Samenvatting en conclusies

Evaluatie Proefafsluiting Van Welderenstraat, Eerste en Tweede Walstraat



Datum: 10 mei 2023

Opstellers: René van der Straaten (senior projectleider), Eva Zappeij (omgevingsmanager) en Bram Verhoef (onderzoeker)

Kwaliteitscontrole uitgevoerd door: Robin Aerts (senior omgevingsmanager)

Versie: 1.5

Samenvatting en conclusies

Inleiding

Naar aanleiding van de raadsmotie “Great barrier street” (november 2021) en signalen van bewoners, ondernemers en politie is een proefafsluiting georganiseerd in de Tweede Walstraat en de straten daaromheen. In de proef is onderzocht wat de gevolgen zijn als dit gebied in de avond en nacht worden afgesloten voor gemotoriseerde voertuigen. Doel van de afsluiting is het vergroten van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten. Met name ’s-avonds en ’s-nachts ontstonden verkeersonveilige situaties en geluidoverlast doordat auto’s veel harder dan toegestaan door deze straten reden.

Onderzoek

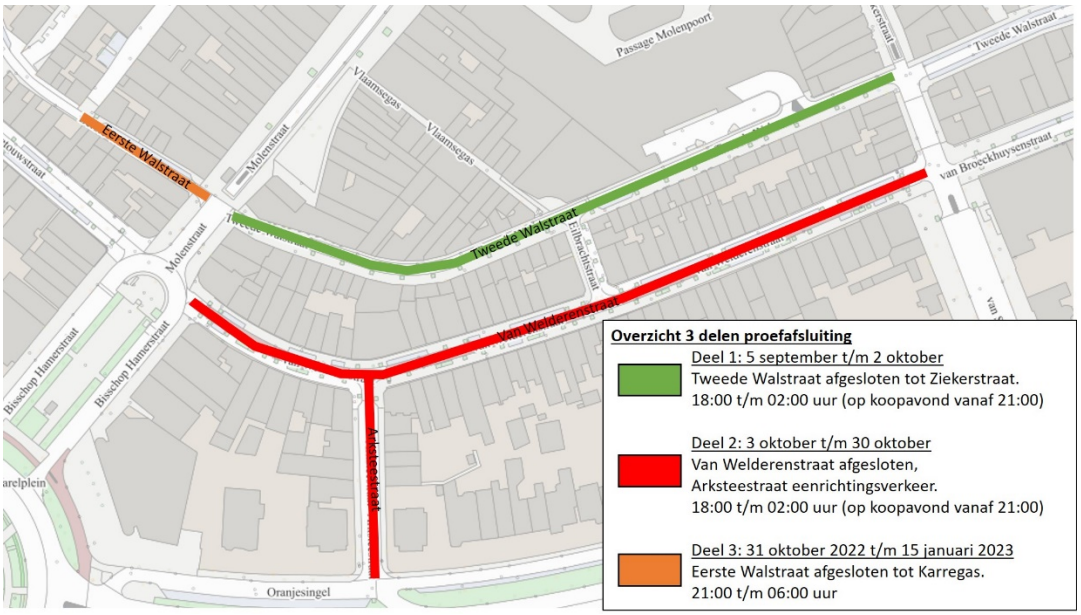
Het effect van de proefafsluiting is op meerder manieren onderzocht:

- Enquêtes onder bewoners, bezoekers en ondernemers (in totaal 1168 respondenten);
- Gesprekken met ondernemers;
- Een verkeer- en parkeeronderzoek door Studio Verbinding;
- Meldingen en rapportages van politie, handhaving en verkeersbeveiligers;
- Evaluatie van het projectteam;

Het onderzoek is niet alleen uitgevoerd in de afgesloten straten, maar ook in de straten daaromheen, om eventuele verplaatsingen van de overlast te kunnen monitoren. In dit document ‘Samenvatting en conclusies’ worden de uitkomsten van de verschillende evaluaties en onderzoeken gebundeld en wordt een advies gegeven met betrekking tot vervolgstappen.

Afgesloten straten

De proef kende 3 fases, zoals weergegeven op onderstaande afbeelding.



