

Verkeersplan Stede Broec



Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Status

© Copyright Goudappel

Gemeente Stede Broec

Verkeersplan Stede Broec

007260.20210209.R1.07

juni 2021

Jan-Anne Waagmeester

Mandy Salders, Remco Meinen

Definitief

Inhoudsopgave

1. Een actueel Verkeersplan	5
1.1 Aanleiding voor een nieuw Verkeersplan	5
1.2 Een brede visie	5
1.3 Een zorgvuldig planproces	5
1.4 Opbouw van dit plan	6
 2. Karakter van de gemeente en verkeerskundige trends	 8
2.1 Bevolkingsontwikkeling Stede Broec	8
2.2 Bezit en gebruik van verschillende vervoerwijzen	9
2.3 Verkeersveiligheid	9
2.4 Verkeersintensiteiten	12
2.5 Nieuwe verkeerskundige ontwikkelingen	13
 3. Kwaliteiten en doelstellingen	 16
3.1 Hoogwaardig regionaal voorzieningenniveau	16
3.2 Een aantrekkelijke gemeente	16
3.3 Een veilige gemeente	17
3.4 Een bereikbare gemeente	17
3.5 Een vitale en toegankelijke gemeente	18
 4. De essentie van het plan	 19
4.1 Eén netwerk voor iedereen	19
4.2 Een nieuwe kijk op 30 km/h-wegen	19
4.3 Een dorpse inrichting van het historische lint	21
4.4 Het station als visitekaartje van Stede Broec	24
4.5 Nieuwbouw aansluiten op de 'ring' rond de gemeente	26

5. Concrete verbeteringen voor concrete knelpunten	27
5.1 Overzicht van de belangrijkste knelpunten	27
5.2 Knelpunten 50-wegen	28
5.3 Aansluitingen op regionaal hoofdwegennet	30
5.4 Het 'nieuwe 30'	30
5.5 Het historische lint	34
5.6 Standaard 30 km/h-wegen in woongebieden	35
5.7 Hoe omgaan met rotondes?	37
5.8 Vrachtverkeer	39
5.9 Parkeren	41
5.10 Gedragsbeïnvloeding	43
 6. Projecten en prioriteiten	 44

1. Een actueel Verkeersplan

Een actueel Verkeersplan geeft richting aan het verkeersbeleid in de komende 10 jaar. Zo kunnen we ervoor zorgen dat maatregelen worden genomen vanuit een brede visie op de toekomst.

1.1 Aanleiding voor een nieuw Verkeersplan

In het 'College uitvoeringsprogramma 2018 – 2022' is als concrete actie opgenomen om een nieuw verkeersplan voor de gehele gemeente te ontwikkelen. Daarbij zijn de volgende doelstellingen benoemd:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid
- en bevorderen van de bereikbaarheid
- waardoor de leefbaarheid in de gemeente Stede Broec (ook op wijk- en straatniveau) verbetert.

Het nieuwe verkeersplan sluit aan bij actuele verkeersontwikkelingen zoals de verkeersgevolgen van de N307 en de ontwikkeling van elektrisch vervoer.

1.2 Een brede visie

We werken dit Verkeersplan uit vanuit een brede visie: we kijken naar verschillende ontwikkelingen in de gemeente en proberen met het Verkeersplan ook bij te dragen aan andere dan alleen verkeerskundige doelen. Verkeer is immers geen doel op zich: het is een middel om verschillende functies bij elkaar te brengen. Het kan daarmee bijdragen aan de economische ontwikkeling van de gemeente, maar ook aan de aantrekkelijkheid van Stede Broec voor inwoners en bezoekers.

1.3 Een zorgvuldig planproces

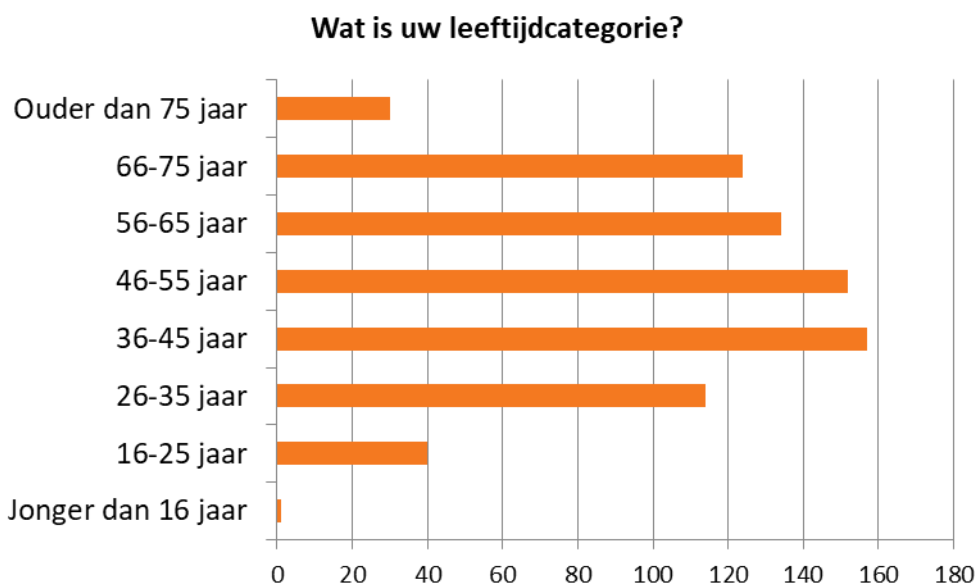
Voor dit verkeersplan hebben we een uitgebreide inventarisatie gemaakt van het karakter en de verkeerskundige knelpunten van de gemeente Stede Broec. En daarvoor hebben we veel mensen binnen de gemeente geraadpleegd:

- Om de doelstellingen voor Stede Broec goed in beeld te krijgen hebben we samengewerkt met ambtenaren van verschillende disciplines: naast verkeer

bijvoorbeeld ook specialisten op het gebied van stedenbouw, ruimtelijke ordening en economie.

- We hebben een thema-avond voor de gemeenteraad georganiseerd om te discussiëren over de kaders en belangrijkste doelen van het Verkeerplan.
- Via een digitale enquête onder inwoners hebben we ook aan de bewoners en andere belanghebbenden in de gemeente gevraagd om aan te geven wat zij belangrijk vinden en waar zij verkeerskundige knelpunten ervaren (op de kaart aan te geven via de online tool 'Maptionnaire')

Het gebruik van een internettool als alternatief voor fysieke participatieavonden was oorspronkelijk 'uit nood geboren' (vanwege de coronamaatregelen), maar heeft heel goed uitgepakt. Er hebben ruim 1.000 mensen aan meegedaan die samen bijna 2.000 punten op de kaart hebben gezet. Veel meer dan we ooit met een gewone participatieavond zouden hebben opgehaald. Bovendien waren de respondenten heel goed verdeeld over alle leeftijdsgroepen. In figuur 1.1 is de verdeling weergegeven van de respondenten die hun leeftijd hebben ingevuld.



Figuur 1.1: Leeftijdsverdeling respondenten online enquête Maptionnaire

1.4 Opbouw van dit plan

In hoofdstuk 2 geven we eerst een karakterisering van de gemeente Stede Broec. Daarin worden de trends en ontwikkelingen beschreven die van belang zijn bij het opstellen van het Verkeersplan.

In hoofdstuk 3 gaan we vervolgens in op de kwaliteiten van de gemeente en de doelstellingen van het Verkeersplan.

Op basis van de inventarisaties in hoofdstuk 2 en de doelstellingen in hoofdstuk 3 geven we in hoofdstuk 4 de hoofdlijnen van het plan weer. Waar willen we ons vooral op richten?

In hoofdstuk 5 gaan we vervolgens in op concrete knelpunten waarvoor we oplossingen zoeken die passen bij de gemeentelijke doelstellingen.

