



Actieve raadsinformatie

Registratienummer 2025-44

Datum: 11-maart-2025
Van collegelid: S.J.L. Nienhuis
Aan: Raads- en commissieleden
Onderwerp: Resultaten Pilot autoluw centrum Heerde

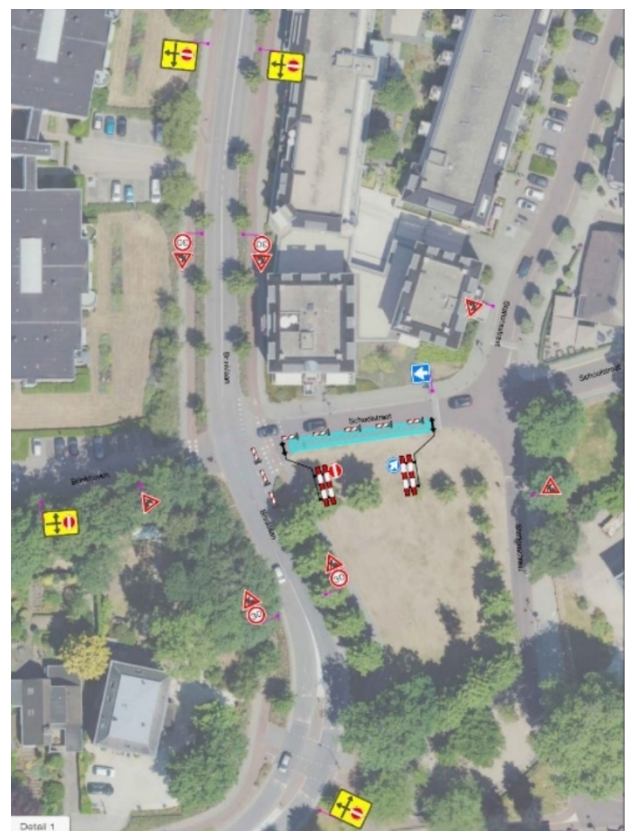
Inleiding

In lijn met het 'Coalitieakkoord samen leven, samen doen' uit 2022 is in 2024 een pilot uitgevoerd om het centrum van Heerde autoluw te maken. In het coalitieakkoord is daar het volgende over opgenomen:

'In de zomer is het druk in het centrum: er zijn veel toeristen en evenementen. Daarom gaan we minder verkeer toelaten op zaterdag na 16 uur en op dagen dat er activiteiten zijn in het centrum. Dat doen we vanaf het einde van de middag en in eerste instantie als proef. En natuurlijk in overleg met ondernemers en aanwonenden.'

Om goed te kunnen onderzoeken wat de effecten zijn heeft de pilot een uitgebreidere vorm gekregen dan in het coalitieakkoord is genoemd. De pilot had ten doel de beleving van inwoners te meten ten gevolge van werende maatregelen om het centrum van Heerde autoluw te maken. Daarnaast is onder Heerdenaren en centrumbezoekers de (verwachte) veranderingen in verblijfskwaliteit onderzocht.

Om dit doel te bereiken is de volgende maatregel genomen: het éénrichtingsverkeer maken van de Schoolstraat tussen de kruising Schoolstraat- Stationsstraat en de kruising Schoolstraat- Brinklaan. Het éénrichtingsverkeer gold in de richting van de Stationsstraat naar de Brinklaan. De pilot heeft 4 weken geduurd en vond plaats van 16 augustus 2024 tot en met 16 september 2024. Tijdens de pilot was ook sprake van wegwerkzaamheden. Interessant is in hoeverre die hebben bijgedragen aan de doelstelling (autoluw maken) van de pilot. Tot slot waren we nieuwsgierig naar de effecten van de maatregelen op andere, omliggende wegen.



Figuur 1: Verkeersmaatregelen Schoolstraat.
Aan de zijde Brinklaan was een verkeersregelaar gepositioneerd.

