

Stappenplan voor de
afsluiting voor auto-
verkeer van binnenste-
delijke gebieden

Amsterdam, juni 1992
Van Dijk, Van Soomeren en Partners B.V.
Han Bruinink
Martin van der Guguten

Inhoud

	pag.
<i>Samenvatting</i>	<i>1</i>
1 Inleiding	2
1.1 Achtergrond en aanleiding	2
1.2 Doelstelling en onderzoeksopzet	2
1.3 Leeswijzer	3
2 Enschede	4
2.1 Aanleiding tot de afsluiting	4
2.2 Doel van de afsluiting	4
2.3 Kenmerken van de afsluiting	4
2.4 Procesgang	5
2.5 Conclusies	8
3 Nijmegen	11
3.1 Aanleiding tot de afsluiting	11
3.2 Doel van de afsluiting	11
3.3 Kenmerken van de afsluiting	11
3.4 Procesgang	12
3.5 Conclusies	13
4 Zaanstad	14
4.1 Aanleiding tot de afsluiting	14
4.2 Doel van de afsluiting	14
4.3 Kenmerken van de afsluiting	14
4.4 Procesgang	15
4.5 Conclusies	16
5 Stappenplan	17
5.1 Inleiding	17
5.2 Opzet en voorbereiding	17
5.3 Uitvoering en begeleiding	20
5.4 Evaluatie en nazorg	21
5.5 Conclusies	22
6 Toepassing van het stappenplan	23
6.1 Inleiding	23
6.2 Uitwisseling tussen reeds actieve gemeenten	23
6.3 Informeren van overige gemeenten	24
6.4 Ondersteunen van proefgemeenten	24
6.5 Conclusie	24

Samenvatting

In opdracht van de Dienst Verkeerskunde (DVK) van Rijkswaterstaat heeft Van Dijk, Van Soomeren en Partners B.V. een procesevaluatie uitgevoerd met betrekking tot de proefafsluiting voor autoverkeer van de binnenstad van Enschede. Over deze procesevaluatie is een afzonderlijke publicatie verschenen. In vervolg op dit onderzoek wordt in deze rapportage een globaal stappenplan beschreven, dat als leidraad kan worden gehanteerd bij het structureren van het proces om te komen tot afsluiting van binnenstedelijke gebieden voor autoverkeer. Ter voorbereiding hiervan heeft een telefonische inventarisatie plaatsgevonden onder tien gemeenten, die op dit terrein enige ervaring hebben opgedaan en zijn de ervaringen van de gemeenten Maastricht, Nijmegen en Zaanstad nader geanalyseerd (case-studies).

Uit de vergelijking tussen de diverse gemeenten komt naar voren dat er naast overeenkomsten ook grote verschillen bestaan in de aanpak. Dit heeft niet alleen te maken met het verloop van het proces, maar tevens met de doelstellingen en de reikwijdte van de afsluiting en de kenmerken van het betreffende gebied. Desalniettemin is een globaal stappenplan ontwikkeld, waarbij per stap is aangegeven welke aspecten van cruciaal belang zijn en op welke manier op eventuele knelpunten geanticipeerd kan worden.

Het stappenplan ziet er als volgt uit:

I Opzet en voorbereiding

- 1 Voorbereiden en formuleren van de opdracht
- 2 Analyseren van de problematiek
- 3 Overleg voeren met betrokken maatschappelijke sectoren
- 4 Opzetten van een projectorganisatie
- 5 Formuleren van doelstellingen en contouren van de aanpak
- 6 Opstellen van een plan van aanpak
- 7 Behandeling in College van B&W
- 8 Verzorgen van inspraak/informatie
- 9 Besluitvorming in Gemeenteraad

II Uitvoering en begeleiding

- 10 Geven van voorlichting
- 11 Realiseren van de afsluiting
- 12 Inspelen op concrete knelpunten
- 13 Doorvoeren van aanvullende maatregelen

III Evaluatie en nazorg

- 14 Uitvoeren van onderzoek
- 15 Besluitvorming over de resultaten
- 16 Begeleiden van de uitvoering
- 17 Nazorg en afronding

Bij de beschrijving van het stappenplan is nadrukkelijk aangegeven dat er geen standaardprocedure kan worden aangegeven voor de wijze van afsluiting van binnenstedelijke gebieden voor autoverkeer. Uiteindelijk zal elk proces haar eigen verloop krijgen en toegesneden moeten worden op de situatie ter plekke. Het rapport wordt afgesloten met een voorstel voor toepassing van het stappenplan.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

In samenwerking tussen de ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) wordt thans uitvoering gegeven aan het project "Stimulering auto-arme stedelijke gebieden" (SVV, spoor 9 en NMP A-80). Dit project is gericht op het veiliger maken van het stedelijk verkeer, het leefbaarder maken van de openbare ruimte, het verminderen van de automobiliteit en het verbeteren van de lokale milieukwaliteit. In het projectvoorstel wordt voorgesteld om te komen tot een aantal proefprojecten in stedelijke gebieden.

In diverse gemeenten is reeds enige ervaring opgedaan met het autovrij maken van binnenstedelijke gebieden. Het project in de binnenstad van Enschede wordt beschouwd als één van de meer succesvolle ervaringen, ondanks het feit dat het een beperkt gebied betreft en de afsluiting slechts gedurende bepaalde dagen en uren van kracht is.

Tegen de achtergrond van de opzet van proefprojecten bestaat bij de projectgroep "Autoarme stedelijke gebieden" behoefte aan het reconstrueren en analyseren van het verloop van het proces in Enschede. In dit kader heeft de Dienst Verkeerskunde (DVK) van Rijkswaterstaat aan Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) de opdracht verstrekt voor een procesevaluatie van de (proef)afsluiting in Enschede, waarbij tevens inzicht wordt gegeven in het draagvlak van het project. Over deze procesevaluatie is een afzonderlijke rapportage verschenen¹. Daarnaast heeft de DVK aangegeven dat het gewenst is om na te gaan in hoeverre vanuit deze procesevaluatie een stappenplan kan worden ontwikkeld voor de opzet, begeleiding en evaluatie van toekomstige proefprojecten op dit gebied. De voorliggende rapportage beschrijft een stappenplan, dat als leidraad kan dienen voor vergelijkbare projecten binnen andere gemeenten.

1.2 Doelstelling en onderzoeksopzet

Aan het onderhavige onderzoek heeft de volgende doelstelling ten grondslag gelegen:

- Het ontwikkelen van een globaal stappenplan, dat als leidraad kan dienen voor het opzetten, begeleiden en evalueren van projecten die betrekking hebben op het afsluiten van een binnenstedelijk gebied voor autoverkeer.

In eerste instantie hebben de gegevens uit de procesevaluatie van de proefafsluiting in Enschede gediend als basis voor de ontwikkeling van het stappenplan. Omdat echter op basis van één casus of project geen algemeen geldend stappenplan tot stand kan komen, is besloten om de ervaringen uit Enschede te toetsen in een aantal andere gemeenten, die initiatieven hebben ontplooid met het 'autovrij' maken van delen van de (binnen)stad. In dit kader is er in november 1991 reeds een korte telefonische inventarisatie uitgevoerd onder tien gemeenten waarvan (enigszins) bekend was dat deze gemeenten bezig zijn met het (gedeeltelijk) afsluiten

¹ Bruinink, H. & M. van der Gugten: "Procesevaluatie autovrije binnenstad in de gemeente Enschede", Van Dijk, Van Soomeren en Partners, Amsterdam, juni 1992.

van de binnenstad². Uit deze inventarisatie kwam naar voren dat met name de gemeenten Maastricht, Nijmegen en Zaanstad een interessante referentie (kunnen) bieden met betrekking tot de procesevaluatie in Enschede.

Tegen de achtergrond van de ontwikkeling van het stappenplan hebben in mei 1992 interviews plaatsgevonden met de projectcoördinator of meest betrokken persoon bij de projecten in de drie bovengenoemde steden. Tijdens deze interviews is aandacht besteed aan zowel de analyse van het proces rond de afsluiting(-splannen) in de eigen gemeente als de beoordeling van het proces in de gemeente Enschede. Daarnaast is de beschikbare documentatie rondom deze projecten bestudeerd.

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende eerste hoofdstuk, wordt in de hoofdstukken 2, 3 en 4 nader ingegaan op het verloop van het proces in achtereenvolgens de gemeenten Enschede³, Nijmegen, Zaanstad. In elk hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de aanleiding, het doel, de kenmerken en de procesgang van de afsluiting. Aangezien in de gemeente Maastricht nog geen ervaring is opgedaan met het daadwerkelijke afsluiten van delen van de binnenstad voor autoverkeer, is besloten deze casestudy niet in de rapportage op te nemen.

In hoofdstuk 5 wordt een beschrijving gegeven van een stappenplan, dat als leidraad kan dienen voor het opzetten, begeleiden en evalueren van een (gedeeltelijke) afsluiting van binnenstedelijke gebieden. Op verzoek van de DVK is in het laatste hoofdstuk tevens een voorstel beschreven voor de toepassing van dit stappenplan bij het ondersteunen van proefgemeenten, het uitwisselen tussen reeds actieve gemeenten en het informeren van overige gemeenten.

2 Het betrof hier de volgende gemeenten: Alkmaar, Delft, Eindhoven, 's Gravenhage, Groningen, Maastricht, Nijmegen, Utrecht, Wijchen en Zaanstad.

3 Volledigheidshalve is in deze rapportage een korte beschrijving van de casus 'Enschede' opgenomen. Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de afzonderlijke verschenen rapportage 'Procesevaluatie autovrije binnenstad in de gemeente Enschede'.