In hoofdstuk 6 werken we dit uit in een actieplan waarin de voorgestelde maatregelen worden geprioriteerd.

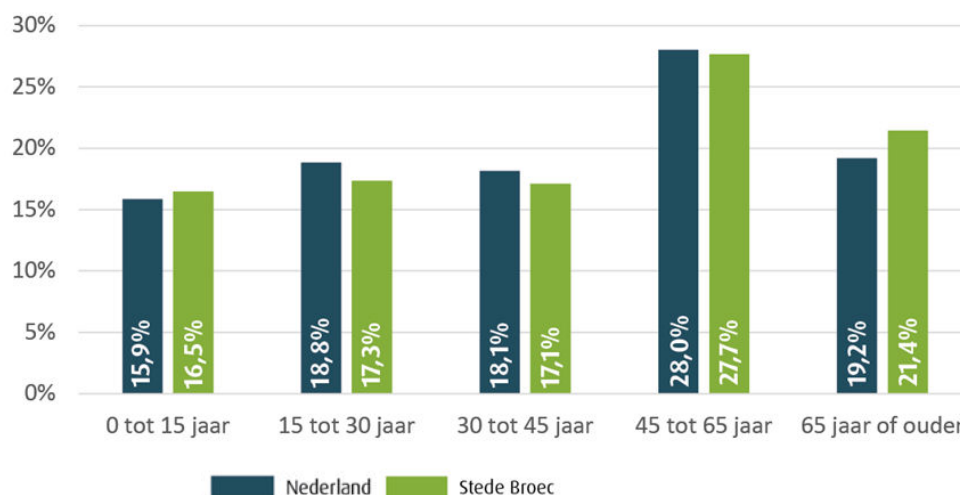
2. Karakter van de gemeente en verkeerskundige trends

Hoe staat Stede Broec ervoor op het gebied van verkeer en vervoer, verkeersveiligheid, maar ook demografisch? En wat zijn de belangrijkste trends? Want dat is mede bepalend voor de koers die we willen varen in dit Verkeersplan.

2.1 Bevolkingsontwikkeling Stede Broec

Het aantal inwoners in de gemeente Stede Broec is de laatste tien jaar vrij constant gebleven (groei van ongeveer 500 inwoners in 10 jaar). Maar de samenstelling van de bevolking is wel veranderd:

- De gemiddelde gezinsgrootte is kleiner geworden, vooral het aantal eenpersoonshouders is gegroeid.
- Het aandeel 65-plussers is sterk toegenomen. Het aandeel 65-plussers op het totale aantal inwoners is in Stede Broec ook groter dan gemiddeld in Nederland (zie figuur 2.1).



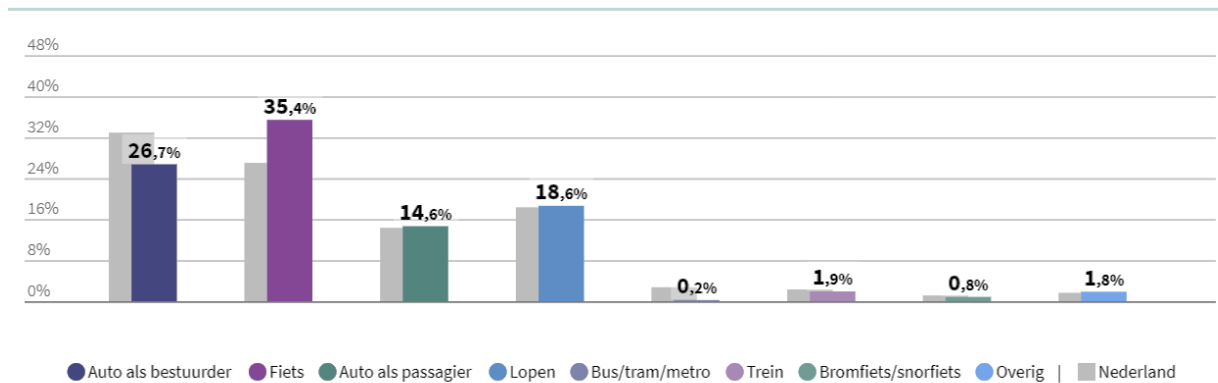
Figuur 2.1: Samenstelling van de bevolking van Stede Broec en Nederland (gemiddeld)

2.2 Bezit en gebruik van verschillende vervoerwijzen

Stede Broec is goed aangesloten op zowel het auto- als het treinnetwerk:

- De afstand tot een hoofdverkeersader is in Stede Broec gemiddeld 1 km, terwijl dat gemiddeld in Nederland bijna het dubbele is.
- De afstand tot een treinstation is gemiddeld nog geen 1,5 km, terwijl dat gemiddeld in Nederland ca. 5 km is.

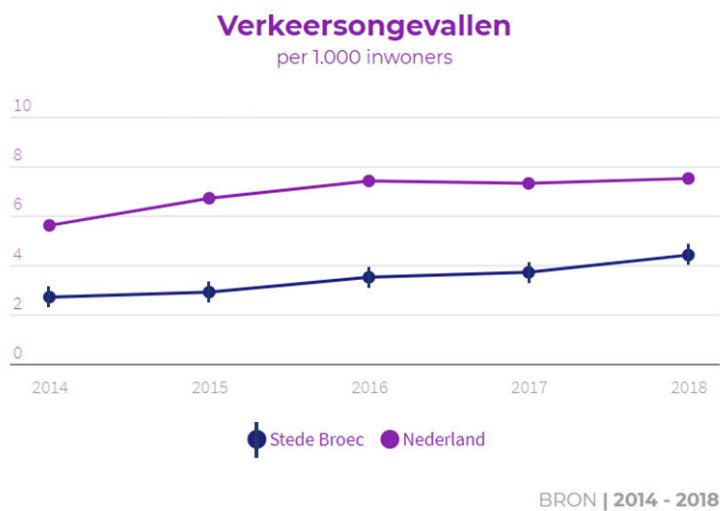
Tegen deze achtergrond is het opvallend dat de fiets in Stede Broec juist meer dan gemiddeld gebruikt wordt voor verplaatsingen. Mogelijk komt dat doordat Stede Broec een compacte gemeente is met relatief veel voorzieningen op korte afstand van huis. Iets om te koesteren! Ook het autobezit is in Stede Broec lager dan gemiddeld in Nederland en ook lager dan in andere West-Friese gemeenten.



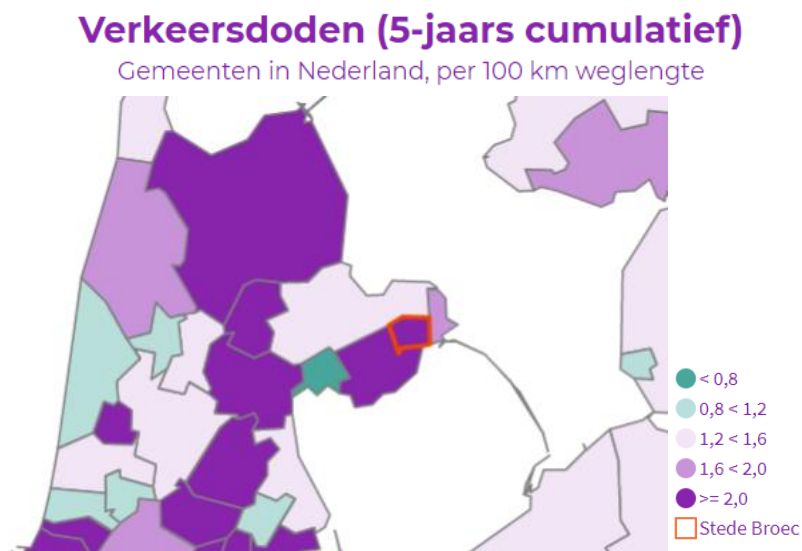
Figuur 2.2: Vervoerwijzekeuze in Stede Broec en gemiddeld in Nederland (grijs)

2.3 Verkeersveiligheid

De afgelopen jaren is er landelijk een stijging te zien in het aantal verkeersongevallen, waardoor het thema verkeersveiligheid weer extra aandacht behoeft. In Stede Broec ligt het aantal ongevallen per 1.000 inwoners onder het Nederlands gemiddelde, maar per kilometer weglengte scoort Stede Broec niet beter dan het Nederlands gemiddelde. (Dit komt doordat Stede Broec naar verhouding veel wegen binnen de bebouwde kom heeft). Bovendien neemt ook in Stede Broec het aantal ongevallen de laatste jaren toe. Uit de online enquête komt ook naar voren dat verkeersonveiligheid als grootste probleem wordt gezien door de inwoners van de gemeente.