Tijdens de pilot zijn op twee manieren gegevens verzameld. Er zijn verkeerstellingen/kentekenonderzoek gedaan. Hiermee zijn harde data verzameld over het aantal motorvoertuigen op de Dorpsstraat en de omliggende wegen. Daarnaast is er geënuquêteerd. Met de enquête is data over de beleving van het centrum verzameld. Zowel de tellingen als enquêtes zijn tijdens en na afloop van de pilotperiode gehouden. De enquête is verder zowel fysiek als digitaal uitgezet.

Middels deze Actieve raadsinformatie willen u graag informeren over de resultaten van deze onderzoeken.

Begrippenlijst

Autoluw: Een gebied waarin de omvang van het autoverkeer in enige mate wordt teruggedrongen. Een voorbeeld is het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer in een gebied en dit gebied zodanig inrichten dat de snelheid laag is.

Autovrij/nagenoeg autovrij: gebied waarin geen auto's mogen rijden, of waar alleen onder stringente voorwaarden auto's zijn toegestaan. Bevoorradend verkeer of bewoners kunnen winkels en woningen nog wel bereiken met de auto al zij het via een andere route.

Bereikbaarheid: Maat voor de toegankelijkheid van een bestemming, uitgedrukt in tijd en/of kosten en/of moeite.

(Verkeer) weren: Door het nemen van maatregelen het voor (gemotoriseerd) verkeer minder aantrekkelijk maken van een bepaalde route. Maatregelen kunnen zijn: het om moeten rijden om op een bepaalde locatie te komen, het afsluiten van bepaalde wegen of fysieke maatregelen zoals drempels en wegversmallingen om een weg minder snel en comfortabel te maken.

Kernboodschap

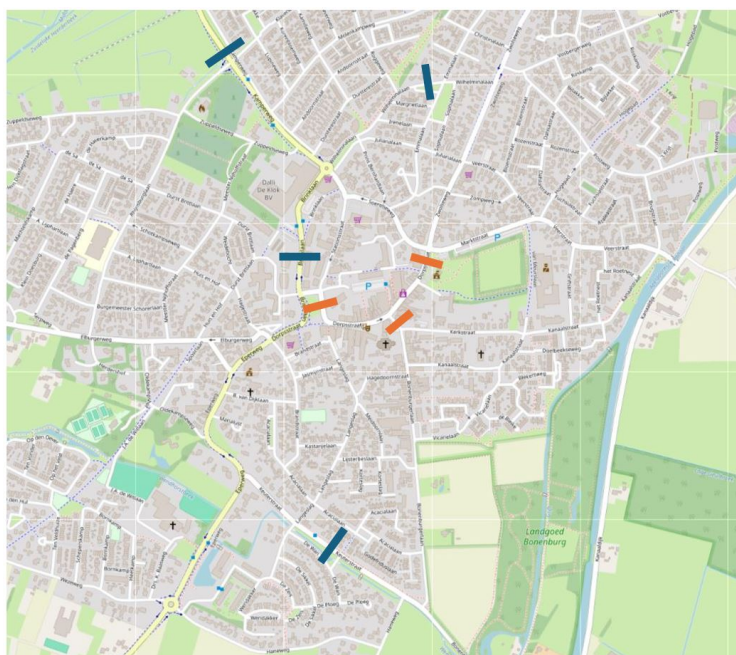
Uitslagen verkeerstellingen en kentekenonderzoek

Significante reductie van verkeersintensiteit in het centrum

Uit het kentekenonderzoek en de verkeerstellingen blijkt dat tijdens de pilot het aantal voertuigen in het centrum per werkdag met 45% is afgenomen. Op een normale werkdag rijden er 2200 motorvoertuigen door de Dorpsstraat. Tijdens de pilot reden er gemiddeld 1200 voertuigen per werkdag, een afname van 1000 voertuigen. Een dergelijke reductie is ook in het weekend zichtbaar, met een afname van 45%-58%.

De wegen rondom het centrum hebben voldoende capaciteit om de extra verkeersintensiteiten goed op te vangen

Tijdens de pilot zijn rondom het centrum op verschillende plaatsen verkeerstelling uitgevoerd. Deze tellingen zijn gehouden tijdens en na de pilotperiode.