Afbeelding 1: De drie fasen van de proef

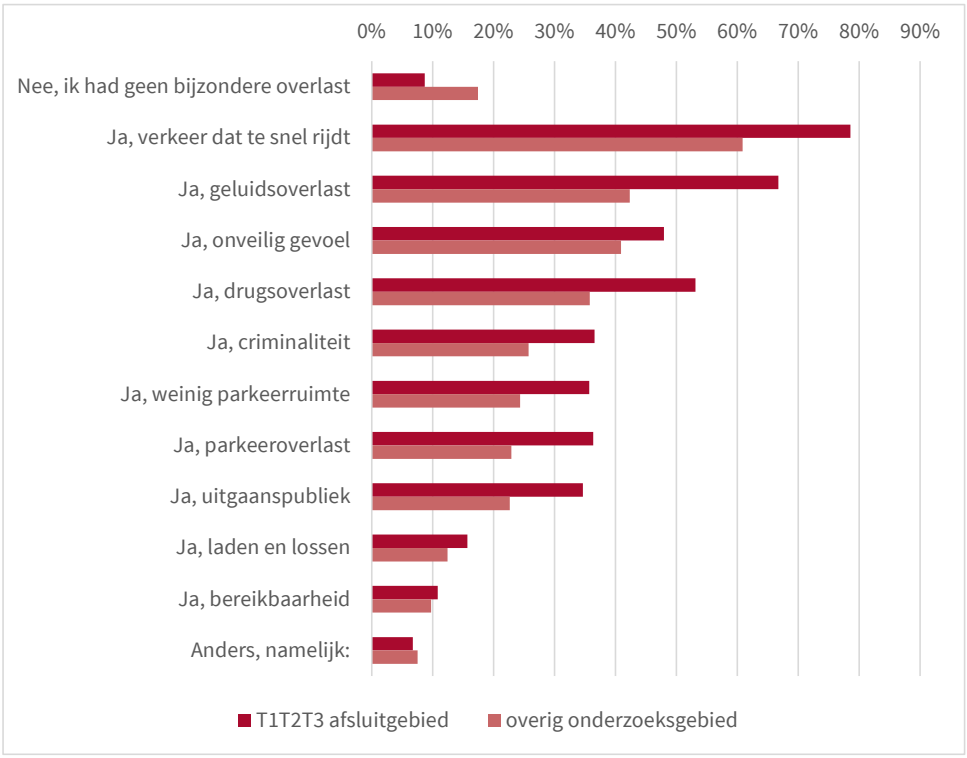
Tijdens de proef konden ondernemers én bewoners met een parkeervergunning in zone Centrum de afgesloten straten inrijden. Ook alle gebruikers van een privé-parkeerplaats kregen toegang. Ditzelfde gold voor (mantel)zorgverleners, hulpdiensten, leveranciers, bezorgdiensten, taxi’s, vrachtwagens en afvaldiensten. Bezoekers, bewoners en ondernemers zonder parkeervergunning werd de toegang ontzegd. Deze mensen werden door de beveiligers verwezen richting de Keizer Karel-, of Mariënburg-parkeergarage (50 cent per uur na 18.00), of een ander deel van het centrum.

Bewoners en ondernemers binnen het afgesloten gebied en de directe omgeving ervan zijn door middel van een persoonlijke informatiebrief op de hoogte gebracht van de gewijzigde situatie en uitwijkmogelijkheden voor parkeren.

Daarnaast konden door middel van publicaties in De Brug, op de gemeentelijke website en op sociale media alle inwoners en ondernemers kennisnemen van de afsluiting.

