringen en resultaten.*

Autoverkeer toelaten is onderdeel van het maatregelenpakket om een aantrekkelijke en levendige binnenstad te realiseren, met minder leegstand in het kernwinkelgebied. De Grotestraat Noord is transformatiegebied, waar een mix van wonen, werken en andere functies, behalve winkels, moet ontstaan. Deze transformatie is nog volop aan de gang. De vraag of de proef de leegstand in het kernwinkelgebied vermindert kan nog niet worden beantwoord.

In de proefperiode zijn toetsingselementen vastgesteld en besproken met betrokken ondernemers en bewoners. De ervaringen van betrokken partijen (bewoners, ondernemers, CAA, wijkplatform ea) zijn overwegend negatief. In het kort laten de ervaringen en opmerkingen zich als volgt samenvatten:

- autoverkeer wordt niet als meerwaarde gezien;
- er is overlast van stank en lawaai (ook scooters);
- het verkeer houdt zich niet aan de éénrichting, geeft een onveilig gevoel;
- autoverkeer past niet in deze tijd van klimaatrobustheid en ambitie van een autoluwe binnenstad;
- de extra parkeerruimte wordt niet gebruikt door de bezoeker, maar vooral door de bewoner.

### *2.1 Bij het instellen van de proef is de mogelijkheid opengelaten om de proef langer te laten duren.*

In het collegebesluit van 1 oktober 2019 is aangegeven dat de uitkomsten van de proef na een jaar worden geëvalueerd om te beoordelen of het wenselijk is dat de tijdelijke situatie in een definitieve wordt omgezet. Hierbij is tevens aangegeven dat "mogelijk kan ook tot de conclusie worden gekomen dat de proef nog langer voortgezet dient te worden voordat hier een weloverwogen besluit over kan worden genomen."

### *2.2 Bij het toelaten van autoverkeer hoort een andere inrichting van de straat.*

Gedurende de proef is de inrichting van de straat niet aangepast. Hoe de straat er uit zou moeten zien is onderdeel van de gebiedsvisie die nu in de maak is. Het is dan ook te vroeg om nu het definitieve een besluit te nemen om autoverkeer wel of niet toe te staan. Door de pilot te continueren wordt voorkomen dat er in korte tijd wisselend wordt om gegaan met autoverkeer.

### *3.1 In de gebiedsvisie wordt een samenhangend toekomstbeeld uitgewerkt voor de Grotestraat Noord*

In de gebiedsvisie wordt uitgewerkt hoe de transformatie van winkelen naar wonen, werken en andere functies het beste kan worden vormgegeven. De inrichting van de straat en de verkeerssituatie maakt hier onderdeel van uit. Op basis van de visie kan een weloverwogen besluit worden genomen over de gewenste verkeerssituatie en inrichting van de Grotestraat Noord. De planning is dat deze in de zomer van 2021 gereed is. De resultaten van de evaluatie van de proef zullen bij het opstellen van de visie mede worden afgewogen. Op dat moment kan een integrale afweging plaatsvinden of de maatregel stopt of definitief (eventueel in gewijzigde vorm) moet worden doorgevoerd. Door de proef te continueren, wordt voorkomen dat er in korte tijd wisselend wordt om gegaan met autoverkeer.

### *3.2 De Grotestraat Noord is geen kernwinkelgebied en moet logisch aansluiten op omliggende straten.*

Bijvoorbeeld in de Doelenstraat en de Oranjestraat is wel autoverkeer toegestaan of het verkeer uiteindelijk in een deel van de Grotestraat wordt doorgezet zal beantwoord worden in de visie op de Grotestraat Noord die momenteel wordt voorbereid.