Figuur 2: Locaties verkeerstellingen en kentekenonderzoek

De tellingen zijn gehouden op de volgende locaties:

- Kamperweg
- Wilhelminalaan
- Brinklaan
- Stationsstraat
- Keuterstraat

Uit de tellingen blijkt dat er op alle omliggende wegen een toename van verkeer is te zien. Dit is logisch omdat het verkeer andere wegen zoekt om haar bestemming te bereiken. Het verkeer op de Dorpsstraat is niet verdwenen, het moet een nieuwe route vinden. De toenames op de omliggende zijn beperkt en hebben tijdens de pilot niet tot problemen geleid.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat de pilot niet voor verkeersproblematiek zorgt op de omliggende wegen.

Resultaten enquêtes

De enquêtes zijn uitgevoerd door enquêteurs van Right Marktonderzoek en gehouden op verschillende werkdagen tijdens de pilot (week 36 en 37) en na afloop van de pilotperiode (week 39 en 40). In totaal hebben 410 bezoekers van het centrum aan het onderzoek deelgenomen. Deze zijn gelijk verdeeld over beide enquête periodes (205 tijdens en 205 na afloop). De enquête is daarnaast 161 keer ingevuld via www.samenwerkenaanheerde.nl.

Gedurende een deel van de pilot waren er werkzaamheden aan kabels en leidingen in de Stationsstraat. Het onderzoeksbureau heeft aangegeven dat deze werkzaamheden geen aantoonbaar effect hebben gehad op de resultaten van de enquête.

Beperkte invloed op het gedrag

Uit de enquête blijkt dat het weren van het doorgaand verkeer weinig invloed op de bezoekfrequentie van bezoekers van het centrum. Zowel tijdens als buiten de pilot heeft 83% aangegeven dat het geen invloed heeft op de frequentie en de wijze waarop men het centrum bezoekt.

Overwegend positieve mening over het weren van doorgaand verkeer

Zowel tijdens als buiten de pilot vindt 62% het weren van het doorgaand verkeer uit (een deel van) het winkelcentrum van Heerde een goed idee; zij zijn het (geheel) eens met de stelling 'Ik vind het een goed idee om het doorgaand verkeer te weren uit (een deel van het) winkelcentrum van Heerde'.

In totaal is 20% het (geheel) oneens met deze stelling (tijdens pilot: 19% / buiten pilot: 21%), zij vinden het weren van het doorgaand verkeer uit (een deel van) het centrum geen goed idee. Zij vinden het met name niet prettig omdat het centrum minder goed bereikbaar is en omdat ze denken dat het slecht is voor de winkeliers. Deze mening wordt overwegend geuit door respondenten die tijdens de uitvraag ook met de auto naar het centrum zijn gekomen.

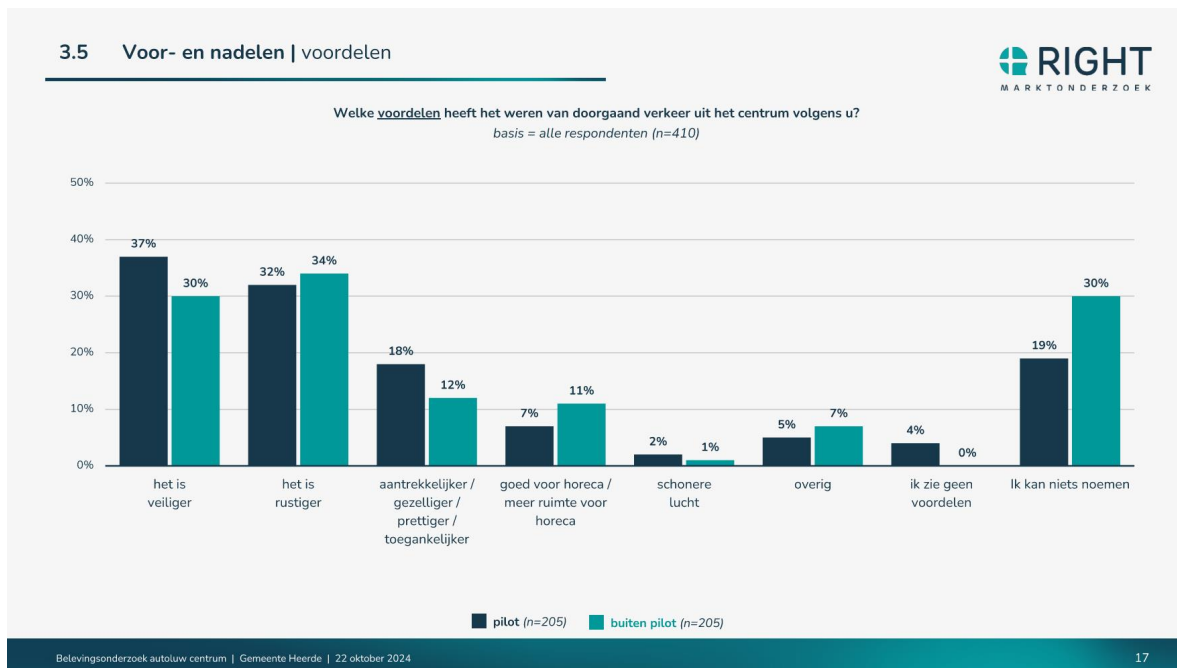
Het weren van doorgaand verkeer heeft naar verwachting verschillende voor- en nadelen