2 Enschede

2.1 Aanleiding tot de afsluiting

In 1982 werd in de Enschedese binnenstad een verkeerscirculatiesysteem ingevoerd ter beperking van de toenemende automobiliteit, die mede als gevolg van het aantrekkelijker worden van de binnenstad (nieuwe functies op braakliggende terreinen van de ineengestorte textielindustrie) het winkelgebied dreigde te verstoppen. Dit circulatieplan kreeg de vorm van een zogenaamde ontsluitingslus van circa 1000 meter lengte, die door auto's slechts in één richting bereden mocht worden. Het circulatieplan ging er van uit dat de automobilist de binnenstad na verloop van tijd zou gaan mijden. De ervaringen van de daarop volgende jaren wezen echter uit dat deze voorspelling niet is uitgekomen. Vooral op koop- en uitgaansavonden en zaterdags tijdens de openingstijden van de winkels ondervond de binnenstad op en langs de ontsluitingslus veel hinder van rijdend en stilstaand autoverkeer. Deze ontwikkeling noopte de gemeente tot ingrijpen. Daar de politie aangaf niet in staat te zijn om door middel van controle de verkeersproblematiek op te lossen, gingen begin 1989 de (eerste) ideeën richting (gedeeltelijk) afsluiten van de binnenstad en werd uiteindelijk eind juni 1991 de proefafsluiting realiteit.

2.2 Doel van de afsluiting

Door de overlast van rijdende en foutgeparkeerde auto's in de binnenstad op momenten dat er sprake is van veel voetgangers in het gebied en op de avond- en nachturen (vooral weekends), is een onaanvaardbare aantasting van de leefbaarheid voor bewoners en het verblijfsklimaat voor bezoekers van de binnenstad ontstaan.

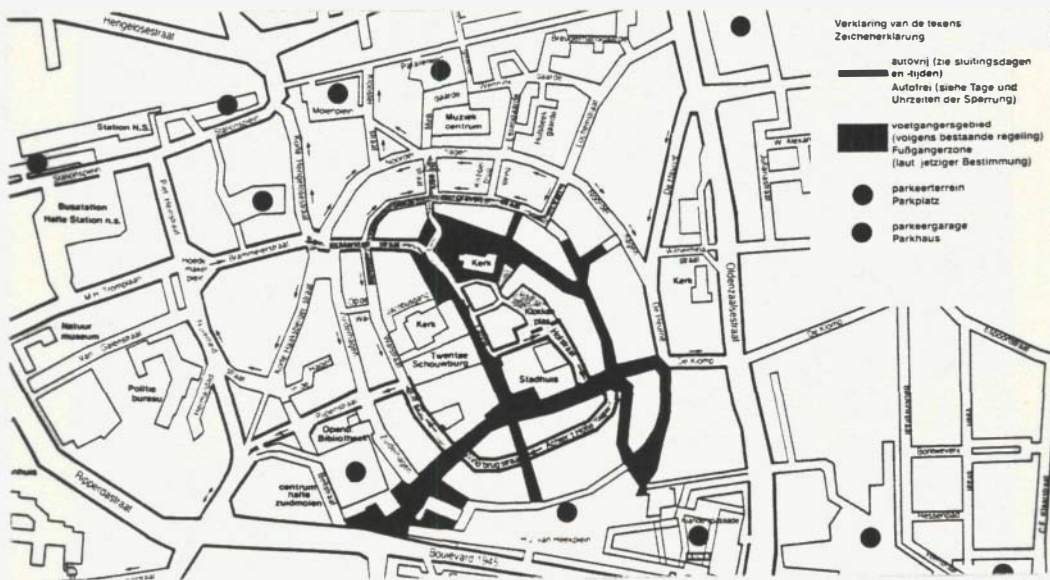
Het doel van de afsluiting luidt dan ook als volgt:

'het verbeteren van de leefbaarheid voor bewoners en het verblijfsklimaat voor bezoekers van de binnenstad door het terugdringen van de overlast door rijdend en stilstaand autoverkeer in dat gebied op het moment van afsluiting.'

2.3 Kenmerken van de afsluiting

Afbeelding 1 geeft een situatieschets/plattegrond van het gebied waar de proefafsluiting zich afspeelt. Het gaat om een vrij compact binnenstadgebied van ongeveer 300 bij 300 meter. Een deel van dit gebied bestaat reeds uit voetgangersgebied. Er is ten tijde van de afsluiting één toegang tot het gebied, gelegen aan de Marktstraat. Deze toegang is bewaakt en uitgerust met een door het bewakingspersoneel te bedienen slagboom. Verder zijn er twee uitgangen, waarvan er één is gelegen aan de Bolwerkstraat en de andere zich op de Walstraat ter hoogte van de Pijpenstraat bevindt. Beide uitgangen zijn voorzien van automatische slagbomen, die reageren op detectielussen in het wegdek. De overige in-/uitgangen worden steeds door middel van het plaatsen van paaltjes afgesloten.

Afbeelding 1: Situatieschets autovrij gebied Enschede



De afsluiting van de binnenstad voor autoverkeer vindt plaats gedurende de volgende uren:

- donderdag van 18.00 uur tot vrijdag 05.00 uur;
- vrijdag van 18.00 uur tot zaterdag 05.00 uur;
- zaterdag van 11.00 uur tot zondag 05.00 uur;
- zondag van 14.00 uur tot maandag 05.00 uur.

Tijdens de afsluiting blijft de binnenstad wel toegankelijk voor bewoners en ondernemers van de binnenstad die een speciaal toegangspasje hebben aangevraagd, voor taxi's, voor hulp- en dienstverleningsvoertuigen en voor (brom)fietzers. Voor theaterbezoekers is ook in een toegangsregeling voorzien, mits zij in het bezit zijn van een entreebewijs en met minimaal twee personen in de auto zitten. Na het afzetten van de passagier(s) is de bestuurder verplicht de auto buiten het afgesloten gebied te parkeren. Wat betreft het parkeren is er aan de rand van het centrum voldoende opvang in onder meer parkeergarages. Tevens zijn voor gehandicapten extra invalideparkeerplaatsen (IVP's) direct buiten het gebied aangelegd. Vanaf de parkeergarage aan het Stationsplein, die op de dagen van de afsluiting ook de hele nacht opengesteld is⁴, rijdt op donderdagavond (koopavond) en zaterdag tijdens de winkeluren elk kwartier een Pendelbus door het gebied.

2.4 Procesgang

Doordat het in 1982 ingevoerde verkeerscirculatiesysteem de toenemende verkeersdruk in de binnenstad onvoldoende kan terugdringen en tevens de politie nauwelijks kan optreden tegen met name foutparkeerders, ontstaan binnen de gemeente de eerste gedachten richting een (gedeeltelijke) afsluiting van de binnenstad. In februari 1989 wordt door de gemeente een inspraak-/informatieavond georganiseerd.

⁴ Door de lage bezettingsgraad van de parkeergarage in de nachtelijke uren is deze garage momenteel (nog) toegankelijk tot 01.00 uur 's nachts. Vanaf 1 juni 1992 stelt de gemeente de parkeergarage op de donderdag, vrijdag en zaterdagavond weer open, echter nu in samenwerking met de Horeca, die ook de helft van de kosten zal dragen.

seerd over een eventuele afsluiting. Het aldaar besproken (globale) voorstel van de gemeente om de binnenstad gedurende bepaalde perioden af te sluiten stuit echter op hevig verzet van de ondernemers. Met name door een Horeca-ondernemer wordt fel tegen het voorstel geageerd, waardoor er een sfeer van vergaande terughoudendheid ontstaat. Voor de gemeente is het duidelijk dat er op dat moment onvoldoende draagvlak bestaat voor een afsluiting van de binnenstad voor autoverkeer. Maatregelen zijn destijds dan ook niet genomen en het voorstel beland min of meer in de ijskast. De overlast van rijdend en stilstaand verkeer blijft echter bestaan en neemt zelfs nog in omvang toe. De gemeente, die in een of andere vorm van afsluiting toch de beste oplossing voor de verkeersproblematiek blijft zien, laat vervolgens in het college-programma 1990-1994 opnemen dat "het stads-erf in fasen autovrij zal worden gemaakt, in goed overleg met bewoners, bedrijven en andere betrokkenen". Daarmee sluit de gemeente tevens aan bij het lange termijnbeleid van de rijksoverheid zoals dat voor Verkeer en Vervoer is vastgelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV).

Om het probleem met betrekking tot het autoverkeer in de binnenstad van Enschede nader te kunnen kwantificeren, vindt in april 1990 een onderzoek plaats naar de omvang van de autostromen, de bezettingsgraden van diverse parkeerterreinen langs en rondom de ontsluitingslus en de ritmotieven. De resultaten van dit onderzoek, neergelegd in de nota 'Onderzoek autoverkeer binnenstad Enschede' bevestigt de algemene opinie over de verkeersproblematiek en vormt tevens het startpunt voor de werkgroep "Binnenstad Autovrij", die in oktober 1990 wordt ingesteld. De werkgroep heeft de primaire taak te komen tot een voorstel hoe de problematiek met betrekking tot het autoverkeer in de binnenstad van Enschede kan worden opgelost. Daarbij neemt de projectcoördinator (als voorzitter van de werkgroep) in eerste instantie het voortouw, door de leden van de werkgroep te overtuigen, dat van alle (door de werkgroep) genoemde oplossingen voor de problematiek rond het autoverkeer in de binnenstad een vorm van afsluiting de beste oplossing is. Na deze 'lobby' onder de eigen werkgroepleden, die mede door de positieve opstelling van de Horeca (in tegenstelling tot 2 jaar geleden⁵) uiteindelijk weinig tijd vergt, wordt door de werkgroep begonnen met het opstellen van een plan van aanpak. Daarin wordt beschreven welk gebied wordt afgesloten, op welke tijden en voor welke personen, welke randvoorwaarden gelden en hoe de procedure en de besluitvorming zal gaan lopen. Tevens komen publiciteit, de wijze van evaluatie van de proefafsluiting en, bij gebleken succes van de afsluiting, de mogelijke vervolgstappen aan bod. Natuurlijk ontbreekt in het plan van aanpak ook een kostenplaatje van de afsluiting met bijkomende maatregelen niet.

Het nog prille voorstel (of eigenlijk meer de denkrichting) van de werkgroep wordt in maart 1991 middels een inspraak-/informatieavond aan de binnenstadbewoners voorgelegd. De bedoeling van deze avond is om de binnenstadbewoners te betrekken bij de planvorming en om de problemen die naar voren komen mee te nemen in de werkgroep. Veel kritiek levert deze inspraak-/informatieavond, die circa 30 belangstellenden trekt, niet op: het blijft meer bij het geven van nadere uitleg op bepaalde onderdelen van het plan van aanpak. De bijeenkomst heeft wel tot gevolg dat twee bewoners bereid zijn deel te nemen in de werkgroep⁶.