Problematiek

Aan bewoners, ondernemers, bezoekers en werknemers in het afgesloten gebied en de directe omgeving is gevraagd hoe zij hun woon-, werk- , bedrijfs- of bezoekomgeving waardeerden voor aanvang van de proefafsluiting. Dit varieerde van een onvoldoende 5,0 (bewoners) tot een kleine voldoende (5,5, ondernemers). Er is hen toen ook gevraagd welke vormen van overlast zij ervaren in hun omgeving. De genoemde overlastaspecten zijn:



Afbeelding 2. Overlast in de uitgangssituatie, vóór de proefafsluiting; waarin het gebied dat tijdens de proef is afgesloten is vergeleken met het omliggend gebied (het onderzoeksgebied). (Bron: Enquête Afsluiting, gemeente Nijmegen)

Uit afbeelding 2 kan worden vastgesteld dat bewoners, ondernemers, bezoekers en werknemers die zich in het afgesloten gebied bevinden meer overlast ervaren, dan degenen die zich buiten dit gebied bevinden. Slechts 9% van het totaal aantal respondenten in het afgesloten gebied en 17% van de respondenten uit de directe omgeving) ervaren géén overlast in zijn of haar omgeving. Dit betekent dus dat 91% van het totaal aantal respondenten in het afgesloten gebied en 83% uit het omliggend gebied hinder ervaart.

Daarnaast komt, met name in de interviews, naar voren dat zowel ondernemers als bewoners in hun straat de volgende problemen ervaren;

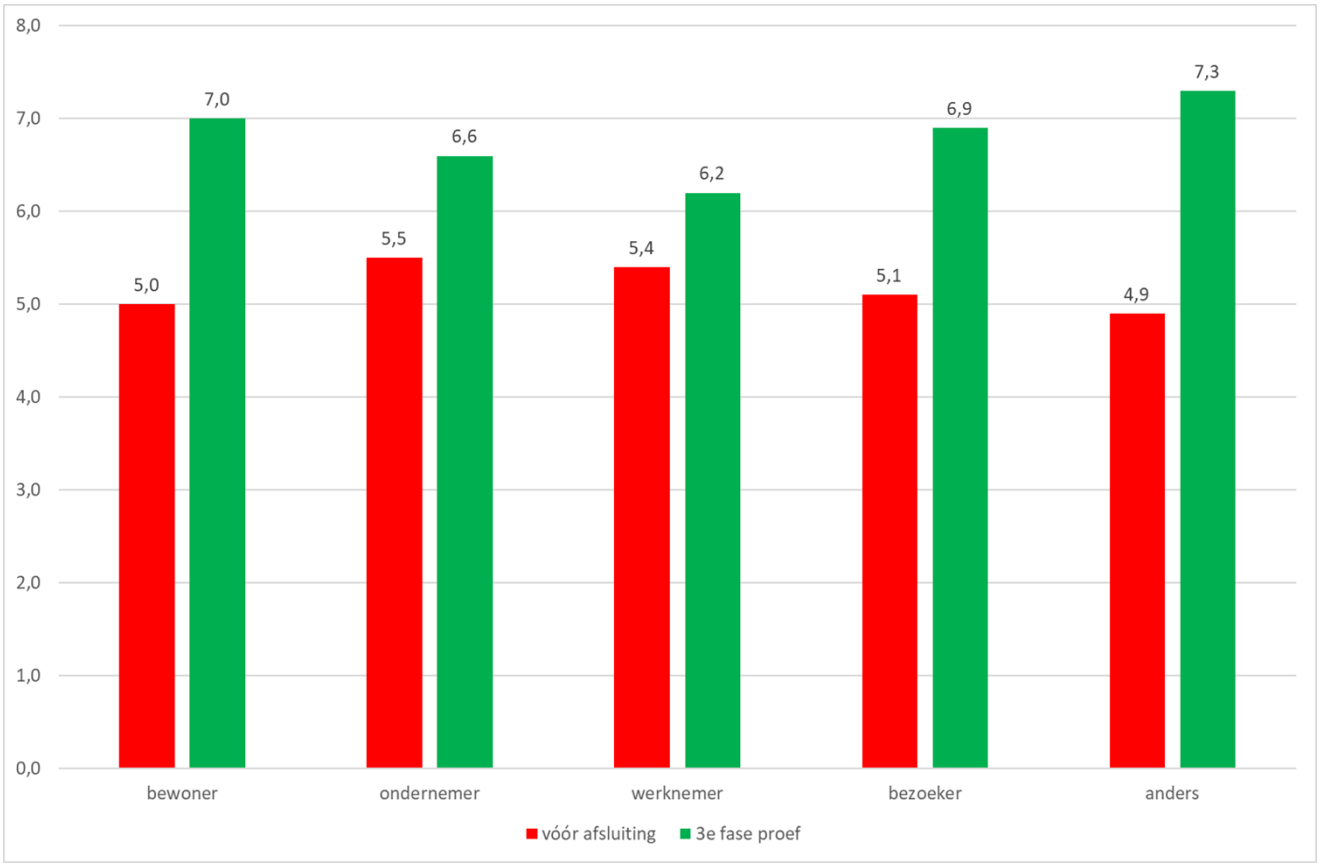
- onvoldoende beheer en onderhoud van de straat en groenvoorzieningen
- rondslingerend afval
- gebrek aan verlichting
- verkeerd en onveilig gestalde fietsen
- tekort aan fietsplekken.

