



VERKEERSONDERZOEK SASSENHEIM

TEN BEHOEVE VAN DE CENTRUMVISIE

Opdrachtgever: Gemeente Teylingen
Projectnr: TEY012
Datum: 15 april 2024

VERKEERSONDERZOEK SASSENHEIM

TEN BEHOEVE VAN DE CENTRUMVISIE

Opdrachtgever: Gemeente Teylingen
Projectnr: TEY012
Rapportnr: TEY012-Sas-V2.5
Status: Definitief
Datum: 15 april 2024

T 088 - 33 66 333
E info@kragten.nl



© 2024 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
HH

Verificatie:
GH

Validatie:
GH



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Aanpak.....	4
1.3	Leeswijzer.....	5
2	HUIDIGE SITUATIE.....	6
3	AMBITIE.....	7
4	SCENARIO'S.....	8
4.1	Scenario 1B.....	8
4.2	Overige scenario's.....	13
4.3	Overige aandachtspunten.....	17

TABELLEN

Tabel 1. Opvanglocaties parkeren Sassenheim.....	11
--	----

AFBEELDINGEN

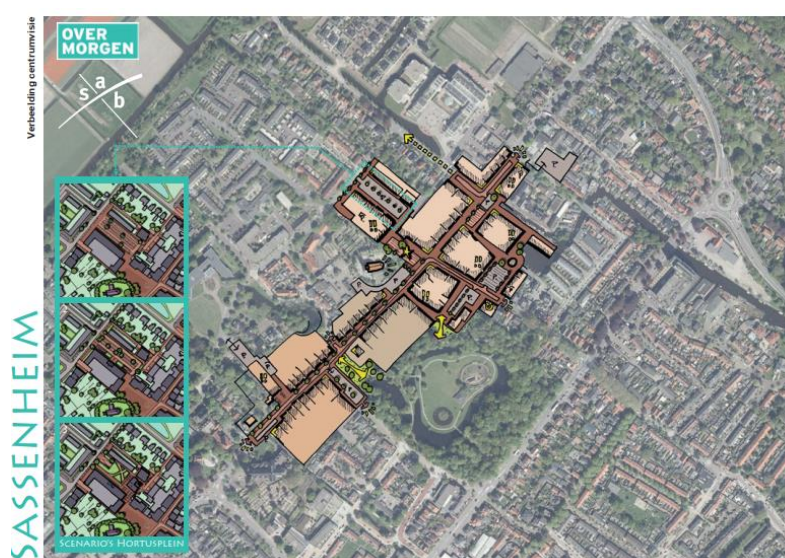
Afbeelding 1	Verbeelding Centrumvisie Sassenheim.....	4
Afbeelding 2	tellocaties september 2023.....	5
Afbeelding 3	Huidige situatie Sassenheim.....	6
Afbeelding 4	Autovrije gedeelte scenario 1B.....	8
Afbeelding 5	Scenariokaart 1B.....	9
Afbeelding 6	Mogelijke parkeerring (in blauw).....	11
Afbeelding 7	Scenariokaart 1A.....	13
Afbeelding 8	Scenariokaart 2.....	14
Afbeelding 9	Scenariokaart 3.....	15
Afbeelding 10	Scenariokaart 3.....	16

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Teylingen wil de 3 dorpskernen (Voorhout, Sassenheim en Warmond) vitaal, aantrekkelijk en klimaat adaptief maken en behouden in de toekomst. De basis hiervoor is gelegd in de Centrumvisie Teylingen¹. Deze is in 2020 vastgesteld samen met een uitvoeringsprogramma, waarin diverse maatregelen zijn beschreven om deze ambitie te realiseren.

In de centrumvisie is voor Sassenheim een duidelijke stip op de horizon gezet. Over tien jaar is Sassenheim een centrum waar je prettig boodschappen kunt doen en plezierig kunt winkelen als inwoner uit Teylingen, maar ook vanuit de regio. Dit is ruimtelijk vertaald naar onderstaande visie.



Afbeelding 1 Verbeelding Centrumvisie Sassenheim

Een van de maatregelen is het autoluw/autovrij maken van het centrum in Sassenheim om daarmee de verblijfskwaliteit en veiligheid te verbeteren.

Een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen is belangrijk voor het goed functioneren van het centrum. Ook het aanbieden van voldoende parkeerplaatsen is een belangrijke randvoorwaarde. Dit verkeersonderzoek geeft inzicht in de mogelijkheden en consequenties om het centrum autoluw te maken. Te treffen maatregelen mogen niet leiden tot grote nadelige gevolgen voor omliggende straten. Uiteraard dienen bewoners hun privé parkeerplaatsen te kunnen bereiken. Hulpdiensten en bevoorradend verkeer moet ook toegang tot het centrum hebben. Voorliggend rapportage gaat in op de gevolgen van deze maatregelen en laat zien wat de mogelijkheden zijn omtrent de verkeerscirculatie en het parkeren.