Figuur 2.3: Verkeersongevallen per 1.000 inwoners 2014-2018



Figuur 2.4: Verkeersdoden per 100 km weglengte (over 5 jaar)

Verkeersonveilige locaties in Stede Broec

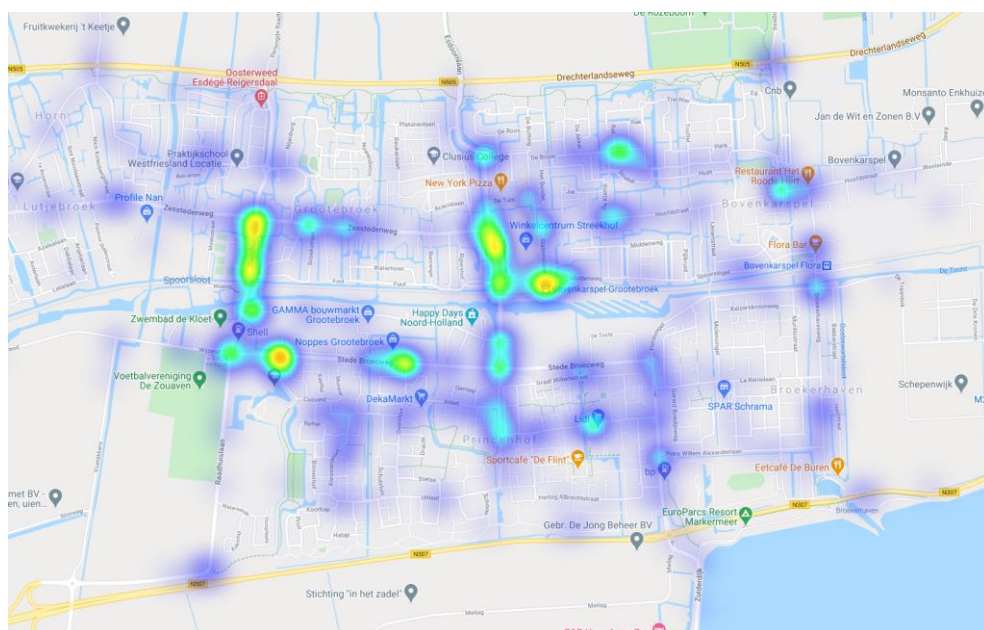
In figuur 2.5 is in beeld gebracht op welke locaties in de gemeenten (in een periode van 6 jaar) ongevallen hebben plaatsgevonden (uit ongevallendata van VIA). Dit geeft de feitelijke onveiligheid weer, oftewel de 'objectieve onveiligheid' aan. Daarnaast is in figuur 2.6 de 'subjectieve onveiligheid' in beeld gebracht op basis van antwoorden uit de online enquête. Hier gaat het om het gevoel van onveiligheid, oftewel de ervaring van de weggebruikers.

De beide figuren geven een vergelijkbaar beeld. De belangrijkste ontsluitende wegen zijn duidelijk terug te zien in beide kaarten. Opvallend is dat buiten de

bebouwde kom wel ongevallen hebben plaats gevonden, maar die worden nauwelijks als knelpunt aangegeven door de respondenten van de enquête.



Figuur 2.5: Verkeersongevallen in Stede Broec 2014-2019 (Bron: VIA)



Figuur 2.6: Knelpunten uit de enquête voor het thema verkeersveiligheid

Conclusie verkeersveiligheid

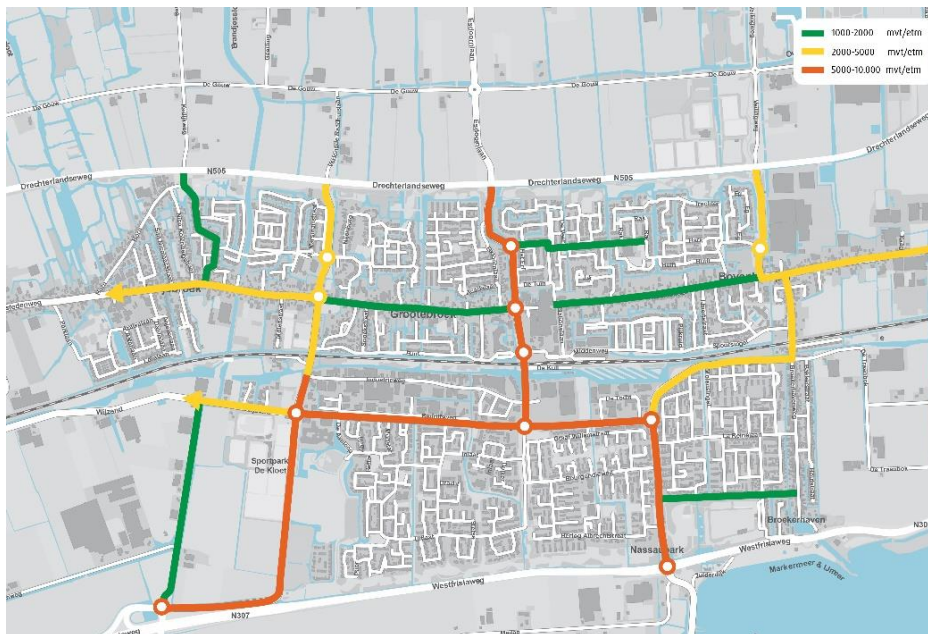
Verkeersveiligheid is een belangrijk thema in Stede Broec. Vooral op de ontsluitingswegen door Stede Broec is op dit punt nog veel te winnen.

2.4 Verkeersintensiteiten

In Stede Broec valt de hoofdstructuur van de auto grotendeels samen met de hoofdstructuur van de fiets. Hierdoor zijn er routes waar fietsers en auto's de infrastructuur met elkaar delen. Dit gecombineerd met hoge snelheden of hoge intensiteiten kan gezien worden als een risico voor de verkeersveiligheid.

Op basis van tellingen en modeldata zijn in figuur 2.7 de intensiteiten in drie klassen weergegeven. Als de intensiteiten wordt vergeleken met de eerder genoemde knelpunten valt het volgende op:

- Ondanks de relatief lage intensiteit op Zesstedenweg is deze weg toch een groot knelpunt voor de verkeersveiligheid. Het risico op een ongeval is op deze locatie dus hoog in vergelijking met andere wegen.
- De Raadhuislaan heeft een redelijke hoge intensiteit voor een weg met gemengd verkeer. Het autoverkeer is dan ook erg dominant aanwezig op deze weg. Dat kan leiden tot onveiligheid voor langzaam verkeer.
- De Stede Broecweg en de route via Burgemeester J.N. Stuifbergenlaan (noordelijk deel) en Dirk Essenlaan hebben een belangrijke ontsluitende functie in Stede Broec. Dit is ook duidelijk terug te zien in de intensiteiten. De maximale snelheid is 50km/h met vrijliggende fietspaden. Ondanks de scheiding van het verkeer zijn deze wegen knelpunten voor de verkeersveiligheid. Dit heeft mogelijk te maken met de inrichting van de kruispunten en de spoorwegovergang. Deze knelpunten worden verder uitgewerkt in hoofdstuk 5.

