



Gemeente Valkenburg

## Second opinion ontwerp Reinaldstraat en parkeren Centrumplan

*Notitie*

Datum 7 januari 2011  
Kenmerk VKG002/Wnj/0010  
Eerste versie -

De gemeente Valkenburg heeft medio 2009 een nieuw Centrumplan voor de kern Valkenburg vastgesteld. Het plan voorziet in grote lijnen in het verbeteren van het verblijfsklimaat van het centrum door het autovrije gebied uit te breiden. Het straatparkeren in het centrum vervalt en wordt gecompenseerd in een nieuwe parkeergarage. Tevens wil de gemeente het winkel- en woningaanbod in het centrum vergroten. Door de plannen verandert de verkeersstructuur in Valkenburg. De gemeente heeft Movares en Plangroep Heggen opdracht gegeven voor de stedenbouwkundige en verkeerskundige uitwerking van het Centrumplan. Goudappel Coffeng BV is gevraagd om een second opinion uit te voeren op het ontwerp van de Reinaldstraat en de parkeeranalyse die door de gemeente is opgesteld.

In deze second opinion gaan wij beschrijvend in op de keuzes die zijn gemaakt in het ontwerp. Wij richten ons op de ondersteunende 'Ontwerpnnotitie Reinaldstraat Valkenburg' van 1 november 2010. Ook analyseren wij de parkeernotitie die door de gemeente in het kader van het centrumplan is gemaakt. Er worden geen nieuwe schetsvoorstellen of parkeerberekeningen uitgevoerd.

### 1 Uitgangspunten

De Reinaldstraat ligt in het hart van het dorp en heeft een belangrijke verkeerskundige functie, mede gezien de sterke toeristische aantrekkingskracht van het dorp. De weg verwerkt momenteel 12.000 pae/etmaal, vergelijkbaar met circa 10.000 motorvoertuigen per dag. De verwachting is dat de verkeersdruk de komende jaren toeneemt. Dit komt enerzijds door een aantrekkende werking van het nieuwe programma in het centrum. Anderzijds zorgt de vergrijzing de komende jaren voor extra verkeer, voornamelijk met een recreatief karakter. In de ontwerpnnotitie is aangenomen dat de verkeersdruk in de Reinaldstraat tot 2020 met 16% toeneemt. Een intensiteit van 12.000 tot 14.000 voertuigen per dag is daarom niet ondenkbaar. Naast een belangrijke ontsluitende functie voor de auto maakt het wegvak deel uit van het utilitaire fietsnetwerk en rijden er verschillende buslijnen door de straat.

Gezien de beschikbare ruimte (het profiel is op het smalste deel 11,70 meter breed) en de verscheidenheid aan verkeersdeelnemers is een nieuw ontwerp een complexe afweging. Vooraf heeft de gemeente het kader geschetst waaraan het ontwerp dient te voldoen:

- Rekening houden met de dynamische afsluiting van het centrumgebied.
- Een nieuwe parkeergarage met circa 400 plaatsen die wordt ontsloten via de Sint Pieterstraat en de Reinaldstraat.
- De bevoorrading is voorzien via een (bij voorkeur) inpandige laad- en loscircuit die direct aansluit op de Reinaldstraat.

Voor dit onderzoek zijn ons geen uitgangspunten bekend die ingaan op de functie van de weg.

De verwachte verkeersdruk en de ontwerptechnische uitgangspunten vormen de basis voor onze beschouwing. Wij gaan achtereenvolgens in op:

1. Gemotoriseerd verkeer (auto- en vrachtverkeer)
2. Fiets en voetgangers
3. Openbaar vervoer
4. Vrachtverkeer
5. Laden en lossen (in relatie tot de supermarkt)
6. Parkeren

## 2 Toetsing van het ontwerp

### 2.1.1 Gemotoriseerd verkeer

Zoals aangegeven is een nieuw ontwerp van de Reinaldstraat een complexe opgave. Er zijn verschillende verkeersdeelnemers (auto, fiets en bus) die allen een eigen en veilige plaats op de rijbaan behoeven en de beschikbare ruimte is relatief beperkt. Daarbij komt dat de verkeersdruk in de toekomst naar verwachting toeneemt. Zeker wanneer de gemeente inzet op een uitbreiding van het recreatieve karakter neemt de intensiteit op piekmomenten met veel bezoekers verder toe.