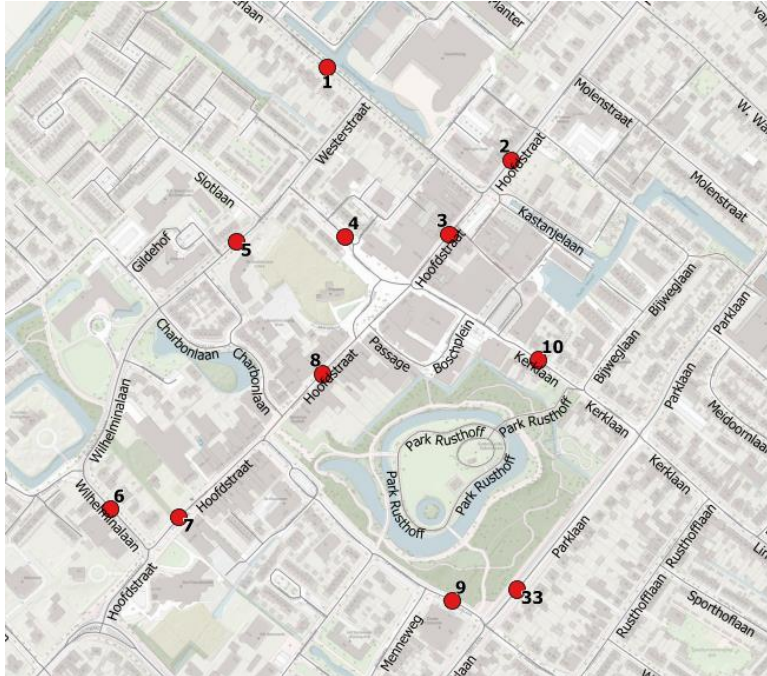
1.2 Aanpak

De gemeente Teylingen heeft behoefte aan inzicht in wat de consequenties zijn als de Hoofdstraat, het kerkplein en de Hortuslaan afgesloten worden voor het (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. Dit is uitgewerkt in een tweetal scenario's. Vervolgens zijn vier scenario's onderzocht die niet voorzien in een gehele afsluiting maar waarin maatregelen getroffen worden om de intensiteit in het centrum te verlagen.

¹ Centrumvisie Teylingen, 2020. Samenwerken aan aantrekkelijke en vitale centrumgebieden van Sassenheim, Voorhout en Warmond.

De uitwerking van de scenario's zijn gebaseerd op expertjudgement. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van de ingreep op de intensiteit is gebruik gemaakt van verkeerstellingen die zijn uitgevoerd in de periode van 6 tot en met 14 september 2023.

In onderstaande afbeelding zijn de tellocaties weergegeven.



Afbeelding 2 tellocaties september 2023

Om inzicht te krijgen in de gevolgen van het parkeren is gebruik gemaakt van een parkeeronderzoek. In dit onderzoek is geteld op een representatieve dinsdag 4 oktober 2022 (9.00 - 23.00uur), donderdag 6 oktober 2022 (19.00 – 23.00uur) en zaterdag 8 oktober 2022 (9.00 – 15 uur).

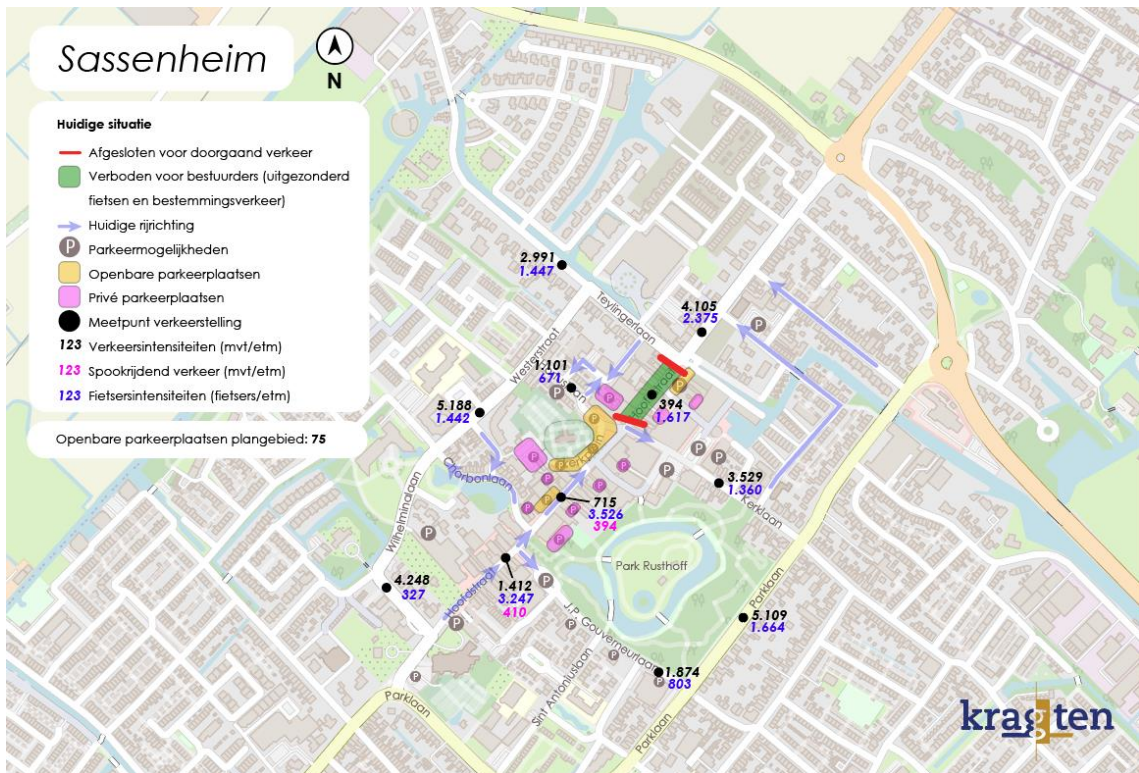
1.3 Leeswijzer

De scenario's voor Sassenheim zijn uitgewerkt middels scenariokaarten. Voorliggend rapport geeft toelichting bij deze scenario's. Per scenario's wordt hoofdzakelijk ingegaan op de consequenties op het gebied van verkeerscirculatie en parkeren. De scenario's zijn nader toegelicht met cijfers, indien dit mogelijk was. Tevens komen de scenario's aan bod die wel globaal uitgewerkt zijn, maar die tijdens het proces afgevallen zijn. Deze scenario's zijn beschreven en er is aangegeven waarom deze zijn afgevallen.