5 Deze omslag van de Horeca van tegenstander naar voorstander van de afsluiting is het gevolg van de positieve instelling van de vertegenwoordiger van de Horeca. Daarmee wordt eens te meer aangegeven dat het draagvlak van een bepaalde groep personen - in dit geval dus de Horeca - 'beïnvloed' kan worden door het enthousiasme van hun vertegenwoordiger.

6 Doordat één van beide bewoners tevens middenstander in de binnenstad is en het gevaar van belangenverstrengeling zich aandient, is door de werkgroep besloten deze persoon niet in de werkgroep onder te brengen.

In april 1991 is het plan van aanpak in grote lijnen gereed. Vergeleken met de eerste versie hebben de belangrijkste wijzigingen betrekking op een betere indeling van het plan van aanpak zelf en een aanpassing van de afsluitingstijden.

In mei 1991 wordt het voorstel van de werkgroep ter goedkeuring behandeld in de gemeenteraadsvergadering. B&W gaat vervolgens accoord met de proefafsluiting voor een half jaar, te beginnen eind juni 1991 en geeft tevens haar fiat aan de financiële dekking⁷. Via een inspraak-/informatieavond wordt de goedkeuring aan de belangstellenden medegedeeld. Inspraak op het plan kan nog wel op detailniveau plaatsvinden.

De werkgroep komt tot het moment van afsluiting dan nog twee keer bijeen, waarbij de stand van zaken wordt besproken en veel aandacht uitgaat naar voorlichting en publiciteit, zoals beschreven in een notitie van de afdeling Voorlichting van de gemeente Enschede over 'communicatieplanning afsluiting binnenstad Enschede'. Op 27 juni 1991 gaat de afsluiting officieel van start.

Tijdens de periode van afsluiting blijft de werkgroep bestaan, al wordt de vergaderfrequentie na enige tijd teruggebracht van één keer in de maand naar circa één keer per twee maanden. De belangrijkste taak van de werkgroep bestaat uit het oplossen van knelpunten die zich voordoen. Daarnaast wordt er binnen de werkgroep al voorzichtig gedacht aan mogelijke uitbreiding van de afsluiting en vindt er discussie plaats of de bewaakte toegang in de toekomst eventueel vervangen kan worden door een goedkoper geautomatiseerd systeem.

In oktober 1991 verschijnt het eerste evaluatierapport van de afdeling I&O van de gemeente Enschede. Het onderzoek geeft een overzicht van een aantal feitelijke ontwikkelingen. Door middel van tellingen zijn de passantenstromen, het verkeer op de ontsluitingslus en het aantal foutparkeerders tijdens de afsluiting in kaart gebracht. Tevens is het gebruik van de invalideparkeerplaatsen, de Pendelbus en de stationsgarage geïnterpreteerd. Uit dat onderzoek komt naar voren, dat vergeleken met de cijfers uit de nota 'Onderzoek autoverkeer binnenstad Enschede' van april 1990, de binnenstad eerder meer dan minder bezoekers telt en dat het autoverkeer op de ontsluitingslus zeer gering is en slechts een fractie uitmaakt van het vroegere aantal. Ook het foutparkeren in het afgesloten gebied is zeer sterk afgenomen, maar komt nog wel voor. Relatief weinig gebruik wordt gemaakt van de invalideparkeerplaatsen buiten het afgesloten gebied. Tenslotte blijkt ook de bezetting van de Pendelbus en de Stationsgarage zeer gering.

In november 1991 vindt een inspraak-/evaluatieavond plaats voor een ieder die belangstelling heeft. Tijdens deze avond worden de onderzoeksgegevens gepresenteerd en is er voldoende ruimte voor kritische op- en aanmerkingen, die echter merendeels achterwege blijven. Over het algemeen zijn de aanwezigen positief over de afsluiting.

Gezien de uitkomst van het tellingenonderzoek en de positieve signalen tijdens de inspraak-/evaluatieavond alsmede vanuit (individuele) bewoners en ondernemers uit het afgesloten gebied, stelt de werkgroep vervolgens voor om de proefperiode te verlengen met ruim een half jaar tot oktober 1992. Hierdoor bestrijkt de proefafsluiting een volledig jaar, zodat ook de effecten gedurende de wintermaanden en het voorjaar kunnen worden meegenomen in de besluitvorming om eventueel tot definitieve afsluiting over te gaan.

⁷ In totaal worden de kosten van de proefafsluiting voor een half jaar begroot op f. 300.000,-. Daarvan wordt het deel dat betrekking heeft op de investeringskosten (f. 71.000,-) voorgefinancierd binnen de Bouwdienst (worden bij de definitieve opzet vervolgens meegenomen). De resterende kosten worden gedekt uit het Mobiliteitsfonds (f. 50.000,-) en de begrotingspost voor onderhoud stadserf (f. 179.000,-).

In februari 1992 besluit de gemeenteraad in te stemmen met de voorgestelde verlenging. De kosten worden op overeenkomstige manier gedekt als in het eerste half jaar⁸.

Ter voorbereiding van de beslissing over een (eventuele) omzetting van de proef in een meer definitieve afsluiting vindt in de periode maart-mei 1992 een herhaling van het tellingenonderzoek plaats en een onderzoek naar de ervaringen, meningen en het (voorgenomen) gedrag van de (direct) bij de afsluiting betrokken groepen⁹.

Uit het draagvlakonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De proefafsluiting heeft volgens de meerderheid van elke onderscheiden doelgroep geleid tot een vergroting van het verblijf-/woonplezier in de binnenstad.
- Volgens ongeveer de helft van de passanten, de inwoners van het gebied, de gehandicapten, de inwoners van Enschede en de middenstand behoeft het aantal (proef-)afsluitingsuren geen wijziging. Men is tevreden met de huidige situatie. Van de passanten, inwoners van het gebied, inwoners van Enschede en de middenstand die daar ander over denken, spreekt de meerderheid zich uit voor een uitbreiding van het aantal afsluitingsuren. Alleen bij de gehandicapten zijn er meer voorstanders voor inkrimping van het huidige aantal afsluitingsuren dan voorstanders voor uitbreiding van deze uren. Van de inwoners aangrenzend aan het gebied geeft zelfs de meerderheid aan dat het aantal uren best uitgebreid mag worden.
- Ongeveer tweederde van de passanten, inwoners van het gebied, gehandicapten en inwoners van Enschede is tevreden met de huidige omvang van het gebied, dat is afgesloten voor autoverkeer. Uitbreiding of inkrimping is voor hen niet wenselijk. Bij de inwoners naast het gebied ligt dit percentage iets lager, maar daar staat tegenover dat de rest van deze groep het gebied in omvang graag ziet toenemen. Iets minder dan de helft van de middenstand vindt dat het gebied dat door middel van de proefafsluiting is afgesloten voor autoverkeer niet hoeft te veranderen. Van de middenstanders die daar anders over denken, is een ruime meerderheid van mening dat het gebied nog wel in omvang mag toenemen. Slechts een gering percentage per onderscheiden groep is van mening dat het gebied in omvang moet worden teruggebracht naar de situatie voor de proefafsluiting. De gehandicapten zijn hierin het meest uitgesproken met 14%.

De resultaten van dit draagvlakonderzoek worden meegenomen in de besluitvorming van B&W over een definitieve afsluiting.

2.5 Conclusies

In het kort kan het verloop van het proces rondom de afsluiting van de binnenstad van Enschede voor autoverkeer als volgt worden weergegeven:

8 De kosten worden geraamd op f. 220.000,-. Aangezien de investeringskosten hier onbreken, wordt f. 50.000,- gedekt uit het Mobiliteitsfonds en f. 170.000,- uit de post 'onderhoud stadserf'.

9 Het gaat hierbij om: ondernemers in het afgesloten gebied, bewoners in en rondom het afgesloten gebied, bezoekers van het stadscentrum, inwoners van Enschede, gehandicapten en vertegenwoordigers van hulpverlenende, dienstverlenende en controlerende instanties.

Schema: Procesgang rondom afsluiting

-89 Initiatief gemeente
02-89 Voorafgaande algemene inspraak-/voorlichtingsavond
12-89 Opname afsluiting in college-programma 90-94
04-90 Onderzoek autoverkeer binnenstad
10-90 Formeren werkgroep "Binnenstad Autovrij"
12-90 Overtuigen afsluiting beste oplossing
Opstellen plan van aanpak door werkgroep
03-91 Eerste inspraak-/voorlichtingsavond
04-91 Plan van aanpak gereed
05-91 B & W beslissing proefafsluiting
05-91 Tweede inspraak-/voorlichtingsavond
06-91 Voorlichting
06-91 Invoeren proefafsluiting voor ½ jaar
10-91 Evaluatie afsluiting binnenstad deel 1
11-91 Derde inspraak-/voorlichtingsavond
02-92 Verlenging proef met ½ jaar
05-92 Evaluatie afsluiting binnenstad deel 2
10-92 B & W beslissing definitieve afsluiting

Bij het succesvol realiseren van de proefafsluiting hebben de volgende aspecten een belangrijke rol gespeeld.