In de enquête is uitvraag gedaan over de verwachte voor- en nadelen van het weren van doorgaand verkeer uit het centrum.

De belangrijkste voordelen zijn de verwachtingen dat het veiliger en rustiger wordt. Beide worden door iets meer dan 30% van de respondenten genoemd. Andere voordelen die genoemd worden zijn dat het centrum gezelliger/aantrekkelijker/toegankelijker wordt (genoemd door 18% tijdens pilot en

12% buiten pilot) en dat het goed is voor de horeca (genoemd door 7% tijdens pilot en 11% buiten pilot).

Opvallend is dat er vrij weinig verschil is tussen de beantwoording van de uitvraag tijdens de pilot en beantwoording na afloop daarvan. Uitzondering hierop is het antwoord 'Ik kan niets noemen'. Dit is tijdens de pilot door 19% van de respondenten genoemd en na afloop van de pilotperiode door 30%. Dit komt neer op een verschil van 11% wat als substantieel kan worden gezien en een groter verschil is dan bij de andere antwoorden. Er kan van afgeleid worden dat men tijdens de pilot iets gemakkelijker de voordelen ziet dan toen dezelfde vraag buiten de pilotperiode werd gesteld.



Figuur 3: Voordelen weren doorgaand verkeer

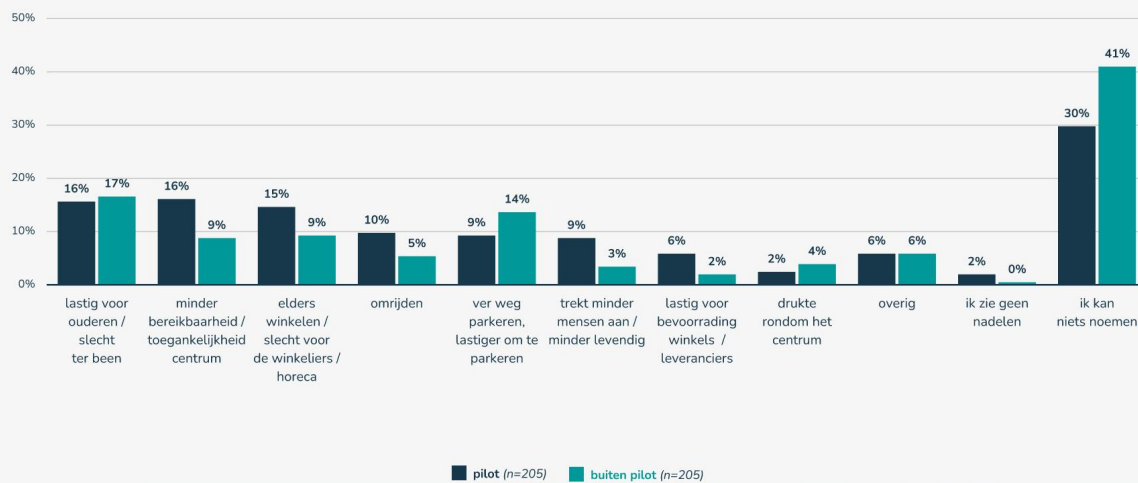
De belangrijkste nadelen die genoemd worden zijn meer verdeeld over verschillende antwoorden. Er zijn 4 antwoorden die door een vergelijkbaar percentage respondenten wordt genoemd. Dit zijn; de slechtere bereikbaarheid voor ouderen, de verslechterde bereikbaarheid van het centrum, een verslechterd klimaat voor ondernemers en het verder weg moeten of lastiger kunnen parkeren. Alle antwoorden worden door ongeveer 10% tot 15% van respondenten genoemd.