2 HUIDIGE SITUATIE

In de huidige situatie is het centrum toegankelijk voor het gemotoriseerd verkeer. De Hoofdstraat tussen de Kerklaan en de Teylingerlaan is gesloten voor alle voertuigen uitgezonderd fietsers en bestemmingsverkeer. Daarnaast is het centrum aangeduid als woonerf wat betekent dat men stapvoets moeten rijden (geldt ook voor fietsers) en dat uitsluitend geparkeerd mag worden in speciaal aangeduide parkeervakken. Op de Oude Haven kan geparkeerd worden van 1 oktober tot 1 april. In de andere periode zijn de parkeerplaatsen omgevormd tot terrassen en is parkeren niet mogelijk.

In onderstaande afbeelding zijn de belangrijkste kenmerken van het centrum weergegeven zoals eenrichtingsverkeer, parkeermogelijkheden (zowel privé als openbaar), het gebied dat is verboden voor bestuurders (uitgezonderd fietser en bestemmingsverkeer) en de resultaten van de verkeerstellingen. Dat laatste betreft de gegevens van de verkeerstellingen die in september 2023 zijn uitgevoerd. Hierin zijn zowel de intensiteiten van de fietsers als het gemotoriseerd verkeer weergegeven. Ook is aangegeven wat het aantal openbare parkeerplaatsen zijn in het plangebied (lees Hoofdstraat tussen J.P. Gouverneurlaan en Teylingerlaan inclusief het kerkplein).



Afbeelding 3 Huidige situatie Sassenheim

Wat opvalt bij de huidige verkeerssituatie in Sassenheim zijn de relatief hoge verkeersintensiteiten die op de Hoofdstraat (tussen Parklaan en de Kerklaan) tegen het verkeer in rijden en het hoge aantal fietsersintensiteiten op de Hoofdstraat.

3 **AMBITIE**

Om een vitaal, aantrekkelijk en klimaat adaptief centrum van Sassenheim te maken zijn verkeerskundig een aantal wensen opgenomen in de centrumvisie.

- Rondom het kerkplein moet de verkeersveiligheid verbeterd worden. Het is nu onduidelijk waar men mag fietsen en wandelen.
- Door terugkeer van de Hoogvliet wordt het kruispunt ter hoogte van de Kerklaan - Hoofdstraat aangepast en vervalt 1 richting (de verbinding Westerstraat – Hoofdstraat).
- Onderzoek uitvoeren naar betere bebording elektronische proute voor verwijzing naar beschikbare parkeerplaatsen in het centrum.
- Meer fietsparkeerplaatsen.
- Parkeerplaatsen op het kerkplein verplaatsen naar Hortusplein zodat het kerkplein het kloppend hart van Sassenheim kan worden waar verblijven en ontmoeten centraal staan.

Daarnaast voegt de Hortusplein ontwikkeling een parkeerterrein toe waarmee 17 parkeerplaatsen van het kerkplein worden gecompenseerd.

Tevens zijn er moties aangenomen met betrekking tot de verkeersveiligheid in het centrum en op het horecaplein in het bijzonder waarin het college wordt verzocht om:

- In overleg met de horeca-ondernemers en omwonenden rondom de Oude Haven alle verkeers- en/of andere maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn om gedurende het terrasseizoen, uiterlijk juni 2024 een verkeersveilig horecaplein en terrasbezoek te realiseren door
 - o het negeren van verkeersregels en –borden/tekens consequent actief te controleren en handhaven
 - o tijdens het terrasseizoen het deel van de Hoofdstraat ter hoogte van het horecaplein op de Oude Haven (vanaf café de Twee Wezen tot de kruising Hoofdstraat/Teylingerlaan) in de weekenden en op drukke dagen voor brom-/scooter- en fietsverkeer af te sluiten
- Om versnelling van de uitvoering van de centrumvisie van een gedeelte van de Hoofdstraat in Sassenheim (tussen de Xenos en Van Uffelendoor) (fysieke) (verkeers)maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn voor een verkeersveilig centrum winkelgebied;

Ook is er een amendement aangenomen omtrent het parkeren op het kerkplein waarin wordt ingezet om het kerkplein vrij van parkeerplaatsen te maken.

Bij het ontwikkelen van scenario's is het doel om het aandeel gemotoriseerd verkeer zo laag mogelijk te krijgen in de Hoofdstaat om zo een aantrekkelijk centrum te creëren. Dit mag niet leiden tot onacceptabele intensiteiten op wegen die daarvoor niet geschikt zijn of verkeersonveilige situaties. Hierbij is de ontwikkeling Hortusplein al als gerealiseerd meegenomen waarbij de verbinding kerkplein – Hortuslaan komt te vervallen.