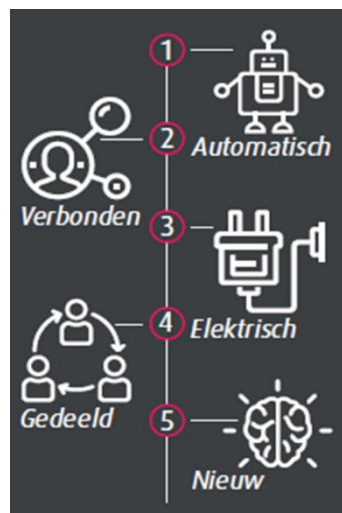


Figuur 2.7: Verkeersintensiteit (motorvoertuigen per etmaal)

2.5 Nieuwe verkeerskundige ontwikkelingen

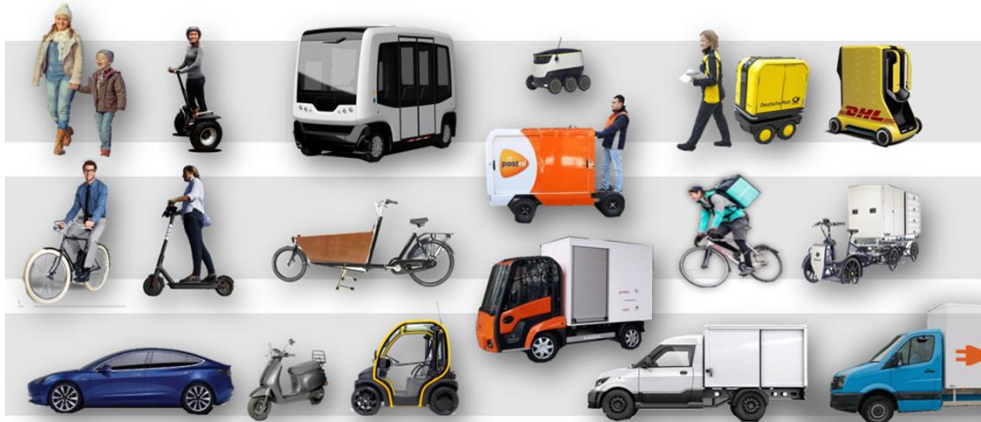
Het Verkeersplan voor Stede Broec gaat over de toekomst van mobiliteit in de gemeente. Dan is het goed om niet alleen naar trends uit het verleden en naar de huidige situatie te kijken, maar ook stil te staan bij nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. We zien vijf belangrijke ontwikkelingen op ons afkomen. Sommige spelen vooral op landelijk niveau, maar andere zijn ook voor de gemeente van belang.

1. **Automatisch:** het gaat hierbij om de auto die steeds meer zelf kan, maar ook om de opkomst van zelfrijdende pods. Technisch kan er al veel, maar voor de toepassing in steden en dorpen zijn nog veel juridische en maatschappelijke hobbels te nemen. De gemeente Stede Broec hoeft hier voor de nabije toekomst nog geen beleid voor te ontwikkelen.
2. **Verbonden:** de verbondenheid van voertuigen met de infrastructuur of met andere verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld via de smartphone) zorgt ervoor dat we beter reisadvies kunnen geven en de prestaties op netwerkniveau kunnen verhogen.



De initiatieven hiervoor komen vooral van hogere overheden en marktpartijen. De gemeente is hierin volgend.

3. **Elektrisch:** de omslag naar elektrische voertuigen is voor de auto, fiets en het OV al in volle gang. Dit heeft invloed op ons mobiliteitsgedrag, maar heeft ook gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte. Voor de gemeente ligt hier een duidelijke opgave om te voldoen aan de behoefte aan laadpalen voor elektrische auto's en eventueel ook oplaadpunten voor e-bikes.
4. **Gedeeld:** vooral in grote steden is een duidelijke groei van gedeeld gebruik van auto's, scooters en fietsen te zien. De verwachting is dat deze trend zich langzaam zal verspreiden naar kleinere steden en dorpen. Vaak nemen marktpartijen hiervoor initiatieven, maar de gemeente kan hierin een faciliterende rol spelen.
5. **Nieuw:** Er komen steeds meer nieuwe vervoermiddelen. En bestaande vervoermiddelen veranderen van karakter (bijvoorbeeld: een fiets kan nu ook een e-bike zijn of zelfs een snelle speed pedelec). De grotere diversiteit aan verschillende voertuigen, met elk verschillende kenmerken en snelheden, kan aanleiding zijn om de infrastructuur daarop aan te passen. Duidelijk is dat niet voor elk type vervoermiddel eigen infrastructuur aangelegd kan worden. Dat betekent dat verschillende verkeersdeelnemers meer rekening met elkaar moeten houden. De infrastructuur moet daartoe uitnodigen.



Wat betekent dit concreet voor Stede Broec?

- De gemeente heeft al beleid ontwikkeld voor de plaatsing van laadpalen in de gemeente (zie: <https://www.gemeentelink.nl/gemeente/stede-broec/laadpaal-plaatsen/>). Belangrijke elementen hieruit zijn dat laadpalen op openbaar terrein ook altijd openbaar te gebruiken zijn. Er wordt gezocht naar locaties waar de parkeerdruk niet te hoog is. Mede om die reden worden laadpalen niet altijd 'voor de deur' van de aanvrager gerealiseerd, maar binnen een straal van 200 m.
- Vooral bij nieuwbouwplannen zijn er kansen voor deelauto's: bij een verhuizing verandert ook de behoefte aan mobiliteit. Nieuwe bewoners kunnen door de beschikbaarheid van deelauto's verleid worden geen (tweede) auto aan te

schaffen. De gemeente kan dit als eis bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen benoemen, of als voorwaarde om iets lagere parkeernormen te mogen toepassen.

- De komst van nieuwe vervoermiddelen met verschillende snelheden, betekent dat er meer ruimte voor langzaam verkeer nodig is. Fietsstroken moeten bijvoorbeeld volgens nieuwe richtlijnen minimaal 1,75 m breed zijn. Verder wordt van automobilisten een lagere rijsnelheid verwacht. In paragraaf 4.2 gaan we hier verder op in.

3. Kwaliteiten en doelstellingen

In hoofdstuk 1 gaven we al aan dat verkeer geen doel op zich is. We willen met het Verkeersplan bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de gemeente Stede Broec als gemeente om in te wonen, te werken, te winkelen en te recreëren. Vanuit die visie zijn we eerst op zoek gegaan naar de kwaliteiten van Stede Broec om vandaaruit doelstellingen voor dit Verkeersplan te bepalen.

3.1 Hoogwaardig regionaal voorzieningenniveau

Wie met inwoners of ambtenaren van de gemeente Stede Broec praat, hoort al snel dat Stede Broec voor haar omvang een omvangrijk en gevarieerd aanbod aan voorzieningen heeft, winkelvoorzieningen (m.n. in de Streekhof), maar ook veel andere voorzieningen (bijvoorbeeld aan de Industrieweg). Deze voorzieningen worden ook door inwoners uit buurgemeenten veelvuldig bezocht. Die kracht willen we behouden en zo mogelijk versterken: men moet graag in Stede Broec willen blijven komen. De inrichting van de wegen moet daartoe uitnodigen. De routes naar voorzieningen moeten duidelijk zijn en de inrichting ervan moet passen bij de functies aan de weg.