Deze problemen vallen buiten dit onderzoek. Een integrale aanpak van deze problemen is echter noodzakelijk om te komen tot het succesvolle en toekomstbestendige verbetering van de leefbaarheid in dit deel van de binnenstad. In het beleidsdocument “Koers voor de binnenstad” wordt deze aanpak verder uitgewerkt.

Resultaat

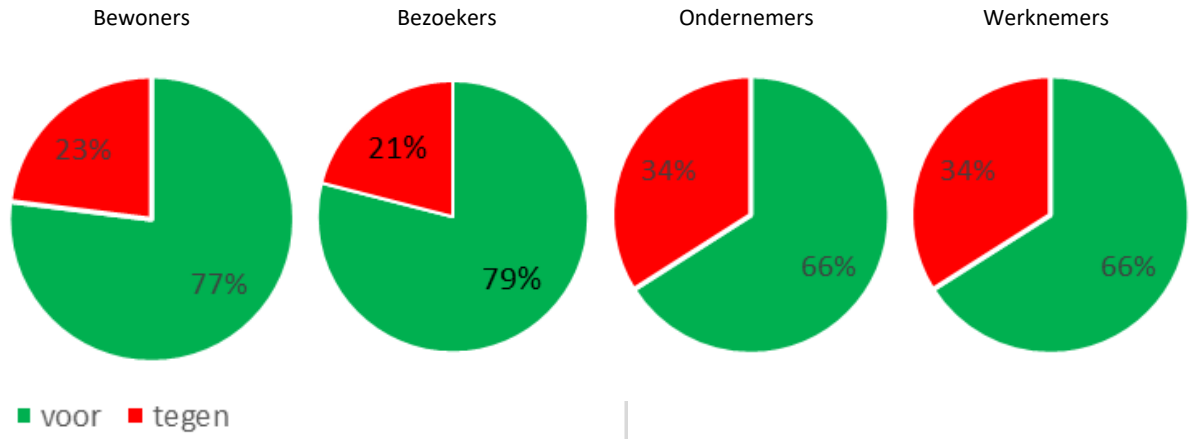
Uit de evaluatie van de proefafsluiting blijkt dat de leefbaarheid, sociale veiligheid en de verkeersveiligheid in het afgesloten gebied verbeterde als gevolg van de avondafsluiting. Bezoekers kunnen tijdens de afsluitingstijden niet meer door de afgesloten straten met de auto rijden. Bezoekers kunnen hierdoor geen rondjes meer rijden door dit deel van de binnenstad, omdat met de afsluiting een schakel uit dit rondje is gehaald. Het (te) hard rijden door zowel het afgesloten gebied als in de directe omgeving van dit deel van de binnenstad neemt af. Hierdoor neemt vanzelfsprekend de verkeersoverlast en geluidsoverlast ook af. Maar ook andere vormen van overlast verminderen tijdens de proefafsluiting. Zo noemt circa 40% van de respondenten na afsluiting van de Eerste Walstraat dat de sociale veiligheid is toegenomen op straat. Dit komt onder andere doordat coffeeshopbezoekers niet meer het gebied in kunnen rijden, het gebied minder interessant wordt voor straatdealers en het hardrijden om indruk te maken niet meer mogelijk is. De Van Welderenstraat groeit door de afsluiting op sommige avonden zelfs uit tot een wandelgebied met een prettige verblijfskwaliteit. De