Vanuit die optiek is het belangrijk te weten welke functie de Reinaldstraat in Valkenburg heeft. Veel bezoekers volgen de bewegwijzering vanaf de A79 en komen Valkenburg via de Provinciale weg Broekhem binnen. Vervolgens vormt de Reinaldstraat een onderdeel van de parkeerring, waar veel bezoekers aan de gemeente gebruik van maken. Belangrijk uitgangspunt is dat de Reinaldstraat een belangrijke schakel vormt in het netwerk van de gemeente; zeker na de realisatie van het verblijfsgebied in het centrum.

Met die gegevens kan een nieuw ontwerp op twee manieren tot stand komen:

1. Het ontwerp wordt afgestemd op de beschikbare ruimte, dat de basis vormt voor de inrichtingsmogelijkheden en de functie van de weg.
2. Het ontwerp wordt afgestemd op de functie van de weg, waarbij de inrichting van de weg aansluit bij de verwachte verkeersdruk in de toekomst.

Movares kiest in het ontwerp van de Reinaldstraat voor het eerste spoor. Zij erkennen het spanningsveld van enerzijds de beschikbare ruimte en anderzijds de gewenste inrichting van de weg (paragraaf 2.2). Dit leidt ertoe dat zij, op basis van de gewenste inrichtingsprofielen vanuit Duurzaam Veilig, kiezen voor een 30 km/zone in de Reinaldstraat (paragraaf 4.4.7). Het profiel biedt goede mogelijkheden om het verblijfskarakter van het centrumgebied door te trekken in de Reinaldstraat. Een voorbeeld hiervan is de inrichting en materialisering van de voetgangersoversteekplaatsen.

Wij zijn van mening dat de intensiteiten in de Reinaldstraat te hoog worden om een verblijfsfunctie (30 km/zone) aan deze weg toe te kennen. Een weg met een verblijfsfunctie heeft maximaal 6.000 tot 8.000 voertuigen per dag. Bij deze intensiteiten hebben bijbehorende maatregelen (zoals een bushalte op de rijbaan) een snelheidsremmend effect en een acceptabele invloed op de doorstroming. De verwachte intensiteiten voor de Reinaldstraat (12.000 tot 14.000 voertuigen per dag) sluiten niet aan bij dit beeld. Met een snelheidsregime van 30 km/uur en de bijbehorende voorstellen voorzien wij in de toekomst doorstromingsproblemen op de doorgaande route. Zeker op piekmomenten leiden brede zebra's, het halteren van de bus op de rijbaan en het voorkeursalternatief voor het laden en lossen grote invloed op de doorstroming van het verkeer. Dit is, gezien de belangrijke verbindende functie van het wegvak in en rond het centrum, niet wenselijk. Handhaven van de gebiedsontsluitende functie met bijpassende 50 km/uur wordt daarom aanbevolen.

Ontwerptechnisch brengt de verandering in maximum snelheid de volgende wijzigingen met zich mee. Door in het ontwerp uit te gaan van een sobere uitvoering van een 50 km/uur weg, behoudt de inrichting voldoende ruimte voor bus, vrachtverkeer en langzaam verkeer. Door een rijstrookbreedte van 2,75 meter te kiezen blijft de weg ook optisch smal en heeft dit een positief effect op de snelheid en veiligheid. Busverkeer en vrachtverkeer kunnen elkaar passeren, maar met een lage snelheid. De ruimte naast de rijbaan hangt sterk af van de keuze voor het laden en lossen van de supermarkt. Hier gaan we in de paragraaf over het laden en lossen verder op in.