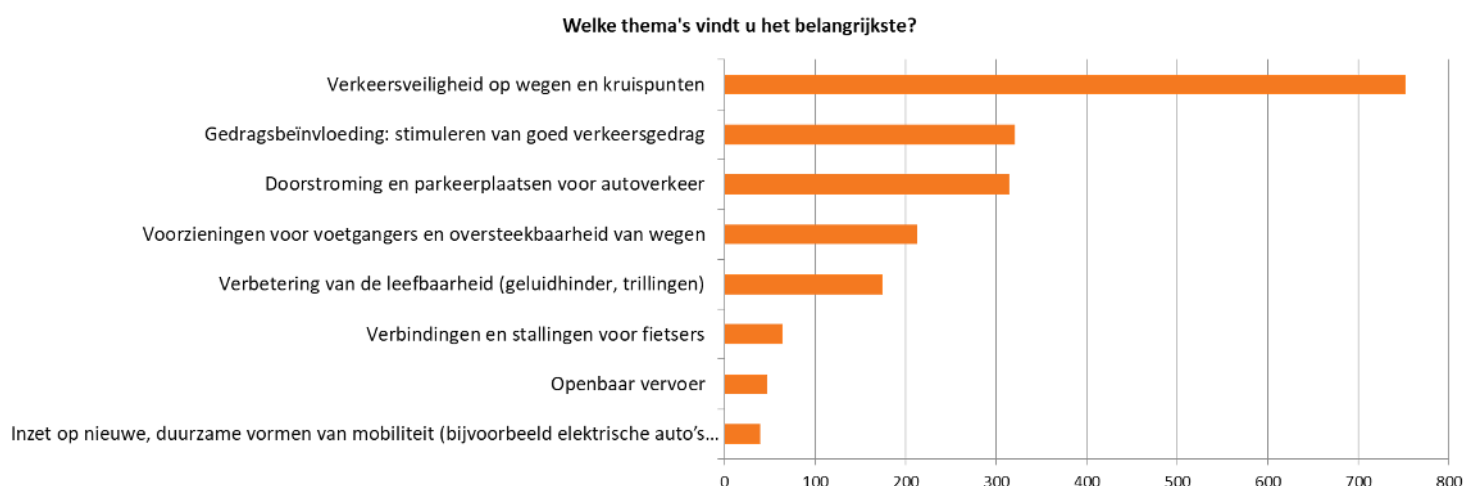
3.2 Een aantrekkelijke gemeente

De historische linten en de 'blauw-groene' omgeving zijn bepalend voor het karakter van de gemeente Stede Broec. Dat is wat Stede Broec anders maakt dan veel andere gemeenten. Wat mensen willen zien als ze Stede Broec bezoeken. Deze kwaliteiten staan echter deels onder druk door het toenemende (auto)verkeer. Hier willen we wat aan doen, zodat het karakter van de dorpen goed zichtbaar blijft. We zoeken in dit plan daarom naar oplossingen voor verkeer die de lintstructuur niet aantasten, maar versterken en we behouden en benutten de huidige groen- en waterstructuren.



3.3 Een veilige gemeente

Van de typisch verkeerskundige doelstellingen staat het verbeteren van de verkeersveiligheid met stip op één. Dat thema vinden de meeste inwoners van Stede Broec het belangrijkste, het staat in het Collegeprogramma bovenaan en er wordt ook door de gemeenteraad veel gewicht aan gegeven. Vooral de veiligheid van fietsers en voetgangers moet verbeteren.



Figuur 3.1: Belangrijkste thema's volgens respondenten online enquête Maptionnaire

3.4 Een bereikbare gemeente

Het hoogwaardige voorzieningenniveau in de gemeente is mede te danken aan de goede bereikbaarheid, ook op regionaal niveau. De centrale ligging van de gemeente in de regio willen we benutten door de gemeente goed bereikbaar te houden voor zowel auto, als fiets en openbaar vervoer (bereikbaarheid stations). Een goede bereikbaarheid mag echter niet ten kosten gaan van de aantrekkelijkheid en de veiligheid van de gemeente. Goede bereikbaarheid

betekent niet dat overal hard gereden kan worden, het betekent vooral dat de infrastructuur betrouwbaar is en dat er ook voldoende mogelijkheden zijn om auto's en fietsen te parkeren.

3.5 Een vitale en toegankelijke gemeente

Stede Broec wil een vitale en toegankelijke gemeente zijn. Dat betekent dat we moeten inspelen op demografische en technologische ontwikkelingen. De toenemende vergrijzing vraagt bijvoorbeeld om extra aandacht voor voetgangers met rollators en de grotere differentiatie van voertuigen om bredere fietsstroken en een aangepaste snelheid van het autoverkeer.

4. De essentie van het plan

In Stede Broec delen veel verschillende weggebruikers dezelfde verkeersstructuur. Het plan is erop gericht om die structuur zodanig in te richten dat iedereen hier veilig en prettig gebruik van kan maken. Dat betekent vaak dat snel verkeer zich wat moet aanpassen aan minder snelle verkeersdeelnemers. Verder willen we meer doen om de meest aantrekkelijke punten van de gemeente nog aantrekkelijker te maken.

4.1 Eén netwerk voor iedereen

Stede Broec heeft geen groot afzonderlijk fietsnetwerk of belangrijke buslijnen die gefaciliteerd moeten worden. Fietzers en buurtbussen maken gebruik van dezelfde wegen als auto's. Dat betekent vooral dat de inrichting van de wegen daarop berekend moet zijn. En goed openbaar vervoer betekent in Stede Broec: goede verbindingen naar stations en een aantrekkelijke, overzichtelijke stationsomgeving.

Een uitzondering op de regel dat fietsers gebruik maken van dezelfde infrastructuur als de auto, zijn de doorsteekjes tussen verschillende buurten voor langzaam verkeer. Deze zorgen ervoor dat de fiets altijd de kortste route kan fietsen terwijl doorgaand autoverkeer wordt vermeden.

4.2 Een nieuwe kijk op 30 km/h-wegen

De inrichting van wegen is gebaseerd op de principes voor 'Duurzaam Veilig' (zie bijvoorbeeld: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>). Bij de totstandkoming van deze visie werd aanbevolen om duidelijk onderscheid te maken tussen wegen met vooral een verkeersfunctie en wegen met een belangrijke verblijfsfunctie: wegen met een verkeersfunctie worden ingericht als 50 km/h-wegen met voorrang en fietsvoorzieningen, wegen met een verblijfsfunctie als 30 km/h-wegen met gelijkwaardige kruispunten en gemengd verkeer. In nieuwe situaties komen we daar goed mee uit, maar in historisch gegroeide situaties vaak niet. Ook in het Verkeersplan Stede Broec uit 2009 zijn er al uitzonderingen op gemaakt.