geconstateerde verbeteringen blijken onder meer uit de gemiddelde rapportcijfers die respondenten geven voor hun omgeving tijdens de afsluiting (zie onderstaande grafiek). Ondernemers en werknemers zien over het geheel ook per saldo verbetering, maar op onderdelen ook verslechtering (op de terreinen bereikbaarheid, parkeren, laden/lossen en het aantal bezoekers/klanten). Dit zijn ook de thema's waar er wél sprake is van uitstralingseffecten op de straten buiten de afsluiting



Afbeelding 3. Gemiddeld rapportcijfer voor de woon-, werk-, bedrijfs- of verblijfsomgeving. Onder categorie anders vallen bewoners die tevens ook ondernemer, werknemer of bezoeker zijn en ondernemers die tevens bezoeker zijn. (Bron: Enquête Afsluiting, gemeente Nijmegen)

De waardering voor de afsluiting blijkt ook uit het aantal voorstanders van voortzetting van de afsluiting.



Afbeelding 4. % Relatief aantal voor- en tegenstanders van de afsluiting (exclusief het aantal respondenten dat geen mening/weet niet heeft ingevuld (Bron: Enquête Afsluiting, gemeente Nijmegen)

Ondernemers

Samenstelling en openingstijden

In vergelijking met 10 jaar geleden neemt het aantal winkeliers en dienstverlenende bedrijven in de afgesloten straten geleidelijk af. Het aantal horecabedrijven neemt daarentegen aanzienlijk toe. De afgesloten straten krijgen door deze

ontwikkeling steeds meer een horecakarakter. In de afgesloten straten bevinden zich 76 ondernemers, waarvan 45% horecazaken, 22% winkels, 29% bedrijven in de commerciële en financiële dienstverlening bevinden en 4% overige sectoren. Van de afgesloten Van Welderenstraat is een aantrekkelijke winkel- en horecastraat om te bezoeken. Hier zitten veel bijzondere winkels en veel horecabedrijven met terrassen. De Tweede Walstraat is door zijn logistieke functie veel minder aantrekkelijk. Deze straat kenmerkt zich door veel dienstverlenende bedrijven in combinatie met horeca. In de kop van de Eerste Walstraat ter hoogte van de Molenstraat bevinden zich een café en een restaurant.

Daarnaast bevinden zich 31 bedrijven in de Molenpoortpassage, waarvan 61% detailhandel, 16% horeca en 23% dienstverlening. In de Molenpoortpassage ligt dus de nadruk op recreatief winkelen. In het aangrenzende Vlaamse gas bevinden zich 4 coffeeshops. De afgesloten straten, de Molenpoortpassage en de Vlaamsegas hebben dus een geheel ander karakter, hetgeen ook tot uitdrukking komt in de sluitingstijden. In de afgesloten straten zijn 50% van de ondernemers meerdere dagen per week na 18.00 uur en 18% na 21.00 uur geopend, terwijl in de Molenpoortpassage slechts 6% van de ondernemers na 18.00 uur en 3% na 21.00 uur (1 ondernemer tot 21.15 uur) betreft. In de Vlaamsegas zijn alle coffeeshops open na 21.00 uur. Het grootste deel van de ondernemers in het afgesloten gebied en in de Molenpoortpassage ondervinden hierdoor geen gevolgen van de proefafsluiting, terwijl de gevolgen meer worden gevoeld in de Vlaamsegas.

Waardering en omzetverlies

Ondernemers beoordelen hun omgeving tijdens de proefafsluiting beter dan wanneer de straten niet afgesloten zijn. Ook is 66% van alle ondernemers voorstander van een voortzetting van de afsluiting. De voorstanders komen in hoofdzaak uit het afgesloten gebied. Zij zien direct de voordelen van de afsluiting voor hun onderneming. Door de verkeersafsluiting ontstaat meer rust op straat, de sociale veiligheidsbeleving verbeterd, de kwaliteitsbeleving (sfeer en ambiance) van de omgeving op straat neemt toe. Een deel van deze ondernemers vraagt zelfs om een complete afsluiting, ook overdag. Deze groep ondernemers bestaat uit horecaondernemers (zoals cafés, restaurants en fastfoodzaken), uit winkeliers (zowel dagelijkse boodschappen en recreatief) en financiële en commerciële dienstverlening.