4 SCENARIO'S

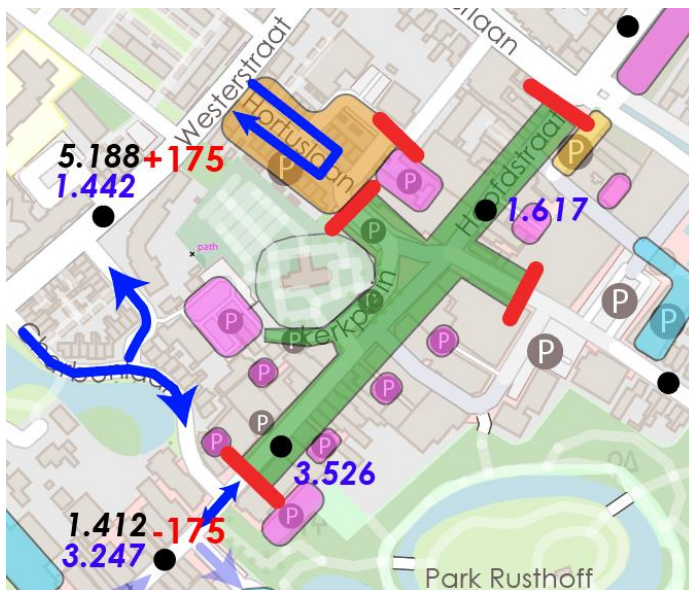
In totaal zijn vijf scenario's ontwikkeld en afgewogen. Er is echter maar één realistisch scenario voorhanden dat een goede invulling geeft aan de gestelde ambities van de centrumvisie zonder grote nadelige consequenties en dat is scenario 1B. Deze zal in de volgende paragraaf uitvoerig worden beschreven. De afgevalen scenario's worden vervolgens nog wel kort behandeld.

4.1 Scenario 1B

Onderstaand worden kort de te treffen maatregelen beschreven:

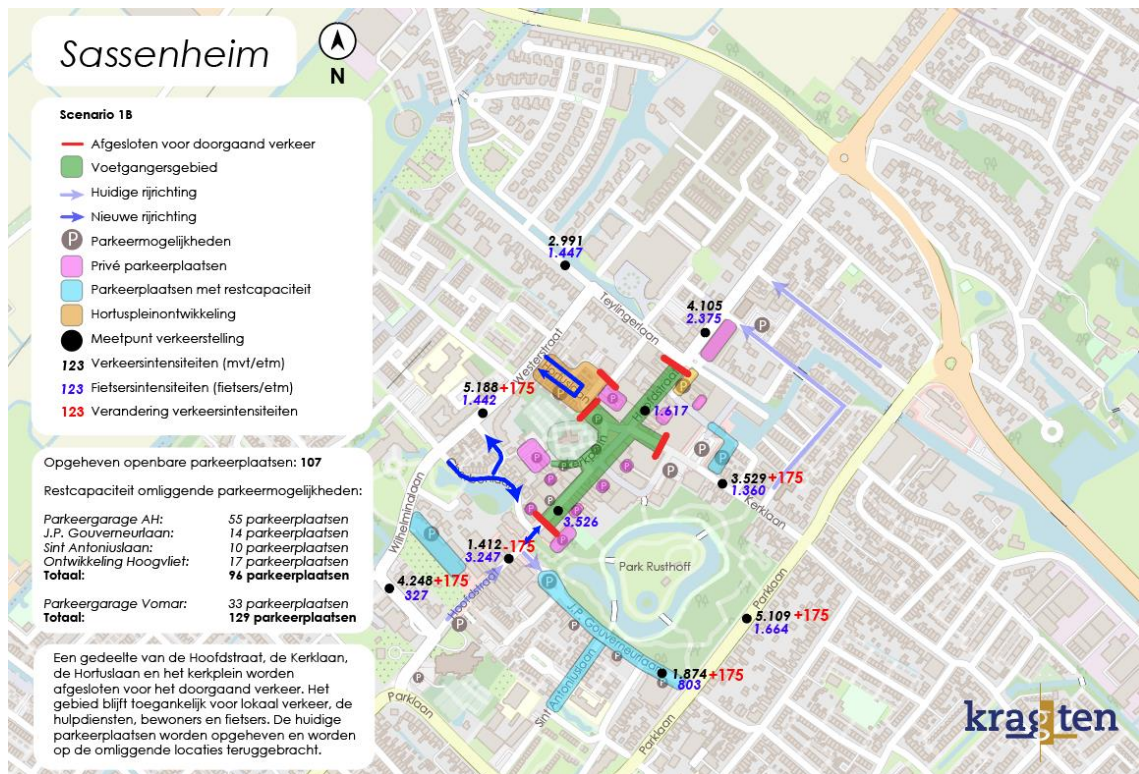
- Hoofdstraat tussen Charbonlaan en Teylingerlaan wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd bewoners en laden/lossen)
- Kerklaan wordt een doodlopende straat voor gemotoriseerd verkeer
- Geen parkeerplaatsen op afgesloten gedeelte van Hoofdstraat met behoud van laad/losplaatsen en de nabijheid van gehandicaptenparkeerplaatsen in de directe omgeving.
- Rijrichting Charbonlaan wordt omgedraaid.

Onderstaand is dit visueel weergegeven waarbij het autovrije gedeelte in groen is aangeduid..



Afbeelding 4 Autovrije gedeelte scenario 1B

In de scenariokaart zijn de gevolgen voor de verkeerscirculatie weergegeven. Zo is weergegeven waar de afsluitingen komen, de rijrichting veranderd (of eenrichtingsverkeer wordt) en de gevolgen voor de intensiteiten. Ook is aangegeven wat de parkeerlocaties zijn die de weggevalen capaciteit kunnen opvangen.



Afbeelding 5 Scenariokaart 1B

Verkeerscirculatie

De J.P. Gouverneurlaan krijgt 175 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) erbij. Gezien het brede wegprofiel en de huidige etmaalintensiteiten veroorzaakt dit geen problemen.

Het verkeer op de Kerklaan mag vanaf het Boschplein (na Gall & Gall) al niet richting de Hoofdstraat rijden vanwege het eenrichtingsverkeer. Met dit scenario kan hier een afname van het verkeer ontstaan doordat het verkeer vanuit het kerkplein vervalft.