## 2.2 Langzaam verkeer

Eén van de uitgangspunten voor het ontwerp is de prioriteit voor het langzaam verkeer. De Reinaldstraat maakt deel uit van het utilitaire fietsnetwerk van de gemeente. Gezien de hoogte van de intensiteiten en de functie van de fietsverbinding

door de straat is een fietsstrook van 1,00 meter te smal en bovendien onveilig. Standaard wordt de minimale breedte van een fietsstrook op 1,50 meter aanbevolen, om twee fietsers naast elkaar te laten rijden. Met intensiteiten boven de 10.000 voertuigen per dag is zelfs een bredere maatvoering wenselijk, maar dat is mogelijk niet inpasbaar.

Wij geven de gemeente in overweging om te onderzoeken of de fietsstrook samen met het trottoir verhoogd van de rijbaan aangelegd kan worden. De fietser en de voetganger krijgen visueel een eigen plaats, maar geen fysieke afscheiding. Wel komen beide verkeersdeelnemers verhoogd afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Voordeel van deze oplossing is dat uitwijkacties van een fietser uit het oogpunt van veiligheid beter op het voetpad kunnen plaatsvinden dan op de rijbaan.

### 2.3 Openbaar vervoer

In de Reinaldstraat passeren meerdere buslijnen. In de huidige situatie is er in de straat een bushalte aanwezig. In het voorstel voor de Reinaldstraat halteert de bus op de rijbaan, conform een 30 km/uur regime. Afhankelijk van het aantal stops bij de halte heeft het halteren op de rijbaan ook een snelheidsremmende werking.

De intensiteiten in de Reinaldstraat zullen echter te hoog worden om een bus op de rijbaan te laten halteren. Wij adviseren om bij een intensiteit van circa 6.000 voertuigen per etmaal of hoger een haltekom te gebruiken. Dit verbetert de doorstroming van het overige verkeer.

Het inpassen van een haltekom kan in de Reinaldstraat problemen opleveren. Het uitbuigen van het fiets- en voetpad is wellicht niet mogelijk door de aanwezige bebouwing. Wij adviseren in dat geval een locatie in de nabijheid te zoeken waar wel een haltekom is in te passen of wellicht de halte te laten vervallen.

### 2.4 Vrachtverkeer

In de ontwerpnotitie wordt gesteld dat er geen andere optie is dan de Reinaldstraat om het vrachtverkeer af te wikkelen. Dat betekent dat de Reinaldstraat opengesteld moet blijven voor vrachtverkeer. Hier dient, zoals is gebeurd, rekening mee worden gehouden in het ontwerp.

### 2.5 Laden en lossen

In hoofdstuk 5 van de ontwerpnotitie vergelijkt Movares vier mogelijkheden voor het laden en lossen bij de supermarkt. Het bevoorraden van een supermarkt vindt meerdere keren per dag plaats. De vier varianten die zijn vergeleken zijn:

1. Inpandig, maar achteruit insteken via de Reinaldstraat.

2. Op het trottoir langs de supermarkt, deel gebruik makend van het fietspad en het voetpad.
3. Op het trottoir langs de supermarkt, waarbij de gevel van de supermarkt is verschoven om ruimte te maken voor een laad- en losstrook.
4. Inpandig circuit, dat ten koste gaat van verkoopoppervlakte.

De varianten 3 en 4 worden in de afweging (paragraaf 5.5) negatief beoordeeld, vanwege de grote impact op de structuur en de uitstraling van het winkelcentrum. In de conclusie stelt Movares voor om het laden en lossen inpandig plaats te laten vinden, door de vrachtwagen achteruit in te laten steken (variant 1). De vrachtwagen blokkeert hiermee tijdelijk de rijbaan van de Reinaldstraat.