Ongeveer 25% van de ondernemers meldt omzetverlies na de afsluiting van de Tweede Walstraat van 18.00 uur tot 02.00 uur. Dit betreft onder meer de 5 coffeeshops in het gebied en enkele winkeliers waarbij een deel van de klanten doelgericht met de auto naar toe komt (zoals de erotiekshop, de lijstenwinkel en de art gallery). In de derde fase van de proef wijzigt de starttijd van de afsluiting van 18.00 uur naar 21.00 uur. Het percentage van de ondernemers dat naar eigen zeggen omzetverlies lijdt daalt omdat de sluitingstijden beter aansluiten bij de openingstijden van de ondernemers.

In de enquête noemen ondernemers en werknemers de verminderde autobereikbaarheid en tekort aan parkeerruimte als negatieve effecten van de proefafsluiting. Deze groep ziet liever dat de gemeente drempels aanlegt om en meer boetes uitdeelt aan snelrijders. Ook wordt gemeld dat er minder mogelijkheden zijn om te laden en lossen. Bij de uitwerking van de voortzetting van de afsluiting dienen de verminderde autobereikbaarheid, te kort aan parkeerruimte en laad en los-mogelijkheden als aandachtspunten te worden meegenomen.

Politie

De politie ervaart de proefafsluiting vanaf het begin als een succes. De leefbaarheid gaat enorm omhoog in de afgesloten straten. Doordat het straatbeeld rustiger is wordt volgens de politie de bestaande overlast van dealers en daklozen rond de Molenpoortpassage zichtbaarder tijdens de afsluiting. De enquêteresultaten bevestigen dit beeld. Ook merkt de politie op dat bij de verschillende afgesloten straten tegen de rijrichting in wordt gereden om het afgesloten gebied alsnog te kunnen bereiken met een gemotoriseerd vervoersmiddel.

Daarnaast adviseerde de politie tijdens proeffase 1 en 2 om bij continuering van de proef ook de Eerste Walstraat de sluiten, omdat deze straat met name tijdens stapavonden veel drukker is geworden, met grotere verkeersonveiligheid tot gevolg voor met name de langzame verkeersdeelnemers. Dit advies wordt opgevolgd en in de derde fase wordt een deel van de Eerste Walstraat, van de Molenstraat tot aan het Karrengas, aan de proef toegevoegd. Om deze afsluiting mogelijk te maken, worden er ter hoogte van de kop van de Molenstraat afgesloten middels een hekwerk. Hierdoor zijn met één afsluiting zowel de Eerste als Tweede Walstraat afgesloten. Het effect van het afsluiten van de Eerste Walstraat wordt erg positief bevonden. De politie ervaart veel meer rust en toegenomen veiligheid op de horeca-avonden.

Aandachtspunten volgens de politie zijn de toegenomen verkeersdrukte op de Bisschop Hamerstraat en de In de Betouwstraat. Ook benoemt de politie het belang van monitoring van verkeer en veiligheidsaspecten (zoals drugsoverlast,

criminaliteit en vandalisme) in de afgesloten en omliggende straten. Volgens de politie was tijdens de proef geen waterbedeffect waarneembaar. Dit wil echter niet zeggen dat dit ook bij een definitieve afsluiting het geval is.

De politie constateerde tijdens de tweede fase van de afsluiting dat regelmatig tegen de toegestane rijinrichting in het afgesloten gebied in werd gereden. In overleg met de politie is dit in de derde fase van de proef dit fysiek onmogelijk gemaakt door het plaatsen van een hekwerk met beveiliger. In de laatste vier weken van de proef is één van de hekwerken ter hoogte van de Ziekerstraat/Tweede Walstraat vervangen door cameratoezicht. Hiermee kon direct worden getest of cameratoezicht werkt. In deze 4 weken zijn circa 100 boetes uitgeschreven. Bij invoering van de afsluiting zal weer worden gemonitord of cameratoezicht effectief is.