- De proefafsluiting heeft betrekking op een klein, beloopbaar centrum, dat reeds beschikt over voldoende parkeergelegenheid rondom het gebied waar de proefafsluiting van kracht is. Daarbij komt dat de inrichting van het gebied gunstig is in die zin, dat het aantal doorgaande wegen en toe- en uitgangen vrij beperkt is, waardoor de proefafsluiting fysiek eenvoudig bleek uit te voeren.
- De tijden waarop het gebied is afgesloten voor autoverkeer, blijken gunstig gekozen te zijn. Voor de ondernemers bijvoorbeeld, die bereikbaarheid hoog in het vaandel dragen, blijft de afsluiting gedurende de openingstijden van de winkels beperkt tot de koopavond en de zaterdag.
- De organisatiestructuur die is opgezet rond de proefafsluiting, is eenvoudig gehouden en bestaat enkel uit een werkgroep waarin vertegenwoordigers van alle belanghebbende partijen zitting hebben. Als bijzonder sterk punt is naar voren gekomen, dat het voorstel van de werkgroep voor de afsluiting, neergelegd in een plan van aanpak, een gezamenlijk produkt is geweest waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met ieders standpunten, wensen en ideeën. Daarbij is het van wezenlijk belang geweest dat alvorens met de planvorming over afsluiting is begonnen, de betrokkenen door de projectcoördinator zijn overtuigd van het feit, dat de enige reële oplossing voor de verkeersproblematiek in de binnenstad van Enschede een vorm van afsluiting is.
- De inzet van de projectcoördinator is zeker van belang geweest voor de voortgang van het proces en het succes met betrekking tot de proefafsluiting. Onder andere als voorzitter van de werkgroep, als contactpersoon naar de politiek toe en als luisterend oor naar de individuele burger heeft de coördinator een belangrijke, positieve stempel gedrukt op het verloop van de totale procesgang.

- Naast inspraakmogelijkheden van belanghebbenden en belangstellenden via de eigen belangenbehartigers in de werkgroep zijn er op verschillende momenten algemene inspraak-/informatieavonden gehouden: tijdens de planvorming, na de beslissing van de raad om tot de proefafsluiting over te gaan en op het moment dat de eerste effectevaluatie van de proefafsluiting is verschenen. Hierdoor is niet alleen voldoende mogelijkheid geboden voor een ieder om inspraak te leveren, maar ook voldoende gelegenheid gegeven om op de hoogte van de ontwikkelingen met betrekking tot de proefafsluiting te blijven.
- De werkgroep heeft zich kunnen beroepen op de nodige politieke rugdekking. Via met name de projectcoördinator is de verantwoordelijke wethouder intensief op de hoogte gehouden van de stand van zaken met betrekking tot de proefafsluiting en andersom kon de werkgroep ook rekenen op zijn steun. Daarnaast geeft de proefafsluiting in feite gehoor aan het beleidsvoornemen in het Collegeprogramma 1990-1994 van de gemeente Enschede om de binnenstad in fasen autovrij te maken.
- Rondom het moment van invoering van de proefafsluiting heeft veel voorlichting plaatsgevonden, dat conform een door het gemeentelijk voorlichtingsbureau opgesteld communicatieplan is uitgevoerd. Uit de enquêtes, die onder verschillende doelgroepen in het kader van de effectevaluatie door de gemeente Enschede zijn gehouden blijkt, dat meer dan de helft van de passanten en meer dan driekwart van de inwoners van Enschede vooraf op de hoogte was van de proefafsluiting. Daarbij is de krant als communicatievorm verreweg het belangrijkste geweest en blijken bijvoorbeeld de speciaal gedrukte informatiefolders en (raam)affiches een 'ondergeschikte' rol gespeeld te hebben. De voorlichting is overigens door een (ruime) meerderheid van elke doelgroep voldoende tot goed beoordeeld.

Gezien de succesvolle realisatie van de proefafsluiting en de merendeels positieve resultaten van het evaluatie-onderzoek, kan geconcludeerd worden dat deze aanpak voor de gemeente Enschede goed uitgewerkt heeft.

3 Nijmegen

3.1 Aanleiding tot de afsluiting

In de gemeente Nijmegen heeft gedurende het zomerseizoen van 1991 een afsluiting van de Waalkade plaatsgevonden. De aanleiding tot deze afsluiting is vergelijkbaar met die binnen de gemeente Enschede. De afgelopen jaren is de Waalkade van een vrij onaangenaam kadegebied veranderd in een aangenaam verblijfsgebied, compleet met cafés, restaurants en een Casino. Deze ontwikkeling heeft vooral in de zomerweekenden tot gevolg, dat de Waalkade overspoeld wordt met onder andere bezoekers van buiten de stad, die met de auto naar Nijmegen komen. Aangezien de Waalkade via een doorgaande route toegankelijk is voor autoverkeer en er bovendien een beperkte parkeercapaciteit aanwezig is, geeft dit veel overlast van rijdend en vooral stilstaand verkeer.

Doordat deze route bovendien een scheiding vormt tussen de cafés en het evenemententerrein met de terrassen, ontstaat behalve een chaotische aanblik ook een gevaarlijke situatie. In afwachting van subsidiegelden voor een herinrichting van de Waalkade, is de doorgaande route provisorisch verlegd om het evenemententerrein heen. Deze lus is echter zo smal, dat er meteen opstoppingen plaatsvinden als automobilisten parkeren of stil gaan staan. De politie moet dan ook veelvuldig auto's laten wegslepen omdat het verkeer niet meer normaal kan doorstromen. De (parkeer)politie geeft aan dat zij onmogelijk zo verder kan gaan en dringt aan op afsluiting om de overlast van rijdend en stilstaand verkeer tegen te gaan.

3.2 Doel van de afsluiting

Het doel van de afsluiting is in eerste instantie het tegengaan van de parkeerchaos die niet meer te beheersen was in het zomerseizoen. Dat daarmee tevens de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit van het gebied wordt gediend, wordt meer gezien als een positief neveneffect van de afsluiting.

3.3 Kenmerken van de afsluiting

Afbeelding 2 geeft een schets van het gebied waar de afsluiting zich heeft afgespeeld. De Waalkade is tussen de Lage Markt in het westen en het Casino in het oosten afgesloten door middel van palen met dwarsbalken.

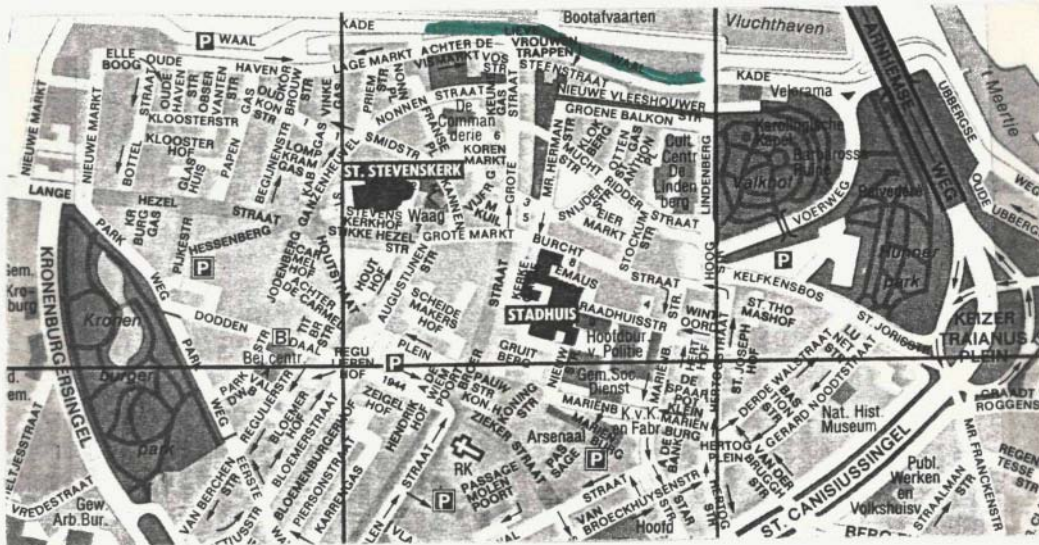
De afsluiting van de Waalkade voor autoverkeer heeft plaatsgevonden in de maanden mei tot en met september 1991. Oorspronkelijk zou de proef met de afsluiting drie maanden beslaan, maar door het succes is de termijn verlengd met twee maanden. De Waalkade is gedurende deze maanden afgesloten geweest van vrijdagmiddag 16.00 uur tot maandagmorgen 08.15 uur.

Tijdens de afsluiting hielden bewoners in het bezit van een parkeervergunning vrije toegang. Zolang de parkeergarage van het Casino niet vol was, mochten bezoekers doorrijden om daar te parkeren. Distribuering van de horeca-gelegenheden mocht elke ochtend plaatsvinden. Daarentegen is er geen uitzondering gemaakt voor taxi's en gehandicapten. Wel zijn er extra taxistandplaatsen aan de rand van het gebied gecreëerd.

De controle op de toegang geschiedde door een particulier bewakingsbedrijf, dat gedurende de afsluitingsweekenden vijf mensen moest inzetten.

Tijdens de afsluiting kon tegen een aantrekkelijk tarief 's nachts tot drie uur geparkeerd worden in een nabijgelegen bewaakte parkeergarage.

Afbeelding 2: Situatieschets autovrij gebied Nijmegen



3.4 Procesgang

De voorbereiding van de afsluiting van de Waalkade is zeer snel tot stand gekomen. Reeds twee weken nadat de doorgaande verbinding provisorisch was omgelegd, bleek de verkeerschaos aan de Waalkade niet verminderd te zijn. Op initiatief van het hoofd van de Parkeerplicht werd een bijeenkomst georganiseerd met de burgemeester, de betrokken wethouders en de afdeling E.Z. Tijdens deze bijeenkomst is door het hoofd van de parkeerplicht uiteengezet dat de situatie op de Waalkade onhoudbaar is geworden. Zowel de politie als de parkeerplicht is niet langer bereid om voortdurend tegen foutparkeerders op de Waalkade op te treden. Ook de Officier van Justitie heeft laten weten dat er niet meer vervolgd zal worden, zolang er geen betere oplossing voor de verkeersproblematiek op de Waalkade komt. Tegen deze achtergrond wordt tijdens deze bijeenkomst besloten om de Waalkade gedurende de zomerweekenden af te sluiten. De vertegenwoordiger van E.Z. neemt de organisatorische taken op zich en de parkeerplicht draagt zorg voor de bewaking en de kosten, die volledig uit de opbrengsten van het parkeerbedrijf gefinancierd dienen te worden. Voor de bewaking schakelt de parkeerplicht overigens een particulier bewakingsbedrijf in. Binnen twee weken is het draaiboek voor de afsluiting, bestaande uit één A4-tje, gereed en wordt de afsluiting aangebracht. Door middel van een persbericht wordt naar buiten toe bekendheid gegeven aan de afsluiting. Het college van B&W heeft inmiddels besloten om accoord te gaan met de afsluiting voor een periode van drie maanden.