Wij zijn van mening dat het achteruit laten insteken van een inpandige laad- en losplaats een zeer grote impact heeft op de doorstroming in de Reinaldstraat. Tevens heeft deze oplossing een nadelig effect op de verkeersveiligheid van het langzame verkeer.

Gezien het belang van een goede oplossing voor het laden en lossen is een bredere kijk naar oplossingsrichtingen gewenst. Uitgangspunt is, dat het laden en lossen waarbij de vrachtauto de Reinaldstraat blokkeert (insteken) zoals aangegeven, geen optie is. Er blijven vier mogelijkheden over:

1. Laden en lossen waarbij de vrachtwagen op het trottoir parkeert en een aparte laad- en losstrook krijgt. Hiervoor is een breedte van 3,50 meter benodigd.
2. Laden en lossen op de locatie van de bushalte in het ontwerp. Op deze locatie is meer ruimte beschikbaar voor een laad en losstrook op het trottoir.
3. Laden en lossen onder een gevel. De gevel van de supermarkt wordt teruggelegd, waardoor ruimte ontstaat voor een laad- en losstrook en het langzaam verkeer geen hinder ondervindt van het laden en lossen. De vrachtauto staat onder een gevel met woningen;
4. Gebruik maken van de Louis van de Maesenstraat. Door de dynamische afsluiting centruminwaarts te verplaatsen ontstaat ruimte voor een laad- en losplaats voor de supermarkt, maar ook voor overige winkels in het centrum.

#### Ad 1.

Het laden en lossen op het trottoir vraagt relatief veel ruimte. Deze variant is alleen mogelijk bij een tweerichtingen fietspad (3,00 meter) en een voetpad (1,50 meter). Er blijft voor het langzame verkeer 1,00 meter over om de vrachtauto te passeren. Met een rijbaan van 5,50 meter blijft er aan de overzijde 1,20 meter over voor een voetpad.

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Het laden en lossen vindt nabij de supermarkt plaats</li> <li>· Het laden en lossen gaat niet ten koste van de structuur en inrichting van de supermarkt en de bovengelegen woningen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Vrachtauto hindert de doorgaande route voor fietsers en voetgangers. Er ontstaan verkeersonveilige situaties</li> <li>· Er is ruimte voor een fietspad in twee richtingen in de Reinaldstraat. Deze inrichting dient echter bij de kruispunten en ook op de naastgelegen wegvakken terug te komen. Dit vraagt een extra investering in de inrichting (en valt buiten de scope van het project).</li> </ul>

## Ad 2.

Op de locatie waar de bushalte in het ontwerp staat is meer ruimte beschikbaar op het trottoir. Door op deze locatie een laad- en losstrook te realiseren blijft er voor het langzame verkeer meer ruimte over om een vrachtauto te passeren. Er is niet onderzocht of op deze locatie voldoende ruimte is voor een fietsstrook in één richting.

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Het laden en lossen gaat niet ten koste van de structuur en inrichting van de supermarkt en de bovengelegen woningen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Laden en lossen vindt niet direct aansluitend aan de supermarkt plaats;</li> <li>· Vrachtauto blokkeert deels de doorgaande route voor fietsers en voetgangers;</li> <li>· Er is geen ruimte voor een haltekom voor de bus.</li> </ul>

## Ad 3.

Om voetgangers, fietsers, laden en lossen en gemotoriseerd verkeer naast elkaar in de Reinaldstraat te faciliteren is meer ruimte nodig. De gevel van de supermarkt dient hiervoor verplaatst te worden. Op deze manier ontstaat ruimte voor een laad- en losstrook zonder dat de vrachtauto het langzaam verkeer hindert. Overigens dient de vrachtauto bij het in- en uitrijden wel het fiets- en voetpad te kruisen. Mogelijk dat de gevel boven de vrachtauto in stand blijft (waardoor een afdak ontstaat) en houdt de gemeente de mogelijkheid hier woningen te realiseren.