Het noordelijke gedeelte van de Hoofdstraat (tussen het kerkplein en Teylingerlaan) is momenteel gesloten voor alle verkeer (uitgezonderd fietsers en bestemmingsverkeer). De maatregelen in het scenario zullen hier geen noemenswaardige negatieve gevolgen veroorzaken.

De rijrichting van de Charbonlaan loopt momenteel van de Hoofdstraat naar de Westerstraat. Deze rijrichting wordt omgedraaid om te voorkomen dat verkeer vanuit de Hoofdstraat naar de Wilhelmina laan gaat rijden en hiermee de Charbonlaan extra wordt belast. Dit verkeer kan gebruik maken van de aansluiting van Wilhelmina laan op de Hoofdstraat nabij de Parklaan.

Momenteel rijden er circa 600 mvt/etm via de Hortuslaan richting het kerkplein. Het verkeer dat hier nu rijdt, rijdt naar de parkeerplaatsen op het kerkplein (of andere omliggende bestemmingen) of via de Kerklaan verder in oostelijke richting. In dit scenario is dit niet meer mogelijk. Het verkeer dat in oostelijke richting wil rijden zal via de Westerstraat, Teylingerlaan, Hoofdstraat, N208 en de Parklaan richting het oosten rijden. Gezien de geringe extra intensiteiten van circa 600 mvt/etm en de intensiteiten op de hiervoor genoemde wegen zal dit zonder problemen opgaan in het verkeersbeeld.

De maatregelen van scenario 1B veroorzaken op het gebied van verkeerscirculatie geen problemen voor de omgeving.

Parkeren

In scenario 1B verdwijnen de parkeerplaatsen op de Hoofdstraat tussen de Carbonlaan en de Kerklaan (inclusief het kerkplein). De invalidenparkeerplaatsen op de Hoofdstraat nabij de Charbonlaan blijven behouden. In totaal gaat het over 75 parkeerplaatsen die verdwijnen. Als er gekeken wordt naar de bezettingsgraden van de parkeerplaatsen die weggehaald worden, dan kan er geconcludeerd worden dat deze relatief laag zijn. Er zijn 3 momenten met bezettingsgraden die tussen de 80% en 85% liggen, de overige momenten zijn de bezettingsgraden fors lager. In een worst-case scenario dienen er 75 parkeerplaatsen in de omgeving opgevangen te worden.

Daarnaast komen de parkeerplaatsen op de Oude Haven te vervallen. Op het piekmoment staan hier 32 auto's geparkeerd. Deze komen bij de al reeds bestaande behoefte van 75 parkeerplaatsen. In totaal dienen dus 107 parkeerplaatsen opgevangen te worden in de omgeving.

Om te bepalen of deze in de omgeving opgevangen kunnen worden wordt gebruik gemaakt van de uitgevoerde parkeertellingen.

Voor het opvangen van deze parkeerplaatsen kiezen we voor het concept van parkeren aan de randen van het centrum en bij de supermarkten. Zo is het centrum voor bezoekers te allen tijde goed bereikbaar.

Aan de noordzijde zijn dat de twee bovengrondse parkeermogelijkheden (parkeerterrein voor de Albert Heijn en het Boschplein) die hoge bezettingsgraden hebben, maar de ondergrondse parkeergarage van de Albert Heijn heeft lage bezettingsgraden. Hier kan de restcapaciteit gebruikt worden voor het opvangen van de vervallen parkeerplaatsen. De hoogste bezettingsgraad in de parkeergarage is 48% (72 voertuigen), hier zouden 55 voertuigen bij kunnen voor een bezettingsgraad van 85%.

Ook de zuidzijde kent relatief lage bezettingsgraden. Zo kent het wegvak van de J.P. Gouverneurlaan tussen de Keerweerlaan en Sint Antoniuslaan een bezettingsgraad van maximaal 49% (21 voertuigen) waarbij 14 voertuigen bij zouden kunnen om tot een bezettingsgraad van 85% te komen.

De overige wegvakken op de J.P. Gouverneurlaan kunnen tevens restcapaciteit opvangen, alleen liggen de bezettingsgraden hier in het weekend en op de koopavond (donderdag) wat hoger. Het gedeelte van de Sint Antoniuslaan tussen de J.P. Gouverneurlaan en de Doctor de Visserlaan kent relatief lage bezettingsgraden, de hoogste gemeten bezetting is 42% waar tot een bezettingsgraad van 85% 10 voertuigen bij kunnen.

De parkeerplaatsen aan de J.P. Gouverneurlaan ontfen zich goed voor het opvangen van restcapaciteit. Zeker wanneer de looproutes door Park Rusthoff verbeterd worden en uitnodigen om doorheen te lopen richting het centrum biedt dit grote kansen.

De parkeergarage van de Vomar kent tevens een lage bezettingsgraad. De hoogste bezettingsgraad is daar 48% (29 voertuigen). Hier zouden nog circa 33 voertuigen bij kunnen voor een bezettingsgraad van 85%. Echter is de parkeergarage van de Vomar eigen terrein dat openbaar toegankelijk is.

Momenteel wordt bij de nieuwbouw van supermarkt Dirk ook een parkeergarage gerealiseerd. Hierbij wordt nu uitgegaan dat deze voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte en geen extra parkeer capaciteit heeft.

Bij de ontwikkeling Hoogvliet worden 17 parkeerplaatsen gerealiseerd als compensatie van parkeerplaatsen op het kerkplein.