De invoering van de afsluiting heeft zeker in de beginperiode tot veel protesten geleid. Horeca-ondernemers vreesden voor omzetverlies, taxi-chauffeurs konden geen klanten meer voor de deur ophalen en bewoners van de Benedenstad waren bang dat het verkeer elders zou gaan vastlopen en vreesden voor parkeeroverlast in hun woonbuurt.

Na twee maanden ervaring met de afsluiting blijken bovenstaande protesten ongegrond. De Horeca-ondernemers hebben, mede door de mooie zomer, hun omzet

eerder zien stijgen dan dalen, de taxi-chauffeurs (en hun klanten) zijn gewend aan de situatie en de bewoners van de Benedenstad hebben nauwelijks extra parkeeroverlast ondervonden, mede doordat overal in de Benedenstad reeds parkeren voor vergunninghouders bestond. Het is daarom niet verwonderlijk dat de gemeente besluit de afsluiting nog met twee maanden te verlengen.

Door de snelle invoering van de afsluiting kon van te voren niet alles worden overzien. Zo bleek het verkeer bij de toegangen tot het afgesloten gebied klem te rijden, doordat niet makkelijk gekeerd kon worden. Verder heeft de parkeerpolitie veel doorrijkaarten (ongeveer 300) moeten verstrekken aan personen die om de meest uiteenlopende redenen toch toegang moesten hebben tot het afgesloten gebied.

De proefafsluiting is in september 1991 beëindigd. Volgens de parkeerpolitie en EZ is deze afsluiting succesvol verlopen. De kosten voor de bewaking (circa fl. 150.000,-) zijn wel aan de hoge kant uitgevallen.

Doordat voor een definitieve herinrichting van de Waalkade nog steeds niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn, kan besloten worden om deze tijdelijke afsluiting ook in de komende zomerperiode weer in te voeren. Ten tijde van het onderzoek had de parkeerpolitie nog geen signalen in die richting ontvangen¹⁰. Aan de hand van het reeds bestaande draaiboek, kan de afsluiting deze keer in één week gerealiseerd worden.

3.5 Conclusies

In tegenstelling tot de 'stapsgewijze' procesgang in Enschede draagt de wijze van afsluiting van de Waalkade in Nijmegen een sterk ad hoc, probleemoplossend karakter. De signalering van een onaanvaardbare verkeerssituatie door de (parkeer)politie heeft op korte termijn geleid tot een overleg met betrokken bestuurders en ambtenaren. Tijdens dit overleg werd reeds besloten om de voorbereidingen te treffen voor een afsluiting van de Waalkade voor autoverkeer gedurende de zomermaanden, waarna binnen een maand besluitvorming door het College van B&W heeft plaatsgevonden. De voor iedereen zichtbare verkeerschoas ter plekke, de beperkte reikwijdte van de afsluiting en de bestuurlijke/ambtelijke slagvaardigheid hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan de snelle voorbereiding en realisatie van deze afsluiting. Het gebrek aan inspraakmogelijkheden heeft weliswaar geleid tot protesten van horeca-ondernemers, taxi-chauffeurs en bewoners van de benedenstad, maar deze protesten zijn snel verstomd toen negatieve bij-effecten achterwege bleven.

De (tijdelijke) afsluiting van de Waalkade is vooral voortgekomen uit de noodzaak om een snelle en doeltreffende oplossing te vinden voor de verkeerssituatie ter plekke en is niet ingebed in een bredere visie op de leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad. Mede als gevolg van de aanzienlijke kosten voor de afsluiting, wordt een continuering hiervan in de komende zomermaanden afhankelijk gemaakt van de mate waarin de verkeersproblematiek zich opnieuw manifesteert. Een uitbreiding van de afsluiting (wat betreft omvang, tijden en toegangsregeling) ligt in dit kader niet voor de hand. Mogelijkerwijs komt dit wel aan de orde bij de toekomstige herinrichting van de Waalkade.

10 Wanneer de overlast in het zomerseizoen wederom te groot wordt, is de parkeerpolitie bereid om de afsluiting weer toe te passen. De parkeerpolitie wil echter niet meer alleen voor de kosten opdraaien en wellicht dat de gemeente daarom de situatie nog 'even wil aanzien'.

4 Zaanstad

4.1 Aanleiding tot de afsluiting

In Zaanstad is in juni 1991 de Gedempte Gracht, een belangrijke winkelstraat die de directe toegang vormt tot de Beatrixbrug over de Zaan, voor autoverkeer afgesloten. Deze afsluiting werd mogelijk door de gereedkoming in november 1990 van een nieuwe brug over de Zaan, die de voltooiing vormt van de rondweg rond de binnenstad van Zaandam. Hierdoor is de situatie ontstaan dat doorgaande verkeer geen gebruik meer hoeft te maken van de Beatrixbrug of de vlak daarnaast gelegen Wilhelminabrug. Dit gaf de ruimte om de binnenstad, en dan met name het winkelgebied, op te peppen en aantrekkelijker te maken voor het publiek. Daarbij zou de Gedempte Gracht afgesloten kunnen worden.

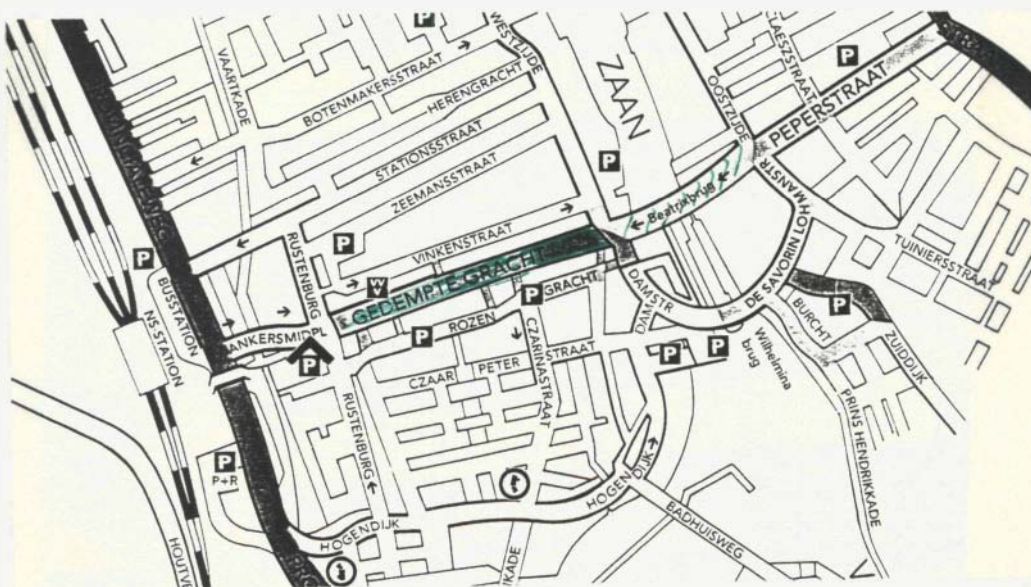
4.2 Doel van de afsluiting

De afsluiting vormt in feite een onderdeel van het Zaancentrumproject, dat voorziet in nieuwe winkels, meer kantoorruimte en een plezierig winkelgebied met voldoende parkeergelegenheid. Het doel van de afsluiting is dan ook het verbeteren van het winkelklimaat van de Gedempte Gracht door het weren van het autoverkeer.

4.3 Kenmerken van de afsluiting

Afbeelding 3 geeft een overzicht van de verkeerssituatie zoals die sinds juni 1991 bestaat op en rond de Gedempte Gracht.

Afbeelding 3: Situatieschets autovrij gebied Zaanstad



Zoals uit de afbeelding blijkt, is de Gedempte Gracht geheel autovrij gebied. Tot half mei 1992 heeft het openbaar busvervoer nog wel gebruik gemaakt van de Gedempte Gracht, omdat de alternatieve route (Vinkenstraat) tot die tijd nog niet gereed was voor busverkeer. De afsluiting geschiedt momenteel nog steeds door middel van verkeersborden. De bedoeling is dat de afsluiting in oktober 1992 zo is vormgegeven, dat ook (brom-)fietsers tijdens de winkeluren moeilijk toegang krijgen tot de Gedempte Gracht.

De Beatrixbrug is dagelijks autovrij gebied van 08.00 uur tot 18.00 uur en op koopavonden. Wel heeft het openbaar vervoer op deze tijden toegang tot de brug. Buiten de genoemde uren is toegang alleen toegestaan in westelijke richting. De afsluiting is ook hier fysiek vormgegeven door middel van verkeersborden.

Oorspronkelijk was ook in een afsluiting ter hoogte van de Damstraat voorzien. Hierdoor zou, in ieder geval overdag, geen enkel autoverkeer meer mogelijk zijn oost-westelijke of omgekeerde richting. Dit plan heeft het echter (nog) niet gehaald (zie volgende paragraaf).

Doordat op de Gedempte Gracht voor de afsluiting al niet geparkeerd mocht en kon worden, heeft de afsluiting geen extra parkeerdruk elders opgeleverd.

4.4 Procesgang

Ten tijde dat de gemeenteraad heeft besloten tot de bouw van een nieuwe brug over de Zaan, wordt tevens een Structuurvisie voor de binnenstad voorbereid. Aan drie projectontwikkelaars is gevraagd een totaalvisie op de binnenstad te geven, waarin ook verkeerskundige maatregelen dienden te worden opgenomen. Na de nodige aanpassingen en nieuwe plannen verschijnt eind 1990 het Masterplan, waarin de verkeersmaatregelen al nadrukkelijk aanwezig zijn. Het Masterplan wordt gepresenteerd aan de inwoners en de middenstand van de binnenstad. Deze inspraakronde levert op dat met name voor de verkeersmaatregelen een uitwerking is gewenst voor de korte termijn. De afdeling Verkeer van de Dienst Stadsontwikkeling vervaardigt in februari 1991 vervolgens een aantal varianten met betrekking tot de afsluiting van de Gedempte Gracht en omgeving. Deze varianten worden voorgelegd inwoners en middenstand, die zich echter in geen van de varianten kunnen vinden. Struikelblok is met name de afsluiting bij de Damstraat, die in de ogen van de middenstanders rond de Hogendijk (doorgangsweg naar Wilhelmina-brug) voor omzetverlies zal zorgen. Zij zien hun winkels zeer slecht bereikbaar worden voor de inwoners aan de andere kant van de Zaan. Om een dreigende impasse te doorbreken, wordt in maart 1991 een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel, het KNOV, de bewoners en de middenstand. Deze werkgroep gaat aan de slag met de variant die tot dan toe de minste weerstand heeft opgeleverd. Begin juni 1991 ligt er voor alle partijen een acceptabel afsluitingsplan dat bovendien ook bij B&W en de Raad goedkeuring verdient. Door de afdeling voorlichting van de gemeente Zaanstad wordt een speciale informatiefolder over de afsluiting gedrukt, die vervolgens verspreid wordt onder en verkrijgbaar is bij de winkeliers, de Kamer van Koophandel en informatiestandjes op markten en dergelijke. Ook verschijnen er in de pers de nodige berichten over de aanstaande afsluiting.