Arksteestraat

Tijdens de tweede en derde fase van de proefafsluiting was de Arksteestraat, in plaats van de geldende tweerichtingsfunctie, ingericht als eenrichtingsweg. Via de Van Welderenstraat kon de Arksteestraat worden opgereden naar de ventweg aan de Oranjesingel.

Gedurende de proef werd regelmatig tegen de rij-inrichting de Arksteestraat opgereden. Uit interviews met gebruikers bleek dat zij de situatie – ondanks de aanwezige bebording – onduidelijk bleven vinden. Door toevoeging van de Arksteestraat aan het gebied voor de avond- en nachtafsluiting ontstaat er een helder afgebakend gebied, hetgeen de handhaving van de regels vereenvoudigd. Om deze reden is de politie hier ook voorstander van.

Omliggende straten

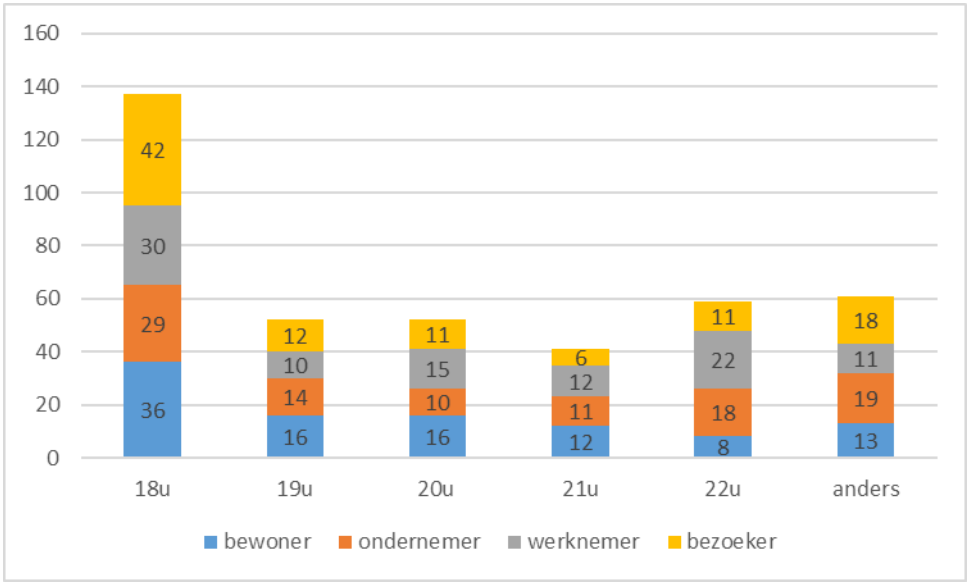
De afsluiting van de straten leidt niet alleen in het afgesloten gebied maar ook in de directe omgeving tot verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De geconstateerde verbeteringen zijn daar wel kleiner. Waar in het afsluitgebied 82% voorstander is van de afsluiting is dit cijfer daarbuiten wel iets lager, maar nog steeds 74%. De meest gehoorde vraag uit de omliggende straten is waarom er niet meer straten worden afgesloten in de avonduren.

Uit het verkeersonderzoek van Studio Verbinding blijkt dat de verkeersdrukte in de Eerste Walstraat toenam in de eerste en tweede proeffase. Na afsluiting van de Eerste Walstraat is er een beperkte toename van de verkeersdrukte op de Bisschop Hamerstraat en de In de Betouwstraat waarneembaar. Over het algemeen wordt het verkeersbeeld in de binnenstad rustiger en hierdoor verkeersveiliger. Er zijn veel minder hard rijdende auto’s door de Ringstraten.

In sommige omliggende straten rond het afgesloten gebied neemt volgens het verkeersonderzoek de parkeerdruk toe. Hierdoor is de bezettingsgraad hier zeer hoog, waardoor automobilisten met een parkeervergunning in het centrum langer rondjes moeten rijden om een plek te vinden. De gemiddelde loopafstanden voor bewoners en bezoekers naar hun reisdoel wordt hierdoor groter.