## **Kanttekeningen**

### *2.1 De proef voortzetten maakt het lastiger om draagvlak te realiseren in het visietraject.*

De transformatie is nog gaande en het is te vroeg voor een definitieve uitspraak over autoverkeer, zeker nu de integrale visie nog niet klaar is. In de visie zal de vraag beantwoordt worden of de maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de leegstand. De visie bepaalt ook de toekomstige inrichting van het gebied. Uitgangspunt bij het opstellen van de gebiedsvisie is draagvlak en steun in de samenleving. Gelet op de negatieve respons die uit de evaluatie naar voren komt, bestaat het risico dat het besluit om de proef te continueren, afbreuk doet aan de gewenste invulling van het visietraject.

### *2.2 Een ander parkeerregime kan het negatieve effect verminderen.*

Een deel van het negatieve oordeel komt vanuit het feit dat de parkeerplaatsen dubbel gebruikt worden: zowel door bewoners als door bezoekers. Bewoners kunnen hier onbeperkt staan, waardoor deze feitelijk de parkeerplaatsen bezet houden voor de bezoeker. Als het parkeerregime aangepast wordt, dan blijft echter de hinder bestaan van het verkeer dat door de straat heen gaat.

### *2.3 De coronamaatregelen hebben invloed op de proef.*

Het jaar 2020 is geen representatief jaar voor het beoordelen van een parkeerdruk of verkeersintensiteit. Daarmee is het van invloed op de resultaten van de proef, bijvoorbeeld bij de beoordeling van de bevoorradingsroute. Ondanks die lagere bezoekersaantallen en minder verkeer, wordt het autoverkeer als hinderlijk ervaren. Mogelijk dat dit in een 'normaal' jaar sterker tot uiting komt.

### *2.4 Regelmatig worden er overtredingen geconstateerd.*

Het verkeer past zich moeilijk aan. Na een jaar rijdt het verkeer nog regelmatig de verkeerde kant op of wordt er verkeerd geparkeerd. Dit is niet volledig met handhaving te ondervangen. Zoals de politie ook opmerkt heeft dit ook te maken met de inrichting van de straat; het lijkt nog te veel winkelgebied.

## **Alternatieven**

1. Een alternatief is de proef omzetten in een definitieve maatregel om autoverkeer toe te staan. Aangezien de gebiedsvisie nog niet is opgesteld en gelet op de negatieve reacties wordt deze definitieve maatregel nu niet voorgesteld.
2. Stopzetten van de proef in afwachting van de gebiedsvisie is ook een mogelijkheid. Hiermee wordt recht gedaan aan de negatieve respons van bewoners, ondernemers en andere partijen. Echter, in de Koers voor de Binnenstad is het gebied aangewezen als transformatiegebied, waarbij niet winkelen, maar wonen, werken en andere functies centraal staan. Door autoverkeer nu te verbieden en mogelijk na vaststelling van de gebiedsvisie weer toe te staan, ontstaan er in een korte termijn wisselingen in beleid en wordt er geen consistente lijn met betrekking tot de Koers voor de Binnenstad uitgedragen. Het continueren van de proef is bij het collegebesluit van 1 oktober 2019 nadrukkelijk als optie benoemd om tot een weloverwogen besluit te kunnen komen.

## **Kosten, opbrengsten en dekking**

Niet van toepassing. De kosten voor de definitieve inrichting van het gebied, worden uitgewerkt in het visiedocument.

## **Uitvoering**

Niet van toepassing, de proef wordt gecontinueerd in afwachting van definitieve besluitvorming bij de gebiedsvisie.

## **Bijlagen**

- Rapportage van toetsingselementen (Intern-73949)
- Raadsbrief (Raad-6345)
- 

---

## **Procesinformatie**

### *Intern overleg*

De proef is geëvalueerd en na weging van de verschillende argumenten heeft de directie besloten het bovenstaande advies aan het college voor te leggen.

### *Afstemming met portefeuillehouder*

Dit voorstel is besproken met wethouder Van Rees.

*Directie-advies*

B&W voorstel standaard

**Communicatie over het besluit**

- Omwonenden en betrokken ondernemers worden geïnformeerd, evenals het wijkplatform, CAA en de hulpdiensten.
- Raadsbrief (Raad-6345)