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Geen hinder van het overige verkeer in de Reinaldstraat.</li> <li>· Laden en lossen direct naast de supermarkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· De gevel wordt verplaatst wat ten koste gaat van de verkoopoppervlakte van de winkel en een aanpassing van het Centrumplan.</li> </ul>

#### Ad 4.

Een andere mogelijkheid is het verplaatsen van de dynamische afsluiting van het centrum in de Louis van de Maesenstraat. De afsluiting komt meer in het centrum, waardoor ruimte ontstaat aan de zijkant van de supermarkt voor een laad- en losstrook. Het overige verkeer heeft geen hinder van het laden en lossen.

Om te voorkomen dat de vrachtauto weer achteruit de Reinaldstraat op moet, is het wenselijk om een doorgaande route in te stellen voor bevoorradend verkeer. Hierdoor kan het voorkomen dat het bevoorradingsverkeer van de supermarkt buiten de venstertijden het voetgangersgebied betreedt.

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Geen hinder van het overige verkeer in de Reinaldstraat.</li> <li>· Laden en lossen direct naast de supermarkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Bevoorrading vindt ook na 11.00 uur plaats, waardoor het vrachtverkeer door het voetgangersgebied komt.</li> </ul>

Concluderend kan worden dat het laden en lossen geen optimale oplossing heeft. Wij adviseren de gemeente te bekijken in hoeverre het mogelijk is om de omvang van de supermarkt aan te passen door rekening te houden met een aparte laad- en losplaats (optie 3). Op deze manier wordt de Reinaldstraat op een veilige manier ingericht en hebben alle verkeersdeelnemers een eigen plek.

Het behouden van een 50 km/uur inrichting met een aparte plaats (van een voldoende breedte) voor fietsers en voetgangers heeft prioriteit. Het laden en lossen dient daar binnen de kaders ingepast te worden. De Reinaldstraat heeft en houdt tenslotte een gebiedsontsluitende functie.

Lukt dat niet volgens een van de vier alternatieven dan adviseren wij de gemeente de wegategorisering en het fietsnetwerk te bezien. Door de hoofdnetwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets te spreiden, kunnen specifieke accenten gelegd worden in de inrichting (bijvoorbeeld een fietsstraat in het centrum). Situaties waarbij te weinig ruimte is om de drie verkeersdeelnemers naast elkaar laten rijden worden hiermee vermeden.

## 2.6 Parkeren

Voor het centrumplan heeft de gemeente in maart 2010 een parkeeranalyse gemaakt. Hierin is een berekening gemaakt van de parkeerbehoefte na de realisatie van het centrumplan en de uitbreiding van de woning- en winkelomvang. Het voornemen is om de parkeerplaatsen op maaiveld in het centrum op te heffen. Het parkeren voor het centrum wordt gebundeld in een nieuwe parkeergarage. Het centrum wordt middels een dynamische afsluiting autoluw en is alleen toegankelijk voor bevoorradingsverkeer van de winkels. Deze 'werkwijze' is eerder met succes toegepast in andere gemeenten in Nederland (o.a. in Waalwijk en 's-Hertogenbosch). Om een hogere parkeerdruk in het centrum te vermijden is het echter wel van belang dat het aantal parkeerplaatsen dat op maaiveld verdwijnt minimaal wordt gecompenseerd (dus ook openbaar toegankelijk) in een garage (of elders op een acceptabele loopafstand van maximaal 500 meter van het centrum).

De gehanteerde stappen in de analyse geven een duidelijk beeld van de parkeervraag en het –aanbod na de realisatie van het centrumplan.