Afsluitingstijden

Tijdens de proef is geëxperimenteerd met verschillende afsluitingstijden. Een zeer ruime meerderheid wenst de straten af te sluiten tot 06.00 uur. Over de starttijd van de afsluiting is een minder eensluidend beeld. De grootste groep van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers wenst een afsluiting vanaf 18.00 uur. De andere mogelijke sluitingstijden (na 19.00 uur, na 20.00 uur, na 21.00 uur of na 22.00 uur) worden echter ook regelmatig als voorkeur aangegeven.



Afbeelding 6. Het aantal bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers dat de voorkeur uitspreekt voor de starttijd van de afsluiting (Bron: Enquête Afsluiting, gemeente Nijmegen)

Conclusie en advies

Uit alle deelonderzoeken komt de proefafsluiting als een succes naar voren. In de afgesloten straten, maar ook in de omgeving eromheen verbetert aantoonbaar de leefbaarheid, de verkeers- en sociale veiligheid. Daarnaast wordt er door het merendeel van de omwonenden, ondernemers, gebruikers en werknemers minder overlast ervaren. Dit positieve beeld wordt bovendien bevestigd door de politie en het Team Handhaving. Het advies is daarom om de avond- en nachtafsluiting definitief te maken voor het tijdens de proef reeds afgesloten gebied, aangevuld met een afsluiting van de Arksteestraat.

De keuze voor de starttijd voor de afsluiting is vanuit verschillende perspectieven te benaderen. Vanuit bewonersperspectief is een afsluiting vanaf 18.00 uur gewenst. Vanuit een deel van de ondernemers en werknemers wordt een sluiting vanaf 21.00 of 22.00 uur gewenst, omdat deze beter aansluit bij de openingstijden van een deel van de ondernemers. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is een afsluiting vanaf 18.00 uur wenselijk, omdat bij een sluiting vanaf 21.00 uur, tussen 18.00 en 21.00 uur het rondje rijden plaatsvindt. Om deze laatste reden adviseren wij om voor een starttijd van 18.00 uur te kiezen. Deze keuze betekent naar verwachting wel dat een aantal ondernemers hiermee in hun bedrijfsvoering in meer of mindere mate geraakt worden.
Een ruime meerderheid van alle respondenten is voor een eindtijd van de afsluiting van 06.00 uur. Hiermee wordt bovendien de nachtrust van bewoners het beste beschermd. Om deze reden adviseren we de afsluiting tot 06.00 uur te laten verlopen.

De afsluiting is een maatregel die past bij het autoluw maken van de binnenstad, een ambitie die staat opgenomen in het coalitieakkoord 2022-2026 en in de ‘Koers voor de Binnenstad’. De afsluiting sluit bovendien aan bij mobiliteitstransitie.

Aandachtspunten rondom de afsluiting

Er zijn enkele punten die aandacht nodig hebben wanneer de avond- en nachtafsluiting ingevoerd wordt:

- Het is van belang om de effecten van de avond- en nachtafsluiting te blijven monitoren, omdat deze bij een permanente afsluiting anders kunnen zijn dan bij een proef. Afhankelijk van de uitkomsten van de monitoring na 3 maanden kan er tussentijds bijgestuurd worden door een wijziging in maatregelen zoals de plaatsing van extra camera’s of pollars.
- Overdag blijven de straten open. Er worden door bewoners en ondernemers ook overdag hard rijdende auto’s gesignaleerd die voor onveilige situaties zorgen. Het aantal is echter een stuk kleiner. De overlast hiervan moet na invoering van de definitieve afsluiting worden gemonitord en er moet worden bekeken of dit toeneemt. Zo nodig moeten aanvullende maatregelen worden genomen.
- Tijdens de proef werd logistiek verkeer tijdens de afsluitingsperiode doorgelaten. Desondanks ervaarde sommige verminderde mogelijkheden om te laden en lossen. Om deze belemmeringen op te lossen moet met ondernemers nader worden onderzocht hoe de ervaren problemen kunnen worden opgelost.