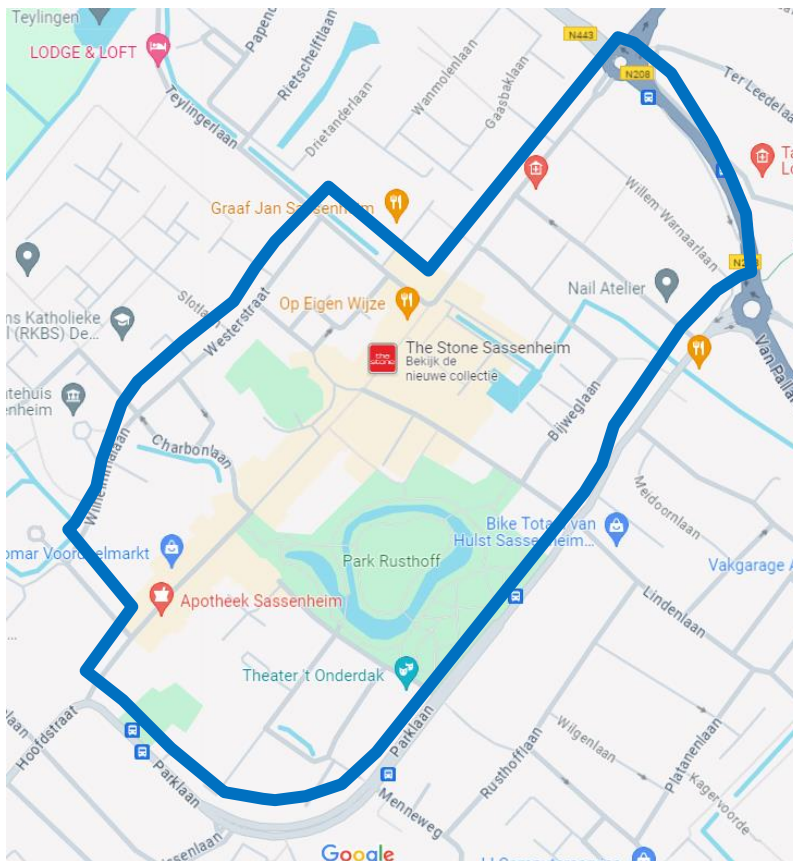
Gezien bovenstaande opties met relatief lage bezettingsgraden is er de mogelijkheid tot het opvangen van een restcapaciteit tot 129 parkeerplaatsen, genoeg om de 107 weggehaalde parkeerplaatsen op te vangen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht. Op het gebied van parkeren zorgen de maatregelen van scenario 1B dan ook niet voor problemen.

Tabel 1. Opvanglocaties parkeren Sassenheim

Locatie	Capaciteit	Hoogste bezettingsgraad	Restcapaciteit
Parkeergarage AH	150 parkeerplaatsen	48%	55 parkeerplaatsen
J.P. Gouverneurlaan	41 parkeerplaatsen	49%	14 parkeerplaatsen
Sint Antoniuslaan	24 parkeerplaatsen	42%	10 parkeerplaatsen
Ontwikkeling Hoogvliet	17 parkeerplaatsen	nvt	17 parkeerplaatsen
Totaal	215 parkeerplaatsen		96 parkeerplaatsen
Parkeergarage Vomar	61 parkeerplaatsen	48%	33 parkeerplaatsen
Totaal incl. parkeergarage Vomar	276 parkeerplaatsen		129 parkeerplaatsen

Voor een goede verwijzing naar de parkeerplaatsen kan gebruik gemaakt worden van een parkeerverwijssysteem. Door het instellen van een zogenaamde parkeerring kan vanaf deze ring verwezen worden naar de parkeerplaatsen. Onderstaand is een voorstel voor een dergelijke parkeerring.



Afbeelding 6 Mogelijke parkeerring (in blauw)

Fietsers

De Hoofdstraat in Sassenheim is in de praktijk een doorgaande fietsroute en kent daardoor hoge fietsersintensiteiten. Deze intensiteiten brengen echter ook de nodige problemen met zich mee door de combinatie van de vele fietsers en het winkelend publiek. Hiervoor zijn door de raad diverse moties aan genomen om deze problematiek aan te pakken (zie hoofdstuk 3).

Door het creëren van een aantrekkelijk centrum bestaat de kans dat deze intensiteiten zelfs zullen toenemen. Dit toenemende aantal kan voor conflicten zorgen met voetgangers. Door het weghalen van het gemotoriseerd verkeer ontstaat er meer ruimte voor de fietser en voetganger wat bij een goede inrichting kan leiden tot het afnemen van de hinder. Daarnaast dient de bezoeker van het centrum die met de fiets komt goede stallingsmogelijkheden geboden te worden aan de rand zodat deze niet met de fiets door het centrum hoeft.

Om het fietsverkeer daadwerkelijk weg te halen uit het centrum moet gezocht worden naar een alternatieve route voor het doorgaande fietsverkeer. De twee beschikbare routes zijn via de Parklaan en de Westerstraat/Wilhelminalaan. De Parklaan is voorzien van vrijliggende fietspaden maar heeft een (te)grote omrijdafstand. De Westerstraat/Wilhelminalaan heeft een kortere omrijdafstand maar is nog niet geschikt voor deze hoeveelheid fietsers. De huidige route is de logische en meest directe route. Een aanvullende studie moet inzicht geven in de haalbaarheid van een goede fietsroute als alternatief voor de huidige.