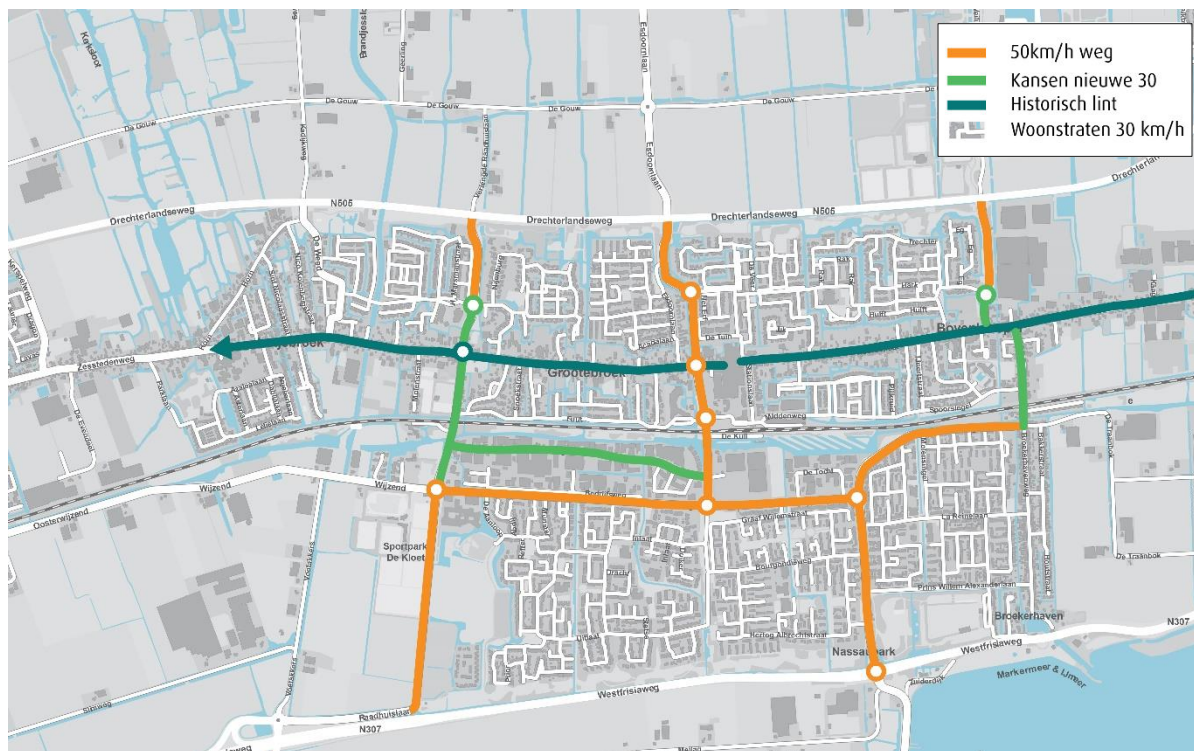
Op relatief drukke wegen met een smal profiel is het veiliger om wél fietsvoorzieningen te maken, maar tóch de maximumsnelheid te beperken tot 30 km/h. Ook landelijk zijn daar inmiddels nieuwe richtlijnen voor ontwikkeld en er gaan zelfs stemmen op om van 30 km/h de nieuwe standaard te maken voor wegen binnen de kom.

Vanuit deze nieuwe visie op de wegcategorisering, maken we onderscheid in vier verschillende categorieën wegen in Stede Broec:

1. Op de wegen waar de verkeersfunctie duidelijk dominant is aan de verblijfsfunctie blijft de maximumsnelheid 50 km/h. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Stede Broecweg, de Florasingel, het noordelijke deel van de Burgemeester J.N. Stuifbergenlaan en de Dirk Essenlaan. Deze wegen hebben goede fietsvoorzieningen en het oversteken van deze wegen vindt geconcentreerd plaats op locaties die daar goed voor ontworpen zijn. Op kruispunten en oversteeklocaties wordt de snelheid van het verkeer zo nodig wél afgeremd.
2. Voor wegen die én een verkeersfunctie én een verblijfsfunctie hebben wordt, conform het nieuwe landelijke beleid, aanbevolen uit te gaan van een maximumsnelheid van 30 km/h én brede fietsstroken¹. Fietsstroken worden in nieuwe situaties standaard 1,75 m breed, ook al gaat dat ten koste van de ruimte voor autoverkeer. Auto's moeten dan over de fietsstroken rijden, maar er gaat wel een duidelijk signaal vanuit auto's rekening moeten houden met de fietsers. Het gaat hier bijvoorbeeld om de (Verlengde) Raadhuislane en het noordelijke deel van de Broekerhavenweg, maar ook de Industrierweg waar tal van publieke voorzieningen aan liggen.
3. Het historische lint via de P.J. Jongstraat, Zesstedenweg en Hoofdstraat is wat ons betreft een afzonderlijke categorie. Hier is in het verleden al een profiel met fietsstroken en 30 km/h gerealiseerd, maar dit voldoet naar ons oordeel niet meer: de fiets(suggestie)stroken zijn te smal en daarnaast blijft er veel te weinig ruimte over voor voetgangers op de trottoirs: op veel plaatsen is de stoep te smal om met een kinderwagen of rollator te kunnen passeren. Kwetsbare verkeersdeelnemers moeten dan de rijbaan op. Hier willen we de nadruk echt sterker op de verblijfsfunctie richten. Want het profiel is eenvoudigweg te smal om iedereen een eigen plek op de weg te geven. Hoe dat moet werken we in de volgende paragraaf verder uit.
4. Ten slotte zijn er nog de echte woonstraten. Daar is 30 km/h al geruime tijd vanzelfsprekend. Wel zullen er op sommige plekken extra maatregelen nodig zijn om die snelheid in de woonstraten ook echt af te dwingen, bij voorkeur op of nabij kruispunten. De prioriteit ligt daarvoor bij doorgaande straten door de buurt met relatief lange rechte stukken (bijvoorbeeld De Bouw).

¹

Fietsberaad CROW: 'Aanbevelingen fiets- en kantstroken' Utrecht, december 2015, versie 2



Figuur 4.1: Nieuwe visie op de wegcategorisering voor Stede Broec

4.3 Een dorpse inrichting van het historische lint

De historische route via de P.J. Jongstraat, Zesstedenweg en Hoofdstraat is karakteristiek voor Stede Broec en het is dan ook iets waar de inwoners terecht trots op kunnen zijn. Maar tegelijkertijd is het een route met veel knelpunten: er wordt vaak te hard gereden, auto's geven fietsers te weinig ruimte en trottoirs zijn te smal met daarop diverse obstakels.

In de huidige situatie zorgen de hoge stoepranden voor een vrij strikte scheiding tussen ruimte voor auto's en ruimte voor voetgangers. Daarbij 'wint' de auto het van de voetganger. Op basis van de doelstellingen van het Verkeersplan (kwaliteit, aantrekkelijkheid, veiligheid) en de ontwikkelingen die in hoofdstuk 2 zijn geschetst (zoals vergrijzing, waardoor meer ruimte voor voetgangers nodig is), verdient deze route een inrichting die het verblijfskarakter veel sterker benadrukt waardoor automobilisten zich hier ook meer 'te gast' voelen. Dat kan bijvoorbeeld op de volgende manier:

- Als eindbeeld streven we voor het hele profiel naar een inrichting met zoveel mogelijk hetzelfde hoogwaardige materiaal (bij voorkeur gebakken klinkers), zodat een rustig straatbeeld ontstaat. De fietssuggestiestroken zijn dan niet meer nodig of worden alleen met een ander straatverband aangegeven.

- Door de niveauverschillen tussen rijbaan en voetpad op te heffen, krijgt de straat een duidelijker verblijfskarakter en kan de ruimte flexibeler worden gebruikt.
- De rijbaan wordt (visueel) versmald doordat brede banden (zonder hoogteverschil) toe te passen. Om ervoor te zorgen dat auto's niet vlak langs de voordeuren gaan rijden, worden waar nodig extra bomen, bankjes of ander straatmeubilair geplaatst.
- Ondanks de beperkte ruimte wordt meer groen toegevoegd in de straat. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de toepassing van leilindes.



Figuur 4.2: Voorbeeld inrichting dorps lint

Het historische lint wordt op deze manier veel aantrekker als verblijfsstraat en minder aantrekkelijk als doorgaande route. De huidige verkeersintensiteiten geven het beeld dat een deel van de automobilisten 'uit gewoonte' via de lintstructuur rijden, terwijl er inmiddels voldoende wegcapaciteit om de kern heen ligt (via N505 en N307).

Op verschillende plaatsen zijn bijzonder karakteristieke elementen aanwezig zoals een kerk of een ander markant historisch gebouw. Deze kunnen nog beter tot hun recht komen, door bij hier een pleinachtige inrichting te maken. Dit versterkt niet alleen het authentieke karakter van het lint, maar benadrukt ook de verblijfsfunctie. Het zijn ook logische plekken om aanvullende snelheidsremmende maatregelen te nemen.