Er zijn twee zaken die aangescherpt zouden moeten worden:

1. Inzicht in het dubbelgebruik. In paragraaf 4.5 wordt op basis van de nieuwe functies de parkeerbehoefte berekend. Gesteld wordt dat er 154 parkeerplaatsen benodigd zijn. Het kan in praktijk echter gebeuren dat bewoners in de avonden van dezelfde parkeerplaatsen gebruik maken die overdag door bezoekers van de supermarkt worden gebruikt. Door dit dubbelgebruik zijn er in praktijk minder parkeerplaatsen benodigd. Voor het berekenen van de mate van dubbelgebruik wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages (zie bijlage 3 van de beleidsnota Parkeernormen uit 2007).
2. Inzicht in de verdeling tussen openbare en gereserveerde plaatsen. Het is een misverstand dat het percentage bezoekers van een functie in de openbare ruimte gerealiseerd *moet* worden (paragraaf 4.5, 'Winkels', pagina 9). Het aandeel bezoekers in een parkeernorm geeft meer inzicht in de verhouding tussen bezoekers (kortparkeren) en personeel (langparkeren). Dit geeft een houvast voor gemeenten om een inschatting te maken tussen de behoefte aan lang- en kortparkeerplaatsen. De gemeente is vervolgens vrij om de parkeerplaatsen voor zowel personeel en bezoekers openbaar toegankelijk te maken (of niet), zodat het dubbelgebruik maximaal is. Hoe meer parkeerplaatsen gereserveerd zijn (voor personeel, bewoners of supermarktbezoek), des te lager het dubbelgebruik en hoe meer parkeerplaatsen er benodigd zijn.

Parkeren vormt bij ruimtelijke ontwikkelingen altijd een belangrijk onderdeel. Het is in ieder geval belangrijk dat een robuuste oplossing gekozen wordt. De verwachting is dat het voertuigbezit ook de komende jaren toeneemt, waardoor de vraag naar parkeren niet zal afnemen. Zeker met het nieuwe centrumplan is het van belang dat er voldoende capaciteit – met een stukje restcapaciteit – aanwezig is om de groei van het



verkeer te verwerken. De nieuwe parkeergarage met circa 400 parkeerplaatsen is vanwege de centrale ligging interessant voor zowel lang- als kortparkeerders. Circa 70 parkeerplaatsen worden gereserveerd voor bewoners.

De gemeente heeft aangegeven te willen voorkomen dat de parkeergarage door langparkeerders bezet wordt. Er zijn echter verschillende mogelijkheden om alle doelgroepen (centrumbezoekers, toeristen, supermarkt personeel en bezoek en bewoners) een plaats te bieden.

#### **2.6.1 Openbare parkeergarage**

In een openbare garage stelt de gemeente een tarief in voor het gebruik van de garage. De garage wordt met een slagboom afgesloten en opgenomen in het verwijssysteem. De garage is vanwege de ligging aantrekkelijk voor bezoekers van het centrum en toeristen. De kans bestaat dus dat de garage volledig gevuld wordt met langparkeerders. Om toch plek te bieden aan bewoners en personeel/bezoek van de supermarkt kunnen plaatsen gereserveerd worden. Bewoners en bezoekers van de supermarkt moeten echter wel kunnen beschikken over een eigen toegang. Met een passysteem maken zij gebruik van een afgesloten aantal plaatsen.

Een variant hierop is een blauwe zone in de parkeergarage. Voor deze zone geldt een maximale parkeerduur (bijvoorbeeld 2 uur), waardoor er altijd ruimte beschikbaar is voor bezoek aan de supermarkt. Deze optie brengt kosten voor handhaving met zich mee. Nadeel bij een blauwe zone is dat het niet mogelijk is om de garage met een slagboom af te sluiten. Daardoor is het niet mogelijk om voor de overige parkeerplaatsen betaald parkeren in te stellen.

#### **2.6.2 Niet openbare parkeergarage**

Een niet-openbare garage, waarbij de gemeente de garage voor specifieke doelgroepen beschikbaar stelt (personeel en bezoekers van de supermarkt en bewoners). Gevolg is dat een kleinere garage mogelijk is. Bezoekers van het centrum parkeren dan elders in de gemeente. De garage wordt ook niet opgenomen in het verwijssysteem van de gemeente en is alleen toegankelijk met een pas.