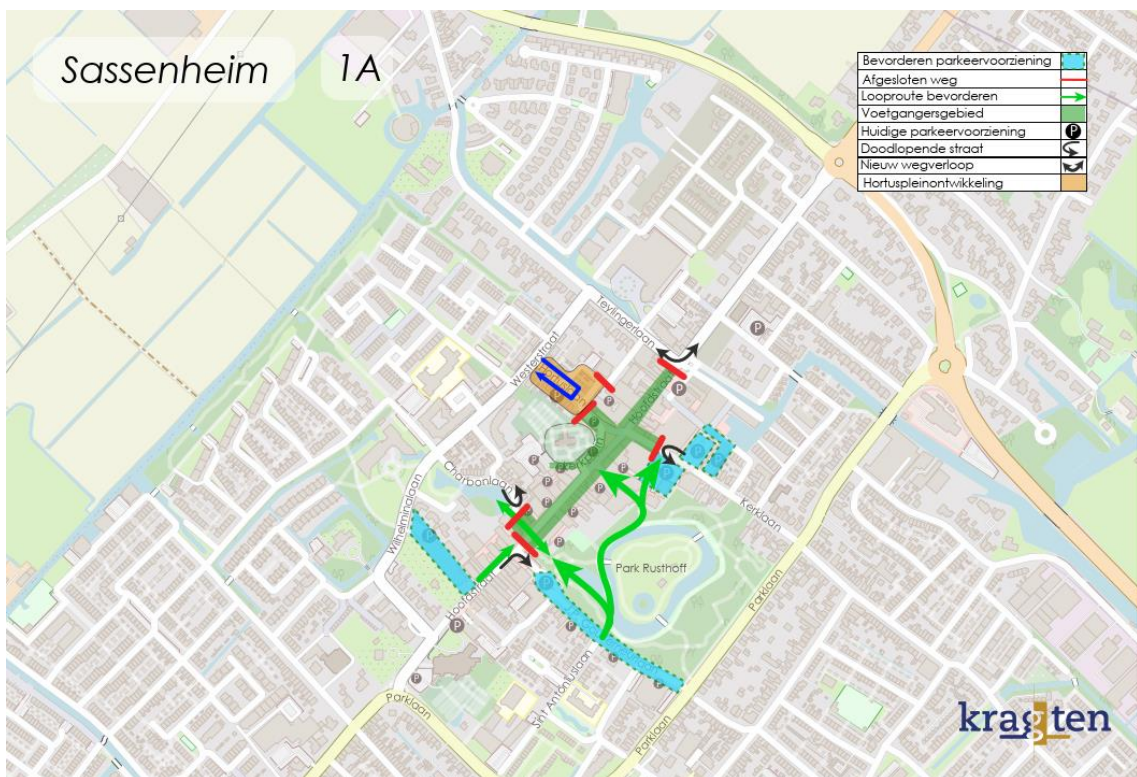
4.2 Overige scenario's

Voor Sassenheim zijn de volgende scenario's afgevallen:

Scenario 1A

- Afsluiten van de Hoofdstraat vanaf de J.P. Gouverneurlaan tot Teylingerlaan voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd bewoners, laden/lossen, achterliggende parkeerplaatsen).
- Kerklaan doodlopend voor gemotoriseerd verkeer.
- De Charbonlaan is uitsluitend bereikbaar via de Wilhelminalaan en is doodlopend.
- Parkeerplaatsen in afgesloten gedeelte worden verwijderd.

Aan het begin van de Hoofdstraat net voorbij de Charbonlaan ligt aan de rechterzijde een pand met aan de achterzijde veel parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Een afsluiting voor deze parkeerplaats leidt tot veel onduidelijk (wie mag er wel en niet in, handhaving e.d.). Daarnaast dient de Charbonlaan twee richtingen verkeer te worden wat met het smalle profiel niet haalbaar is. Daarom valt dit scenario af.



Afbeelding 7 Scenariokaart 1A

Scenario 2

- Voor scenario 2 blijft de Hoofdstraat toegankelijk voor het lokale verkeer in twee richtingen. Echter wordt het hierbij een doodlopende straat.
- Hoofdstraat wordt doodlopend voor gemotoriseerd verkeer.
- De Kerklaan wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
- De parkeerplaatsen op de Hoofdstraat en het kerkplein vervallen.

Dit scenario is afgefallen omdat dit scenario zal leiden tot veel onduidelijkheid bij weggebruikers. Mag ik hier nu wel of niet inrijden? Daarnaast zal verkeer op het kerkplein moeten keren wat juist tot onveilige situaties zal leiden. Daarnaast zal dit verkeer ook de nodige ruimte in beslag nemen waardoor minder ruimte overblijft voor een aantrekkelijk verblijfsplein.



Afbeelding 8 Scenariokaart 2

Scenario 3

- Huidige route blijft ongewijzig
- Parkeerplaatsen of Hoofdstraat en kerkplein vervallen

Aangezien het doorgaande verkeer nog gebruik kan maken van de Hoofdstraat, het kerkplein en de Kerklaan zal de afname van de intensiteit minimaal zijn. Alleen bezoeker die in de huidige situatie in de Hoofdstraat (kerkplein) parkeren hoeven hier in dit scenario niet te komen. Door de beperkte afname van de intensiteit draagt dit onvoldoende bij aan het behalen van het wensbeeld. Vandaar dat dit scenario is afgefallen.