Figuur 4.3: Voorbeeld verbijzondering bij een kerkplein

Bij dit voorstel moeten twee opmerkingen worden gemaakt:

- De profilering van de linten door de gemeente vraagt om kwaliteit en een zorgvuldig gedetailleerde inrichting. Zeker gezien de lengte van het lint, is volledige herprofilering ervan zeer kostbaar. Het zal dus een langere adem vergen. We stellen echter voor om dit plan als kader te stellen voor toekomstige aanpassingen aan het lint.
- Bij voorkeur zou ook de hoeveelheid autoverkeer op het lint verder teruggebracht moeten worden, door aanpassingen in de verkeerscirculatie. Dit kan op verschillende manieren, zoals eenrichtingsverkeer of onderbreking van de doorgaande route voor autoverkeer (eventueel met uitzondering van aanwonenden, zie voorbeeld in figuur 4.4). Dergelijke maatregelen zullen echter ook elders effecten hebben. Die moeten goed worden onderzocht om uit de verschillende mogelijkheden de beste te kunnen kiezen. Dat vergt nadere studie, bij voorkeur met behulp van een actueel verkeersmodel (dat op dit moment niet beschikbaar is).



Figuur 4.4: Voorbeeld inrijverbod met uitzondering van ontheffinghouders (Den IJp)

4.4 Het station als visitekaartje van Stede Broec

Stede Broec heeft twee stations: Bovenkarspel-Grootebroek en Bovenkarspel Flora. Bij de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk bij Bovenkarspel Flora is het van belang dat nagegaan wordt of de toegankelijkheid vanuit oostelijke richting en het aantal fietsenstallingen nog toereikend is.

Bovenkarspel-Grootebroek is het meest centrale station van de gemeente en is daarmee voor de gemeente een erg belangrijke voorziening. Een groot deel van de inwoners van Stede Broec maakt regelmatig gebruik van het station. Eerder werd beschreven dat goed openbaar vervoer betekent in Stede Broec: goede verbindingen naar stations en een aantrekkelijke, overzichtelijke stationsomgeving. Op dit moment wordt het stationsgebied niet zo ervaren. We zien dat voor alle belangen kleine oplossingen zijn toegepast, waardoor er weinig eenheid is in de inrichting. Het stationsgebied wordt door veel van de gebruikers aangegeven als een knelpunt. De redenen hiervoor zijn:

- De inrichting is onduidelijk en mensen begrijpen de loop- en fietsroutes niet. Door alle ad hoc oplossingen voor knelpunten uit het verleden is de situatie juist onduidelijker geworden. Om meer rust en duidelijkheid te krijgen is het een optie om juist minder scheiding van het verkeer en minder markering toe te passen. Een voorbeeld hiervan is het station in Wolvega zie figuur 4.6. Dit is een oplossing die geldt voor de langere termijn en het is van belang dat dit wordt opgepakt samen met een landschapsarchitect.
- Bij de Primera wordt er regelmatig fout geparkeerd. De ruimte voor het station is al relatief beperkt en dit in combinatie met foutparkeren kan zorgen voor onveilige situaties. Voor de Primera is een strook aanwezig, waardoor het lijkt

dat hier ook geparkeerd mag worden. Ons advies is om deze strook te verwijderen en met de Primera in gesprek te gaan over de klanten maar ook pakketbezorgers die onnodig hier parkeren.

- Om het vrachtverkeer te weren is bij de zijweg (Stationslaan) een haakse bocht gemaakt met een betonnen paal. Dit maakt het voor vrachtverkeer onmogelijk om de Stationslaan in te slaan, maar ook het autoverkeer ervaart hiervan problemen en kan niet afslaan zonder uit te wijken op de ruimte van de tegenliggers. Bij een herinrichting is het advies om de bochtstraal aan te passen en de betonnen paal te verwijderen.



Figuur 4.5: Huidige situatie stationsgebied

Eigenlijk zou het stationsplein het visitekaartje van Stede Broec moeten zijn met een inrichting die veel meer gericht is op de verblijfsfunctie van het station (ook al zal de route voor het station ook voor auto- en vrachtverkeer toegankelijk moeten blijven). Ter inspiratie hebben we enkele voorbeelden in een afzonderlijke presentatie gezet op: <https://webdav.goudappel.nl/sharing/nS3rvsDsj>. In de figuren 4.6 en 4.7 zijn hieruit twee beelden opgenomen.



Figuur 4.6: Voorbeeld inrichting stationsgebied.



Figuur 4.7: Voorbeeld inrichting stationsgebied.

Bij de aanpak van het Stationsgebied hoort ook een goede verbinding met het centrum via de Stationslaan (zoals ook in het voorbeeld in figuur 4.7). De Stationslaan is de 'rode loper' vanaf het station naar het hart van de kern.

4.5 Nieuwbouw aansluiten op de 'ring' rond de gemeente

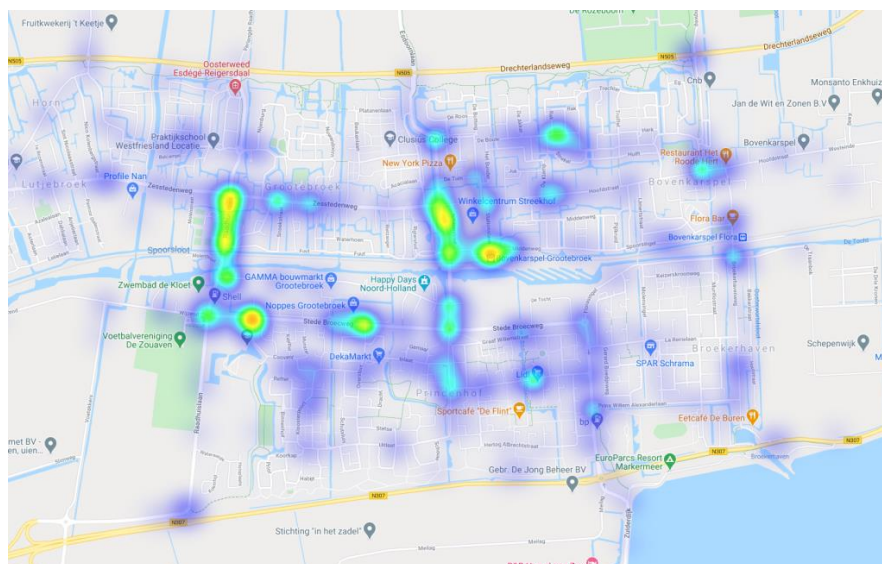
De gemeente staat niet stil. Mede als gevolg van de gezinsverdunding (kleinere huishoudens) blijven nieuwe woningen nodig, ook voor de eigen inwoners. In nieuwe situaties is de ontsluitingsstructuur nog goed te 'sturen'. De historische structuur van Stede Broec staat al onder druk en extra verkeer op wegen als de Hoofdstraat en de Broekerhavenweg moet zoveel mogelijk voorkomen worden. Dat kan door nieuwbouw zo *dicht mogelijk* bij de 'ring' rond de gemeente – gevormd door de N505 en de N307 aan te sluiten (een directe aansluiting op de provinciale wegen zal niet mogelijk zijn). Daarmee wordt onnodig verkeer op de dorpsstraten voorkomen. Dit geldt voornamelijk voor de ontwikkeling van de wijk Florapark. Indien de wijk in samenwerking met Enkhuizen ontwikkeld wordt, kunnen hier circa 500 woningen worden gerealiseerd. Samenwerking met Enkhuizen heeft de voorkeur vanwege de gewenste ontsluiting richting de provinciale wegenstructuur (aansluiting op Westeinde zo dicht mogelijk bij de N505).

5. Concrete verbeteringen voor concrete knelpunten

Onder andere uit de raadpleging van de inwoners van Stede Broec in Maptionnaire zijn ook heel veel concrete knelpunten naar voren gekomen waarvoor een oplossing nodig is. In dit kaderplan beperken we ons tot de belangrijkste en meest genoemde knelpunten. De overige aandachtspunten worden echter goed bewaard. Als er aan de weg gewerkt wordt, hebben we dan direct een beeld van de aanpassingen die gewenst zijn.