Verder kan 30% van de respondenten geen nadelen noemen tijdens de pilot tegenover 41% na afloop van de pilotperiode, een verschil van 11%. De verschillen van de antwoorden die zijn gegeven tijdens de pilot en na afloop van de pilotperiode zijn ook hier erg beperkt.

Hier kan uit geconcludeerd worden dat er een verschil wordt ervaren in hoe het centrum wordt beleefd tijdens en na de pilotperiode enerzijds maar dat het verschil niet zeer groot is anderzijds.

3.5 Voor- en nadelen | nadelen

Welke nadelen heeft het weren van doorgaand verkeer uit het centrum volgens u?
basis = alle respondenten (n=410)



Belevingsonderzoek autoluw centrum | Gemeente Heerde | 22 oktober 2024

18

Figuur 4: Nadelen weren doorgaand verkeer

Relatie andere besluitvorming

Er is een duidelijke link met de motie die 27 januari 2025 is aangenomen door de gemeenteraad. Deze actieve raadinformatie gaat hier niet op in omdat deze is gericht op het weergeven van de resultaten van de onderzoeken die rondom de Pilot autoluw centrum zijn uitgevoerd. Deze resultaten worden wel meegenomen in de beantwoording van de motie.

Algemene conclusie

De gekozen maatregel is effectief geweest in het weren van gemotoriseerd verkeer. Zowel op werkdagen als in het weekend is een afname van minimaal 45% van het aantal motorvoertuigen op de Dorpsstraat geregistreerd. Uit de tellingen die op omliggende wegen zijn gedaan blijkt dat overal het aantal voertuigen beperkt toeneemt. Deze omliggende wegen hebben voldoende capaciteit om deze extra voertuigen op te vangen. De gekozen maatregel leidt dan ook niet tot verkeersproblemen.

Uit de gehouden enquêtes kan afgeleid worden dat respondenten niet verwachten minder naar het centrum van Heerde te gaan. Daarnaast zijn respondenten overwegend positief over het weren van doorgaand verkeer uit het centrum. Men ziet verschillende voor- en nadelen waarbij de toegenomen veiligheid en rust als grootste voordelen worden genoemd. Bij de nadelen kunnen er niet één of twee opties aangewezen worden die als belangrijkste worden gezien.

Omdat de enquêtes zowel tijdens als na afloop van de pilotperiode zijn gehouden kunnen de antwoorden uit deze periodes vergeleken worden. Bij de meeste vragen is er een verschil te zien tussen de twee opties wat duidt op een merkbaar effect in de ervaring van het centrum. De verschillen bij de meeste antwoorden zijn daarentegen beperkt van omvang. Geconcludeerd wordt dan ook dat er een (positief) effect is op de beleving van het centrum maar dat dit effect beperkt is van omvang.

De verzamelde data en de daaruit getrokken conclusies vormen waardevolle input voor de verdere ontwikkeling van beleid op het gebied van mobiliteit en verkeer en ruimte. De resultaten worden

meegenomen in het Mobiliteitsplan en het verkeerscirculatieplan. Daarnaast dienen de bevindingen als onderbouwing voor verschillende moties. Specifiek gaat het om de moties die betrekking hebben op het verkeer in het centrum van Heerde en het centrumplan. Door deze inzichten te integreren, kan het beleid beter worden afgestemd op de daadwerkelijke verkeersstromen en de ervaren effecten van de genomen maatregelen.

Bijlagen:

1. Samenvatting resultaten kentekenonderzoek
2. Rapportage belevingsonderzoek autoluw Heerde