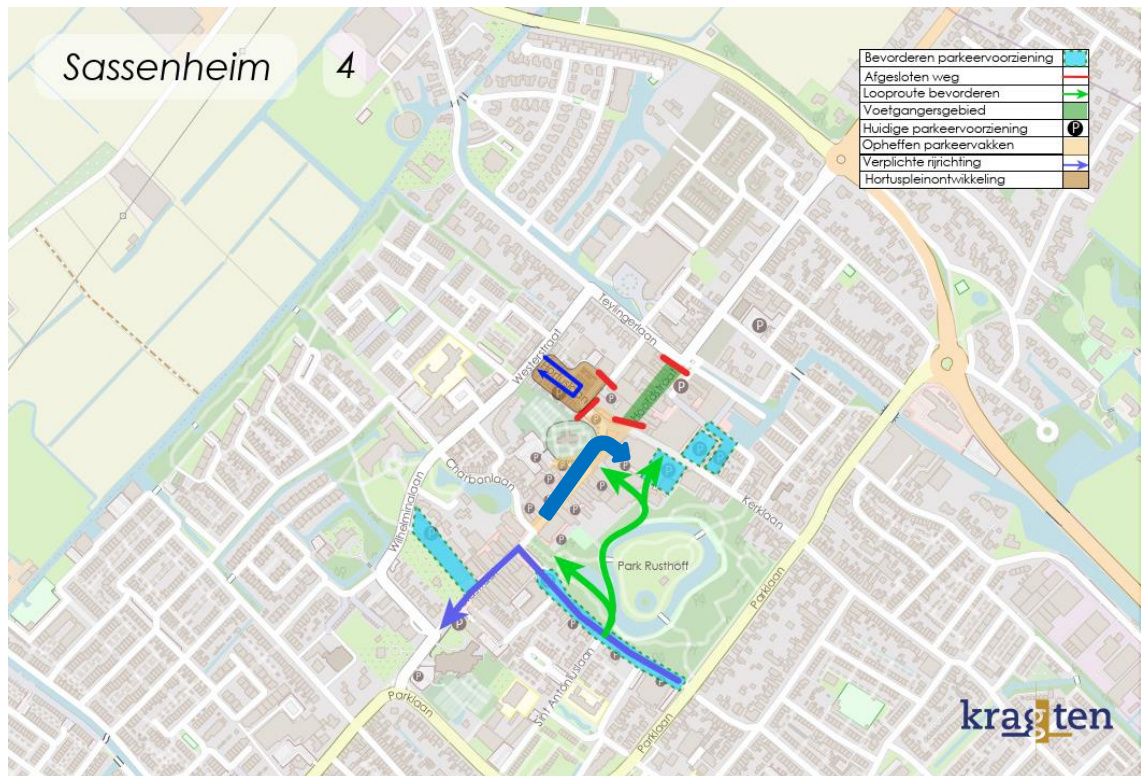


Afbeelding 9 Scenariokaart 3

Scenario 4

- De rijrichting op de Hoofdstraat tussen de J.P. Gouverneurlaan en de Wilhelminalaan wordt omgedraaid.
- Op de J.P. Gouverneurlaan wordt eenrichtingsverkeer in westelijke richting ingesteld.
- De rijrichting in de Hoofdstraat blijft gehandhaafd
- De parkeerplaatsen op de Hoofdstraat en het Oranjeplein opgeheven.

Door het veranderen van de rijrichting in de Hoofdstraat en J.P. Gouverneurlaan is een logische route door het centrum onderbroken. Dit zal leiden tot een kleine afname van de intensiteit. De aanpassingen van de rijrichtingen vragen wel de nodige aandacht. Met name het kruispunt Parklaan – J.P. Gouverneurlaan behoeft de nadere aandacht om te bepalen of het verkeer op een veilige manier afgewikkeld kan worden. Het voordeel van dit scenario weegt daarom niet op tegen de consequenties van de omliggende straten. Daarom is dit scenario afgefallen.



Afbeelding 10 Scenariokaart 3

4.3 Overige aandachtspunten

Het implementeren van een scenario heeft directe gevolgen voor het parkeren en circuleren. Hierover dient duidelijk gecommuniceerd te worden en ook op straat duidelijk gemaakt te worden dat de Hoofdstraat niet meer toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast zijn er ook andere aandachtspunten.

- Aanwonenden: privé parkeerplaatsen blijven bereikbaar voor aanwonenden
- Minder validen: indien gewenst kan gekozen worden op enkele invalide parkeerplaatsen worden aangelegd
- Hulpdiensten: het gebied is te allen tijde bereikbaar voor hulpdiensten in geval van calamiteiten
- Bevoorrading: het is wenselijk om het laden en lossen beter te reguleren. Het instellen van venstertijden is hierbij een goede maatregel. Hierdoor is bevoorrading slechts op enkele uren per dag toegestaan (bv in de ochtend). Dit heeft als voordeel dat op momenten dat er meer bezoekers zijn er geen bevoorradend verkeer aanwezig is wat het centrum aantrekkelijker en verkeersveiliger maakt. Daarnaast is het goed om samen met ondernemers te kijken naar de aanleg van enkele laad/los havens waardoor bevoorradend verkeer een eigen plaats heeft om te staan. Dit zal de overlast van het laden en lossen ook verminderen en de veiligheid verhogen.
- Afsluiting: De afsluiting van de Hoofdstraat is momenteel uitsluitend geregeld via bebording. Controle op naleving dient dan te gebeuren door middel van handhaving. Indien het af te sluiten gebied groter wordt is de kans op het niet naleven hiervan groter. Daarom kan gekozen worden tot het fysiek afsluiten van het gebied door middel van dynamische afsluiting (verzinkbare palen) of door het plaatsen van camera's met kentekenherkenning. Dit werkt goed in combinatie met de venstertijden. Tijdens deze tijden zijn de palen omlaag en de rest van de dag staan deze omhoog. Kentekens van bewoners staan geregistreerd waardoor zij toegang hebben en bezoekers moeten zich van te voren aanmelden. Hulpdiensten hebben altijd toegang tot dit systeem. Het beheer van dit systeem is het nadeel. Ook is er in het begin van de Hoofdstraat een privé parkeerplaats aanwezig die voor bezoekers en personeel bedoeld is. Hierbij moet goed gekeken worden naar de locatie van de afsluiting.

