

RAADSINFORMATIEBRIEF

16R.00001



Van : college van burgemeester en wethouders

Datum : 12 januari 2016

Portefeuillehouder(s) : wethouder de Weger

Portefeuille(s) : Parkeren

Contactpersoon : M. Bouwman

Tel.nr. : 8350

E-mailadres : bouwman.m@woerden.nl

16R.00001



Onderwerp:

Eerste ervaringen Rijnstraat

Kennisnemen van:

De eerste ervaringen van de sinds september 2015 geopende vernieuwde Rijnstraat

Inleiding:

Afgelopen zomer is de Rijnstraat volledig vernieuwd. De verhardingen zijn vervangen en de verlichting is gewijzigd waardoor de straat een nieuwe look and feel heeft gekregen. De vernieuwde inrichting wordt ook wel Shared Space genoemd, wat betekent dat iedere weggebruiker evenveel recht heeft om in de Rijnstraat te verblijven en hier gebruik van te maken. Eén gedeelde ruimte voor alle weggebruikers.

Voorafgaand aan de verbouwing van de Rijnstraat is u een aantal scenario's voorgelegd betreffende het wel of niet afsluiten van de Rijnstraat voor autoverkeer. U heeft toen gekozen voor het scenario waarbij de Rijnstraat in eerste instantie open blijft voor al het verkeer, om zo eerst ervaring op te doen met wat er gebeurt als er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. Ongeveer 3 maanden na de opening van de Rijnstraat zou de balans worden opgemaakt om te kunnen beoordelen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Met name de mate van autoluwheid van de Rijnstraat zou een rol moeten spelen in de beoordeling, aangezien het de doelstelling van de herinrichting om het autogebruik terug te dringen en het verblijfsklimaat te verbeteren. Het plaatsen van zakpalen zou dan één van de mogelijkheden zijn om een hogere mate van autoluwheid te realiseren.

Voor de beoordeling van de mate van autoluwheid van de Rijnstraat heeft u het college het vertrouwen gegeven om te besluiten om wel of niet over te gaan tot het plaatsen van een zakpalensysteem. Hiervoor heeft u het benodigde budget reeds beschikbaar gesteld uit de algemene middelen. Om de beoordeling op een juiste wijze te laten plaatsvinden heeft het college criteria verbonden het terugdringen van het autoverkeer door te bepalen waar de grens ligt van wat nog acceptabel is. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen doorgaand- en bestemmings(auto)verkeer. Ten aanzien van het vrachtverkeer is verondersteld dat dit er ook na afsluiting nog moet kunnen komen t.b.v. het bevoorraden van de winkeliers. Wanneer het aandeel bestemmings(auto)verkeer een reductie van meer dan 30% laat zien en het aandeel doorgaand autoverkeer een reductie van meer dan 50% laat zien, is het autoverkeer in de Rijnstraat volgens het college voorlopig voldoende teruggedrongen en hoeft het aanbrengen van zakpalen niet overwogen te worden op basis van de hoeveelheid autoverkeer. Wel kunnen ongewenste gedragingen in relatie tot het verblijfsklimaat in de Rijnstraat ook nog aanleiding zijn om alsnog zakpalen te overwegen.

Om het aandeel doorgaand- en bestemmings(auto)verkeer te kunnen meten is zowel vóór (van 13 t/m 19 april 2015) als na (van 26 okt. t/m 1 nov. 2015) de herinrichting van de Rijnstraat een meting gedaan. In deze meting is het verkeer dat door de Rijnstraat rijdt geteld en is gemeten hoelang de voertuigen in de

Rijnstraat verblijven. Hierbij is het uitgangspunt gehanteerd dat wanneer een voertuig langer dan 5 minuten in de Rijnstraat verblijft, het een bestemming heeft en het dus bestemmingsverkeer is. Al het overige verkeer is aangemerkt als doorgaand verkeer. Op basis van deze reeds uitgevoerde metingen kan worden geconstateerd of de reductie van 30% op bestemmingsverkeer en 50% op doorgaand verkeer is behaald. Het verkeer in de Rijnstraat is zodoende conform de doelstelling significant afgenomen.

Daarnaast heeft het college in het kader van het verblijfsklimaat in de Rijnstraat ook diverse signalen ontvangen vanuit verschillende hoeken van de samenleving over het gebruik van de Rijnstraat en de ervaringen daarmee. Zelf heeft ze uiteraard ook indrukken opgedaan. Deze RIB bevat een eerste vluchtige analyse van deze cijfers en ervaringen.

Kernboodschap:

Op basis van de onderzoeksgegevens kan worden geconcludeerd dat na de verbouwing van de Rijnstraat het aandeel doorgaand autoverkeer met 53% is afgenomen en het aandeel bestemmingsverkeer met 41% is afgenomen t.o.v. de situatie voor de herinrichting. Aangezien het percentage doorgaand autoverkeer met meer dan 50% en het aandeel bestemmings(auto)verkeer met meer dan 30% is gedaald, is het aandeel verkeer in de Rijnstraat conform de doelstelling significant afgenomen en hoeft het plaatsen van zakpalen op basis van auto-intensiteiten niet overwogen te worden. De totale afname (inclusief vrachtverkeer) komt overigens neer op 50% doorgaand verkeer en 37% bestemmingsverkeer en voldoet dus ook aan de doelstelling.