Op 22 juni 1991 wordt de afsluiting officieel van kracht. In november 1991 verschijnt een evaluatierapport over de afsluiting, waarin de uitkomsten van verkeerstellingen zijn opgenomen. Uit dit rapport blijkt, dat de verkeersintensiteit op de Hogendijk ten gevolge van de afsluiting is toegenomen. Voor de rest heeft de afsluiting van de Gedempte Gracht niet geleid tot grote verkeersproblemen elders. De middenstand in de afgesloten winkelstraat is onverdeeld positief over de

afsluiting¹¹. De middenstand aan de Hogendijk houdt vooralsnog vast aan het openhouden van de verbindingsroute over de Wilhelminabrug. Wanneer de druk van het autoverkeer daar nog groter wordt, bestaat de kans dat de afsluiting ter hoogte van de Damstraat op grond van milieuoverwegingen wordt doorgevoerd¹². Met uitzondering van deze mogelijke afsluiting in de toekomst wordt er momenteel door geen van de betrokken partijen behoefte gevoeld om het autovrije gebied uit te breiden. Wel zijn er bij de gemeente plannen in de richting van parkeren voor belanghebbenden. In dit kader zal een enquête onder de bevolking worden uitgezet om de haalbaarheid hiervan te toetsen.

4.5 Conclusies

De afsluiting van een deel van de binnenstad van Zaandam voor autoverkeer maakt deel uit van een bredere visie van de gemeente Zaanstad op het verbeteren van het verblijfs- en winkelklimaat. De voltooiing van de rondweg door de bouw van een nieuwe brug over de Zaan vormde een voorwaarde om de verkeersdruk op de binnenstad te kunnen verminderen. Tegen de achtergrond van de openstelling van deze brug werden in het Masterplan verkeersmaatregelen voor de binnenstad opgenomen. Noch deze maatregelen, noch de latere varianten van de Dienst Stadsontwikkeling konden echter tijdens inspraakrondes de goedkeuring van bewoners en middenstanders wegdragen. Vervolgens werd besloten een werkgroep in te stellen, waarin de gemeente, de Kamer van Koophandel, het KNOV, de bewoners en de middenstand vertegenwoordigd waren. Binnen drie maanden wordt er overeenstemming bereikt over een afsluitingsplan, dat vervolgens ook door het gemeentebestuur (College en Raad) wordt goedgekeurd. Het plan heeft overigens betrekking op de minst verregaande variant van de Dienst Stadsontwikkeling.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van maatschappelijke geledingen bij de planvorming, een positieve uitwerking kan hebben op het maatschappelijk draagvlak. Aan de andere kant zullen hierbij vaak concessies moeten worden gedaan met betrekking tot de reikwijdte van de afsluiting. Het autovrij maken van de Gedempte Gracht (en binnenkort ook voor fietsers) is landelijk gezien geen aandachttrekkende ontwikkeling, aangezien veel gemeenten al voetgangersgebieden in de binnenstad hebben gerealiseerd. De afsluiting van de Beatrixbrug overdag en op koopavonden vormt feitelijk de meest ingrijpende maatregel. De toekomst zal moeten uitwijzen of een uitbreiding van de afsluiting ter hoogte van de Damstraat daadwerkelijk tot stand komt.

11 Overigens is de middenstand aan de Gedempte Gracht van meet af aan geen tegenstander geweest van de afsluiting voor autoverkeer.

12 De gemeente denkt hierbij aan het stellen van een uiterste norm voor het verkeerslawaaï (in decibellen).

5 Stappenplan

5.1 Inleiding

Wanneer de gehanteerde aanpak rondom de proefafsluitingen van binnenstedelijke gebieden voor autoverkeer in Enschede, Nijmegen en Zaanstad met elkaar wordt vergeleken, dan kan worden geconstateerd dat er naast overeenkomsten ook veel verschillen bestaan. Dit heeft niet alleen te maken met het verloop van het proces, maar ook met de doelstellingen en de reikwijdte van de afsluiting en de kenmerken van het betreffende gebied.

Uit deze vergelijking kan geconcludeerd worden dat het onmogelijk is om een standaardprocedure vast te stellen, die in alle gevallen toepasbaar en effectief is. Wel is vanuit deze ervaringen een globaal stappenplan opgesteld, dat een leidraad kan vormen bij het ontwikkelen van een specifieke aanpak voor het autovrij maken van een binnenstedelijk gebied. In het stappenplan wordt een onderscheid gemaakt naar de opzet en voorbereiding, de uitvoering en begeleiding en de evaluatie en nazorg van een dergelijk project.

5.2 Opzet en voorbereiding

Uit de case-studies blijkt dat een goede voorbereiding van de afsluiting van groot belang is. Dit betekent niet dat er per definitie een langdurige procedure moet worden doorlopen, maar dat er aan een aantal randvoorwaarden moet worden voldaan om het proces te stroomlijnen en zoveel mogelijk vooraf op eventuele knelpunten te kunnen anticiperen. Met betrekking tot de opzet kunnen de volgende stappen doorlopen worden:

1 Voorbereiden en formuleren van de opdracht

Aan het voorbereiden van een dergelijk ingrijpend project als (gedeeltelijke) afsluiting van de binnenstad voor autoverkeer ligt meestal een bestuurlijke opdracht ten grondslag. In Enschede en Zaanstad was deze opdracht expliciet opgenomen in respectievelijk het Collegeprogramma en het Masterplan voor de binnenstad. Daarentegen werd in Nijmegen de voorbereiding van de afsluiting gebaseerd op een bestuurlijke opdracht tijdens een specifiek voor dit doel bijeengeroepen overleg. Dit wijst in de richting dat hoe ingrijpender en/of ambitieuzer het streven naar afsluiting is, des te belangrijker het wordt om een duidelijke opdracht aan de projectvoorbereiding te verbinden. Ongeacht de specifieke aanleiding (bestuurlijk streven, maatschappelijke pressie, ambtelijke signalering) is het van belang om al in een vroeg stadium bestuurlijk draagvlak te verwerven. In deze fase gaat het nog niet om concrete besluitvorming over de afsluiting, maar veel meer om bestuurlijke rugdekking om het proces verder in gang te zetten. Tevens is het belangrijk dat ambtelijke coördinatie tussen de diverse betrokken beleidssectoren plaatsvindt en een projectcoördinator wordt aangesteld.

2 Analyseren van de problematiek

Op basis van een bestuurlijke opdracht zal een gedegen inventarisatie moeten plaatsvinden van de huidige situatie en de aanleiding of problematiek die ten grondslag ligt aan de ideeën voor een mogelijke afsluiting. Vaak zijn de problemen in algemene zin voor iedereen zichtbaar, maar kan een gerichte analyse de achterliggende oorzaken van de problematiek en de verschillende meningen/posities/belangen van betrokken partijen verduidelijken. Daarbij kan gedacht worden aan bedreigingen van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid/verblijfsklimaat en milieukwaliteit. Een bijkomend voordeel is dat een dergelijke analyse van de 'startsituatie' in een later stadium tevens als voormeting kan dienen voor de evaluatie van maatregelen.

3 Overleg voeren met betrokken maatschappelijke sectoren

Het moment en de manier waarop met (externe) betrokkenen overleg wordt geopend vormen wellicht de meest cruciale stap binnen het gehele proces. Hiervoor is geen algemeen geldende procedure vast te stellen, aangezien dit vooral afhankelijk is van de maatschappelijke context en de bestuurlijke verhoudingen binnen de betreffende gemeente. Tegen deze achtergrond kan bijvoorbeeld besloten worden om direct een overleg met alle betrokken partijen te laten plaatsvinden of om de verantwoordelijk wethouder dit te laten aankaarten in reguliere contacten met maatschappelijke sectoren. Twee aspecten zijn hierbij echter van het grootste belang: elke vorm van overleg moet gedegen voorbereid worden en er moeten geen sectoren of belangengroeperingen bij voorbaat buitengesloten worden. Om van meet af aan een maatschappelijk draagvlak te verwerven kan het wenselijk zijn om al na deze fase een projectorganisatie of werkgroep te formeren waarin ambtenaren, instellingen, middenstand en bewoners zijn vertegenwoordigd (zie stap 4). Er zijn echter ook situaties denkbaar waar het de voorkeur verdient om eerst de doelstellingen en contouren van de aanpak te schetsen (zie stap 5) en pas in het vervolgtraject een projectorganisatie in te stellen. In dat geval dient het overleg (of de overlegronde) uit te monden in een afspraak dat de ingebrachte punten worden meegenomen en op een redelijke termijn de verschillende partijen worden uitgenodigd voor een vervolgbijeenkomst.

4 Opzetten van een projectorganisatie

Het is belangrijk dat reeds bij de opzet en voorbereiding van het proces toegewerkt wordt naar een meer omlijnde projectorganisatie. Aangezien er waarschijnlijk meerdere overleg rondes noodzakelijk zijn om vanuit de analyse en beoordeling van de huidige situatie te komen tot een concreet plan van aanpak, kan dit een goed aangrijpingspunt zijn om de organisatie vorm te geven. De projectcoördinator zal in deze fase creatief en enthousiast moeten proberen om het draagvlak binnen de projectorganisatie te versterken. Daarbij is van belang dat er enerzijds snel en effectief gehandeld wordt, maar er anderzijds ruimte blijft om zaken toch nog eens nader uit te zoeken of te bespreken. Het is onverstandig om in deze fase de tijdsdruk onnodig op te voeren, bijvoorbeeld omdat er een planning voor bestuurlijke behandeling is afgesproken. Op die manier kan een tijds winst van enkele weken in het verdere verloop van het proces resulteren in een vertraging van maanden (of wellicht zelfs het definitief afzien van verdere stappen).