#### **2.6.3 Instellen verplichte rijrichting**

Wachtrijen voor een parkeergarage zijn, zeker in gemeenten met een sterke recreatieve functie, een veelvoorkomend verschijnsel. Kenmerkend van de recreatieve bezoeker is dat zij ook een wachttijd accepteren om midden in het centrum te kunnen parkeren. Vandaar dat de nieuwe parkeergarage een sterke aantrekkingskracht zal hebben op bezoekers.

Om terugslag op het belangrijke kruispunt met de Sint Pieterstraat te voorkomen is het instellen van een verplichte rijrichting bij het vollopen van de garage een mogelijke optie. Het is wel belangrijk om, in geval van een sterk wisselende bezetting, geen aan-uitbord te krijgen.

Overigens kan ook de bewegwijzering van de garage het gebruik beïnvloeden. Door in het verwijssysteem de garage bijvoorbeeld 'supermarkt X' te noemen, is de aantrekkingskracht van onbekende bezoekers vaak lager dan wanneer de garage 'Centrum' wordt genoemd.

### 3 Resumé

Door het instellen van een autoluwe zone in het centrum van Valkenburg neemt de druk op de 'ringstructuur' (Wilhelminalaan – Reinaldstraat – Burg. Henssingel) verder toe. Ondanks dat de beschikbare ruimte op sommige punten van deze ring relatief beperkt is, is de functie van een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur wenselijk. Dit stellen wij op basis van de functie van de weg (hoofdroute door de kern) en de hoogte van de verwachte intensiteiten. Een 30 km/uur zone heeft ons inziens een te grote invloed op de capaciteit en doorstroming in het centrum. Het ontwerp dient daarom, ons inziens, een verbetering te krijgen. De verbetering gaat uit van een sobere 50 km/uur inrichting. Wij achten dit verstandig, ondanks de nadelige invloed die de aanpassingen hebben op het proces.

#### 3.1 Aanbeveling

Een verandering van 30 naar 50 km/uur leidt ons inziens concreet tot de volgende verbeterpunten:

- Aanpassen van de rijbaanbreedte in verband met het openbaar vervoer en het vrachtverkeer.
- De prioriteit voor het langzame verkeer veilig stellen. De inrichting van het voet- en fietspad hangt samen met de keuze voor het laden en lossen. Indien de gemeente een aparte laad- en losstrook onder een gevel realiseert is het mogelijk om twee aparte fietsstroken van 1,50 meter breed te realiseren. Als blijkt dat de gevel niet verplaatst kan worden is een fietspad in twee richtingen gewenst. Het fietspad wordt dan 3,00 meter en het voetpad 1,50 meter breed. Er ontstaat zo ruimte voor een laad- en losplaats op het fiets- en voetpad van 3,50 meter breed. Dit is echter geen ideale situatie.
- Haltering van de bus in haltekommen. Indien de ruimte voor de realisatie van haltekommen niet mogelijk is in het wegvak, dan dienen de haltes verplaatst te worden.
- Aanpassen van het laad- en losvoorstel naar variant 3, waarbij de gevel van de supermarkt terug geplaatst wordt om ruimte te maken voor een aparte laad- en losstrook.
- Wij adviseren nader onderzoek te doen naar de functie en inrichting van de parkeergarage. Om het gebruik van de garage zo efficiënt mogelijk te maken zijn duidelijke keuzes in de functie en inrichting noodzakelijk. Tevens is het mogelijk

om onderzoek te doen naar de effecten op de doorstroming van het voorgelegen ontwerp.

De inrichting van de kruispunten met verkeerslichten blijven, net als het voorstel voor de verplichte rijrichting bij het vollopen van de garage, gehandhaafd.