Wel krijgt het college steeds meer signalen over het verblijfsklimaat in de Rijnstraat, onder andere vanwege parkeerperikelen. Hieronder is een overzicht weergegeven van de ervaringen die bij het college bekend zijn:

- Met name het laden en lossen zorgt nogal eens voor problemen. Door een ongelukkige plaatsing van vrachtwagens wordt soms de gehele Rijnstraat klemgezet voor overig auto- en voetgangersverkeer. Dit laatste gebeurt wanneer een vrachtwagen op de kruising met de Kruisstraat wordt geparkeerd om te laden en te lossen. Dit is meer dan eens voorgekomen. Fietsverkeer en evt. voetgangers (afhankelijk van de plek van de vrachtwagen) kan in dat geval nog wel doorgang vinden.
- Een aantal ondernemers plaatst fietsen of andere objecten vóór de etalage en/of ingang van de winkel om het parkeren van auto's daar tegen te gaan. In principe is dit geoorloofd alleen verplaatsen ze hiermee de parkeerdruk naar andere delen van de Rijnstraat terwijl ze wellicht wel voordeel ondervinden van de auto in de Rijnstraat. Dit wekt onvrede bij andere winkeliers en schept een precedent voor andere ondernemers om dit ook te gaan doen.
- De nieuwe situatie wordt door blinden en slechtzienden als onprettig ervaren. Deze mensen kunnen zich in de Rijnstraat slecht oriënteren door het beperkt aanwezige geleidende materialen. Dit ondanks dat het ontwerp positief is getoetst door de Oogvereniging Utrecht. Ook wordt door blinden en slechtzienden ervaren dat ze zich opgejaagd voelen door auto's en zodoende niet in het midden van de straat durven te lopen.
- Er zijn een aantal reacties van mensen in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart binnen gekomen die aangeven dat ze in de Rijnstraat niet meer kunnen parkeren. Bij doorvragen blijkt dat het probleem is dat ze niet meer gratis kunnen parkeren, aangezien dit voorheen op 1 plek in de Rijnstraat wel kon. De reden waarom gehandicaptenparkeerplaatsen aangelegd worden is om plekken vrij te houden dicht bij de voorzieningen zodat de loopafstand kleiner wordt. Aangezien nu overal geparkeerd kan worden is er geen argument meer om gehandicaptenparkeerplaatsen aan te leggen. Wel betekent dit dat gehandicapten net als ieder ander in de Rijnstraat voor het parkeren moeten betalen.
- Er kan niet meer gehandhaafd worden op fout parkeren. Het maak niet uit hoe voertuigen geparkeerd staan, zolang ze maar niets blokkeren. Het levert echter een zeer rommelig beeld op in de straat wanneer her en der kras auto's geparkeerd staan. De fietser en de voetganger moeten hier dan telkens voor uitwijken en het doet afbreuk aan de verblijfskwaliteit.
- De Rijnstraat staat steeds vaker 's avonds (na het betaald parkeren) van het begin tot eind aan beide zijden vol geparkeerd. Voorheen gebeurde dit ook al, maar toen kon alleen in de vakken geparkeerd worden. Nu overal geparkeerd mag worden, wordt dit ook massaal gedaan. Hier kan niet op gehandhaafd worden, want het is geen overtreding. Over het algemeen staan de auto's netjes in een rij geparkeerd en levert dit geen veiligheidsproblemen op. Echter, de hoeveelheid geparkeerde auto's wekt niet de indruk van een verblijfsgebied. De vraag is of dit buiten de winkeltijden als storend wordt ervaren.
- Vooral in het begin was er erg veel onduidelijkheid over de status van de straat. Mag ik er nu met

de auto komen of niet? Mag ik parkeren en zo ja, waar? etc. De verkeerssituatie wordt door middel van bebording wel op de juiste wijze aangeduid, maar dit wordt waarschijnlijk niet gelezen. Het wijzigen van de Rijnstraat had o.a. tot doel de automobilist zich niet op zijn gemak te laten voelen en dat deze zodoende uit de Rijnstraat weg zou blijven tenzij hij er echt wat te zoeken had. Echter, een paar maanden na oplevering weet iedereen hoe de Rijnstraat gebruikt mag worden, waardoor het autogebruik in de Rijnstraat alleen maar weer toe lijkt te nemen t.o.v. net na de opening. De cijfers van deze meting wijzen uit dat de straat wel degelijk rustiger is geworden, maar door het ontbreken van parkeervakken parkeert men de auto overal en dit geeft een rommelig straatbeeld.

- De aanwezigheid van her en der geparkeerde auto's in combinatie met fiets- en bromfietsverkeer in twee richtingen, wordt door voetgangers als onprettig ervaren door het ontbreken van overzicht en het snelheidsverschil.

Bovenstaande bevinden geven aan dat er discussie is over de vraag of de doelstelling om het verblijfsklimaat in de Rijnstraat te verbeteren wel behaald is. Een en ander is aanleiding om hierover binnenkort de gebruikers van de straat te gaan bevragen. Over de inrichting van de Rijnstraat zelf zijn de signalen over het algemeen wel erg positief.

Vervolg:

Het gebruik van de Rijnstraat kan worden gestuurd door het gebruik van zakpalen, het aanbrengen van (parkeer)vakken, het toevoegen van elementen zoals bloembakken etc.. Alle varianten brengen zowel voor- als nadelen met zich mee. De komende periode wordt overwogen of het op basis van de ervaringen van de gebruikers noodzakelijk is om zakpalen te plaatsen. Deze variant kent echter vele variabelen die onderzocht en nader uitgewerkt moeten worden. Aan de hand van het gesprek met de gebruikers van de straat volgt er een terugkoppeling aan de raad waarin in een RIB meerdere oplossingen worden gepresenteerd, met de voorkeur van het college.

Bijlagen:

De secretaris

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

De burgemeester

V.J.H. Mollema