5 Formuleren van de doelstellingen en contouren van de aanpak

Afsluiten van een binnenstedelijk gebied is geen doel op zich, maar een (ingrijpend) middel om achterliggende doelstellingen te bereiken. Op basis van de bestuurlijke opdracht, de analyse en de beoordeling van de huidige situatie kunnen binnen de projectorganisatie de doelstellingen worden opgesteld. Deze doelstellingen moeten zoveel mogelijk in 'meetbare' termen worden geformuleerd, waarbij een directe relatie wordt gelegd met de oorzaken van de achterliggende problematiek.

Het is belangrijk dat vervolgens zo snel mogelijk de contouren van de aanpak worden geschetst, zodat er duidelijk structuur in de vervolgesprekken kan worden aangebracht. Uiteraard is het in deze fase zinvol dat diverse alternatieven om de doelstellingen te bereiken naast elkaar worden gelegd en de te verwachten effecten van deze varianten nader worden geanalyseerd. Er moet echter voorkomen worden dat in deze fase te lang verschillende meningen of ideeën naast elkaar blijven bestaan. Aan de andere kant moeten de betrokkenen niet de indruk krijgen dat ze voor voldongen feiten worden geplaatst. Deze fase zal moeten worden afgesloten met een keuze voor één van de mogelijke varianten, waarbij de bestuurlijke rugdekking door de betrokken ambtenaren cq. de projectcoördinator moet worden gerealiseerd. Afhankelijk van het draagvlak onder de vertegenwoordigers in de projectorganisatie kan het wenselijk zijn dat in deze fase al een terugkoppeling naar de achterban plaatsvindt.

6 Opstellen van een plan van aanpak

Teneinde een concreet plan van aanpak te ontwikkelen, verdient het aanbeveling om de projectcoördinator tot taak te geven om vanuit de bestaande ideeën in hoofdlijnen een conceptplan voor te bereiden. Een regelmatige (en wellicht zelfs informele) terugkoppeling door de projectcoördinator naar betrokkenen kan aan het proces een positieve impuls geven. In dit plan van aanpak moeten tenminste de volgende zaken aan de orde komen:

- de huidige situatie van het actiegebied in termen van omvang, functies, knelpunten en nieuwe kansen;
- de doelen/streefbeelden, die uiteindelijk met de afsluiting worden beoogd, alsmede een eventuele fasering van de aanpak (groeimodel, proefperiode);
- de kenmerken van de afsluiting in termen van omvang, tijden, doelgroepen en uitzonderingsbepalingen;
- de wijze van besluitvorming, inspraak en voorlichting;
- de praktische realisatie, waarbij aandacht wordt besteed aan tijdstip van invoering, technische maatregelen, personele inzet, controle/handhaving, voorzieningen voor de bereikbaarheid binnen het gebied en voorzieningen voor parkeren en verkeersafwikkeling in het omliggende gebied;
- de samenstelling en taken van de projectorganisatie, alsmede de wijze van afstemming met andere betrokken organisaties/gemeentelijke diensten;
- de evaluatie van de afsluiting in termen van probleemstelling, opzet en tijdstip en eventueel tegen het licht van toekomstige besluitvorming;
- de financiering van de afsluiting in termen van voorbereidingskosten, investeringen en doorlopende beheerlasten.

Het plan van aanpak moet uiteindelijk ervaren worden als een 'gezamenlijk product' van de projectorganisatie en zoveel mogelijk gedragen worden door de participanten.

7 Behandeling in College van B&W

In deze fase moet het College van B&W het voorgestelde plan van aanpak op hoofdlijnen toetsen aan de doelstellingen en randvoorwaarden, alsmede besluiten om het betreffende document vrij te geven voor een inspraak-/informatieprocedure. De uitkomst van de bestuurlijke besluitvorming zal vooral bepaald worden door de mate waarin tijdens het voorliggende traject voldoende bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor afsluiting is gerealiseerd, de participanten in de projectorganisatie het plan van aanpak ondersteunen en een financiële dekking voor de kosten van afsluiting is gevonden.

8 Verzorgen van inspraak/informatie

De wijze waarop een inspraak/informatieprocedure verloopt is voor een belangrijk deel afhankelijk van de specifieke situatie in de gemeente, de kenmerken van de afsluiting en de mate waarin de leden van de projectorganisatie de achterban afdekken. Over het algemeen vindt een publieke inspraak plaats tussen de behandeling in het College van B&W en de gemeenteraad. In dit geval kan een dergelijke procedure een negatieve reactie opwekken omdat de indruk bestaat dat alles eigenlijk al vastgelegd is. Wanneer al in een vroegtijdig stadium een inspraakbijeenkomst wordt belegd, bestaat echter het gevaar dat er nog veel onduidelijkheden bestaan en deze vervolgens door fervente tegenstanders publiekelijk uitgespeeld worden. In algemene zin verdient het aanbeveling om al gedurende het voorbereidingsproces een gestructureerde informatie-uitwisseling te laten plaatsvinden, waarbij de doelstellingen en de aanpak in hoofdlijnen worden verduidelijkt en de procedure wordt toegelicht. Belangrijk daarbij is dat er tevens een duidelijk aanspreekpunt is (bij voorkeur de projectcoördinator), waar betrokkenen informatie kunnen krijgen en hun bezwaren/problemen kenbaar kunnen maken. Op die manier blijft een goed overzicht bestaan van de draagvlakontwikkeling en de praktische knelpunten. Op het moment van publieke inspraak zou het draagvlak voor de hoofdlijnen voldoende aanwezig moeten zijn, zodat tijdens een dergelijke bijeenkomst het accent kan liggen op de details. Wanneer er op specifieke punten een verschil van inzicht blijft bestaan, kan een eventuele impasse doorbroken worden door aan te geven dat er in een (tussen-)evaluatie aandacht aan zal worden besteed.

9 Besluitvorming in gemeenteraad

Indien de inspraak/informatie-procedure hiertoe aanleiding geeft, wordt het plan van aanpak op onderdelen bijgesteld. Vervolgens wordt het plan van aanpak in de desbetreffende raadscommissie besproken en ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. Wanneer de gemeenteraad een positief besluit heeft genomen over de afsluiting, kan de daadwerkelijke realisatie van start gaan.

5.3 Uitvoering en begeleiding

De daadwerkelijke uitvoering van de afsluiting van een binnenstedelijk gebied vraagt om een gerichte begeleiding. Het ligt het meest voor de hand om deze taak neer te leggen bij de projectorganisatie, die het plan van aanpak heeft voorbereid. In deze fase kunnen de volgende stappen worden onderscheiden:

10 Geven van voorlichting

Een eerste stap bij de daadwerkelijke realisatie van de afsluiting is het informeren van bewoners binnen en buiten het gebied, bezoekers en ondernemers over de kenmerken van de afsluiting. Om de verschillende doelgroepen met eventueel specifieke informatie te bereiken, kunnen verschillende communicatiekanalen gebruikt worden. Zo vereisen bijvoorbeeld gehandicapten of buitenlandse toeristen een aparte benadering. Bovendien zal er meer aandacht voor een effectieve voorlichting moeten worden besteed, naarmate de kenmerken van de afsluiting ingrijpender of ingewikkelder zijn, bijvoorbeeld wat betreft tijden, dagen, toegangsregeling en/of uitzonderingsbepalingen. In veel gevallen zal het opstellen van een voorlichtingsplan hierbij behulpzaam kunnen zijn.

11 Realiseren van de afsluiting

Voordat de afsluiting daadwerkelijk volgens plan wordt ingevoerd, dienen de technische faciliteiten gereed te zijn en moet het betrokken personeel goed voorbereid zijn. Ook wanneer er een automatische toegangsregeling wordt gehanteerd, zal er gedurende de eerste tijd personeel aanwezig moeten zijn om het publiek ter plekke informatie te verschaffen en/of knelpunten op te lossen. Vanuit de politie zal in deze periode extra capaciteit moeten worden ingezet om de eigenaars van geparkeerde auto's binnen het afgesloten gebied te verbaliseren dan wel op de afsluiting te wijzen en direct buiten het gebied het verkeer te regelen en foutparkeren tegen te gaan. Verwacht kan worden dat na verloop van tijd het publiek op de hoogte is van de afsluiting en de personele inzet verminderd kan worden.

12 Inspelen op concrete knelpunten

Het is vrijwel niet te voorkomen dat er bij een dergelijk ingrijpende aanpak knelpunten optreden die vooraf niet voorzien zijn. De projectorganisatie zal snel en flexibel op dergelijke knelpunten moeten inspelen. Dit betekent dat de projectcoördinator over een zeker mandaat tot handelen dan wel over korte lijnen naar de besluitvormers moet kunnen beschikken.

13 Doorvoeren van aanvullende maatregelen

Ook wanneer er geen sprake is van concrete knelpunten, kan het na verloop van tijd duidelijk worden dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om de doelstellingen te kunnen bereiken. Wanneer dergelijke maatregelen redelijk simpel zijn in te voeren en geen onduidelijkheid scheppen of weerstand oproepen bij betrokken groepen, moeten deze gaandeweg doorgevoerd kunnen worden. Wanneer het gaat om meer ingrijpende aanpassingen kan het verstandig zijn om deze maatregelen te bezien in het kader van een (tussen-) evaluatie van de afsluiting.

5.4 Evaluatie en nazorg

14 Uitvoeren van onderzoek

In het plan van aanpak is aangegeven op welk(e) moment(en) het evaluatieonderzoek wordt uitgevoerd. De richting, reikwijdte en fasering van het onderzoek moet direct aansluiten bij de doelstellingen en de aanpak van de afsluiting. Zo kan onderzoek bedoeld zijn om de effectiviteit van de aanpak te analyseren (toetsend) of om de mogelijkheden voor uitbreiding van de afsluiting te onderzoeken (verkenkend). Bovendien biedt het onderzoek de

mogelijkheid om inzicht te verkrijgen met betrekking tot tussentijds gerezen vragen.

15 Besluitvorming over de resultaten

Op basis van de resultaten van het evaluatie-onderzoek zal besluitvorming moeten plaatsvinden, bijvoorbeeld over het omzetten van een proefafsluiting in een definitieve afsluiting, over het treffen van aanvullende maatregelen of over het uitbreiden of beperken van de afsluiting (wat betreft gebied, tijden of toegangsregeling). De besluitvorming vindt plaats door de gemeenteraad en wordt voorbereid binnen de projectorganisatie.

16 Begeleiden van de uitvoering

De projectorganisatie draagt vervolgens zorg voor het ten uitvoer brengen van de genomen besluiten. Hoe ingrijpender deze besluiten zijn, des te meer aandacht er wederom moet worden besteed aan voorlichting naar de betrokken doelgroepen. Wanneer er sprake is van een omzetting van een proefafsluiting naar een definitieve afsluiting zal de nadruk liggen op het treffen van structurele voorzieningen en technische maatregelen, het optimaliseren van het beheer en het verminderen van de doorlopende kosten. Wanneer er sprake is van een uitbreiding van het gebied zullen een aantal stappen wederom doorlopen moeten worden en wellicht nieuwe participanten aan de projectorganisatie worden toegevoegd.

17 Nazorg en afronding

Onafhankelijk van het feit in hoeverre de doelstellingen/streefbeelden bereikt zijn, komt een project op een bepaald moment in de eindfase. In die fase worden er op dit vlak geen concrete ingrepen meer voorbereid en heeft zich in de binnenstad een nieuw soort evenwicht ingesteld. Het accent zal vervolgens meer komen te liggen op 'beheer' en de bijbehorende taken zullen door de betrokken diensten vervuld worden. Op dat moment kan de projectorganisatie ontbonden worden. De projectcoördinator biedt waar nodig nog eventuele nazorg en houdt de vinger aan de pols met betrekking tot de verkeerssituatie in en rondom het gebied.

5.5 Conclusie

In de inleiding van dit hoofdstuk is reeds aangegeven dat er geen standaard-procedure bestaat met betrekking tot afsluiting van binnenstedelijke gebieden. Het beschreven stappenplan is dan ook niet meer en niet minder dan een globale leidraad, die als referentie gehanteerd kan worden bij het doorlopen van een dergelijk proces. Uiteindelijk zal elk proces immers haar eigen verloop krijgen en toegesneden moeten worden op de situatie ter plekke. Het is dan ook goed mogelijk dat bepaalde stappen in de praktijk sneller doorlopen kunnen worden of in volgorde omdraaien. Vooral het organiseren van een algemene inspraak-/informatiebijeenkomst kan op verschillende momenten en wijzen binnen het proces plaatsvinden. De ervaringen in Enschede en Zaanstad met het al in een vroegtijdig stadium organiseren van een brede inspraakbijeenkomst voor belangstellenden zijn echter niet erg constructief gebleken. In dit stappenplan is dan ook gekozen om juist in een vroeg stadium vertegenwoordigers van de diverse groepen (bewoners, middenstand, instellingen e.d.) bij het proces te betrekken en langs deze weg geleidelijk de achterban te informeren.

6 Toepassing van het stappenplan

6.1 Inleiding

Op verzoek van de Dienst Verkeerskunde is aan de ontwikkeling van dit stappenplan tevens een voorstel toegevoegd met betrekking tot de toepassing hiervan in de praktijk. Momenteel is de projectgroep 'Stimulering autoarme stedelijke gebieden' bezig met het selecteren van één of meerdere proefprojecten. Daarnaast bestaan er enkele globale ideeën om gemeenten, die op dit terrein plannen aan het ontwikkelen zijn op een of andere manier te ondersteunen. Tenslotte bestaat de indruk dat gerichte informatieverstrekking ook andere gemeenten kan stimuleren om op dit terrein aan de slag te gaan. Tegen deze achtergrond wordt in dit hoofdstuk een toepassingsvoorstel gedaan.

6.2 Uitwisseling tussen reeds actieve gemeenten

Uit de rechtstreekse contacten van de projectgroep en de telefonische inventarisatie van DSP bij de start van dit onderzoek blijkt, dat een aantal gemeenten (op bescheiden schaal) reeds enige ervaring heeft opgedaan met autovrij maken van delen van de binnenstad of hiertoe plannen heeft ontwikkeld. Tot deze gemeenten behoren uiteraard Enschede, Nijmegen en Zaanstad, maar ook Alkmaar, Amsterdam, Den Haag, Groningen, Leiden, Maastricht en Utrecht kunnen hiertoe gerekend worden.

Het verdient voor RWS/DVK overweging om de contacten met en tussen deze gemeenten actief te bevorderen en zodoende het gemeentelijk draagvlak voor de mogelijkheden tot afsluiting verder te vergroten. Wanneer er een periodiek overleg tussen projectcoördinatoren van reeds actieve gemeenten wordt opgezet, kan dit een stimulans en een praktische ondersteuning vormen voor hun werkzaamheden. Betrokkenen kunnen van elkaar leren door het uitwisselen van ervaringen, geven van tips, laten zien van resultaten en bespreken van knelpunten. Dat er vanuit de actieve gemeenten behoefte is aan informatie, blijkt wel uit het grote aantal gemeenten dat in de afgelopen periode de projectcoördinator in Enschede heeft benaderd.

Een eerste stap om tot een dergelijk periodieke uitwisseling te komen is het informeren en uitnodigen van de projectcoördinatoren van bovengenoemde gemeenten voor een eerste overleg. Bij deze sessie kan bijvoorbeeld de aanpak van de gemeente Enschede toegelicht worden, **het stappenplan** bediscussieerd worden en de vorm en inhoud van een periodieke uitwisseling besproken worden. Een mogelijke uitwisselvorm is het organiseren van bijeenkomsten op locatie, waarbij een inhoudelijke presentatie/bespreking en een rondwandeling ter plekke gecombineerd kunnen worden. Enkele voorwaarden voor een zinvolle uitwisseling zijn dat de betreffende gemeenten al een aantal stappen gezet hebben (geen toeschouwersrol), de vertegenwoordigers een goed overzicht hebben van de gehele problematiek en aanpak (hetgeen van coördinatoren verwacht mag worden) en de totale groep betrokkenen niet te groot is (ca. 6 tot 8 coördinatoren).

Mogelijkerwijs zouden deze gemeenten/projectcoördinatoren te zijner tijd ook nog een rol kunnen spelen in een bredere informatieverstrekking naar andere geïnteresseerde gemeenten (bijvoorbeeld de organisatie van een symposium).

6.3 Informeren van overige gemeenten

Momenteel kan geconstateerd worden dat het aantal gemeenten met ervaring op dit terrein beperkt is. Aangezien het bij een substantiële afsluiting om een ingrijpende aanpak gaat, die bovendien in de praktijk op de nodige weerstand kan stuiten, ligt het niet voor de hand dat de gemeenten binnenkort massaal over zullen gaan tot het autovrij maken van (delen van) de binnenstad. Desondanks zijn veel gemeenten wel overtuigd van het feit dat er op dit vlak iets zou moeten gebeuren en leven hier en daar wel ideeën over. Het informeren van gemeenten over een mogelijke aanpak en het kunnen laten zien van goede voorbeelden kan hier een belangrijke impuls aan geven.

Tegen deze achtergrond zou in deze fase een eerste informatieronde kunnen plaatsvinden, bijvoorbeeld door het toesturen van een brochure. Het in deze rapportage beschreven **stappenplan** zou hierin verwerkt kunnen worden, ondersteund door ervaringen van gemeenten op onderdelen van dit stappenplan. Tevens kan overwogen worden om gemeenten de mogelijkheid te bieden om een voorstel voor een proefproject in te dienen. Daarbij zou het accent in eerste instantie op het proces en de haalbaarheid moeten liggen (assessmentfase) en niet teveel op de technische realisatie. Tenslotte kan overwogen worden om op een of andere manier de mogelijkheid te scheppen om gemeenten op beperkte schaal telefonisch of ter plekke advies te kunnen geven. Gezien de vragen die er op lokaal niveau leven, lijkt er op deze manier met een beperkte inzet een aanzienlijk rendement verkregen te kunnen worden.

Op dit moment is het waarschijnlijk nog te vroeg om informatie uit te wisselen in de vorm van een symposium. Voor deze opzet zijn nog te weinig gemeenten daadwerkelijk aan de slag en is er nog onvoldoende ervaring/succes te melden. Een goed moment voor een dergelijke bijeenkomst is, wanneer er vanuit de reeds actieve gemeenten (zie 6.2) of de proefprojecten (zie 6.4) concrete resultaten zijn geboekt en kunnen worden gepresenteerd.

6.4 Ondersteunen van proefgemeenten

In het projectvoorstel van de projectgroep 'Stimulering autoarme stedelijke gebieden' wordt uitgegaan van het opzetten van één of meerdere proefprojecten. Voor zover het een binnenstedelijk gebied met gedifferentieerde functies betreft, kunnen de ervaringen in de gemeente Enschede en (in beperkte mate) andere gemeenten hierbij een rol spelen.

Gezien het belang van een zorgvuldig voorbereid proces, verdient het aanbeveling om deskundige ondersteuning te bieden bij de opzet van de proefprojecten en de voortgang van nabij te volgen. Dit kan plaatsvinden door het participeren van een vertegenwoordiger/adviseur namens RWS/DVK in de projectorganisatie van de proefgemeenten. Het **stappenplan** kan daarbij door deze functionaris als leidraad worden gehanteerd bij het sturen en begeleiden van het proces.

6.5 Conclusie

Het bevorderen van het draagvlak voor het autovrij maken van binnenstedelijke gebieden lijkt het beste tot stand te kunnen komen door een specifieke aanpak in de richting van geïnteresseerde, actieve en proefgemeenten. Het stappenplan kan hierbij op verschillende manieren een ondersteunende rol spelen.