5.1 Overzicht van de belangrijkste knelpunten

In figuur 5.1 is een overzicht gegeven van de belangrijkste knelpunten die uit de online raadpleging van de bewoners van Stede Broec naar voren zijn gekomen. Hoe feller een locatie oplicht, hoe vaker het punt als knelpunt is genoemd.



Figuur 5.1: Heatmap van de locaties knelpunten uit enquête

In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste knelpunten en geven we oplossingsrichtingen. Bij verschillende categorieën wegen (zoals beschreven in paragraaf 4.2) horen verschillende maatregelen. Maar op wegen die in eenzelfde categorie vallen, willen we ook vergelijkbare maatregelen toepassen, zodat

duidelijk herkenbaar is op wat voor type weg men rijdt en welk gedrag daarbij hoort. Dit hoofdstuk is dan ook ingedeeld naar wegcategorie (paragrafen 5.2 tot en met 5.6). Daarna gaan we in afzonderlijke paragrafen nog in op de rotondes in Stede Broec, vrachtverkeer, parkeermaatregelen en ondersteunende maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding (5.7 tot en met 5.10).

5.2 Knelpunten 50-wegen

In Stede Broec zijn verscheidende 50-wegen waar vergelijkbare knelpunten worden ervaren. Daarvoor zijn twee duidelijke oorzaken te geven:

- Door de drukte op de 50-wegen is het moeilijk om over te steken als fietser of voetganger. Dit probleem is op de kruispunten het meest aanwezig. De kruispunten zijn over het algemeen ingericht als voorrangkruispunten met fietsers en voetgangers uit de voorrang. Op de kruispunten is een plateau aanwezig met een middenberm, zodat twee keer oversteken mogelijk is.
- Naast de drukte wordt ook de snelheid van het autoverkeer als een groot knelpunt gezien. De hoge snelheden geven een onveilig gevoel zodra kwetsbare verkeersdeelnemers willen oversteken.

In hoofdstuk 4 is beschreven dat op de wegen waar de verkeersfunctie duidelijk dominant is aan de verblijfsfunctie, de maximumsnelheid 50 km/h blijft. De 50-wegen hebben al goede fietsvoorzieningen en het oversteken van deze wegen vindt geconcentreerd plaats op locaties die daar voor ontworpen zijn. Toch zijn nog wel verbeteringen mogelijk. Op kruispunten en oversteeklocaties wordt de snelheid van het verkeer afgeremd door middel van een plateau. Het is mogelijk om het plateau te verhogen om het verkeer extra af te laten remmen (op kruispunten is afremming tot 30 km/h ook op 50 km/h-wegen toegestaan en ook wenselijk). Ook voldoet de middenberm in veel gevallen qua breedte en lengte net aan de minimale afmetingen. Om de opstelruimte in de middenberm gebruiksvriendelijker te maken voor fietsverkeer, geven wij het advies om de rijbaan te versmallen en de middenberm in de lengte en breedte te verbreden.

Kernpunt: 50 km/h is de snelheid op de wegvakken, maar op kruispunten is – ook op 50 km/h-wegen – een aangepaste snelheid van het autoverkeer nodig om veilig te kunnen oversteken.

Alle 50 km/h wegen in Stede Broec zijn al uitgevoerd met fietsvoorzieningen. Alleen op het zuidelijke deel van de Raadhuislaan (recentelijk ingericht als 50 km/h-weg) is geen fietspad aangelegd, maar deze weg is verboden voor fietsers. Daar is de route via het Pad van Amiens het alternatief voor langzaam verkeer. Mede in verband met de steeds grotere differentiatie in (snelheid van) fietsen, is het

gewenst om het fietspad hier meer kwaliteit te geven, bijvoorbeeld door het te verbreden, vergelijkbaar met het nieuwe fietspad langs de 60 km/h-weg die aansluit op de N307.

Prioriteit

Op de Stede Broecweg en Florasingel is het bovenstaande probleem het grootst. Dit is gebleken uit de enquête. Deze wegen krijgen daarom prioriteit. Dit houdt in dat deze wegen als eerste aangepast worden zodra dit mogelijk is. Op de Stede Broecweg is er ook nog extra aandacht voor de fietsoversteek ter hoogte van het Martinuscollege. Deze oversteek wordt veel gebruikt door scholieren, waardoor het aantal overstekende fietsers hier hoger is dan op de andere fietsoversteken. Bij een mogelijke herinrichting van de fietsoversteken op de Stede Broecweg krijgt de oversteek bij het Martinuscollege hierdoor de prioriteit.



Figuur 5.2: Huidige inrichting fietsoversteken Stede Broecweg



Figuur 5.3: Huidige inrichting kruispunten Florasingel

5.3 Aansluitingen op regionaal hoofdwegennet

Drechterlandseweg

Door de komst van de Westfriisaweg is de verkeersintensiteit op de Drechterlandseweg afgenomen. Dit biedt ruimte om de kruispunten ter hoogte van Stede Broec opnieuw in te richten. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming vanuit de zijwegen, gaat de voorkeur uit naar de realisatie van rotondes. Ook de Provincie heeft de reconstructie tot rotondes eerder in overleg als mogelijkheid genoemd. De snelheid van het doorgaande verkeer wordt hierdoor geremd (veiliger), maar er hoeft ook niet meer voor rood licht gewacht te worden. De Drechterlandseweg wordt daardoor ook aantrekkelijker als alternatief voor het gebruik van het historische lint.

Het kruispunt met de Veilingweg is een bijzonder aandachtspunt, omdat hier veel fietsers oversteken. Voor dit punt is ook wel eens gesproken over realisatie van een fietstunnel, maar de voorkeur gaat uit naar ombouw van het kruispunt tot rotonde. Indien hier een rotonde gemaakt wordt, waar autoverkeer afgeremd wordt en fietsers in twee keer kunnen oversteken, waardoor een fietstunnel niet meer nodig is. We stellen voor om dit aan de orde te stellen in overleg met de wegbeheerder: de provincie Noord-Holland.

Kernpunt: rotondes op de Drechterlandseweg maken deze weg veiliger én aantrekkelijker als alternatief voor het historische lint.

5.4 Het 'nieuwe 30'

In Stede Broec zijn een aantal wegen waarbij de inrichting van de weg niet overeen komt met de functie. Dit zorgt voor de volgende knelpunten:

- Zodra er fietsverkeer aanwezig is op de weg is het te smal voor auto's om elkaar te passeren. Hierdoor worden fietsers vaak weggedrukt door auto's en voelen zich hierdoor onveilig.
- De maximale snelheid van 30km/h wordt niet nageleefd.
- De maximale snelheid van 30km/h is wenselijk om in te voeren, omdat de weg zowel een verblijfsfunctie als een ontsluitende functie heeft.

Op de Raadhuislaan worden de bovenstaande knelpunten sterk ervaren, waardoor deze weg prioriteit krijgt bij het invoeren van het nieuwe 30. Daarnaast geldt het nieuwe 30 voor de Industrierweg en een deel van de Broekerhavenweg.

Raadhuislaan

De Raadhuislaan (tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg) is een goed voorbeeld van een weg die weliswaar druk is, maar toch ook duidelijk een verblijfsfunctie heeft. In hoofdstuk 4 werd beschreven dat voor deze wegen we uitgaan van een inrichting volgens 'het nieuwe 30'. De fietsstroken worden in nieuwe situaties standaard minimaal 1,75 m breed, ook al gaat dat ten koste van de ruimte voor autoverkeer. De looper voor het autoverkeer wordt uitgevoerd in klinkers of asfalt met streetprint (goedkoper en stiller). Met deze inrichting wordt er meer ruimte gegeven aan de fietsers en de voetgangers (zie voorbeeld figuur 5.5).



Figuur 5.4: Huidige inrichting Raadhuislaan (tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg)



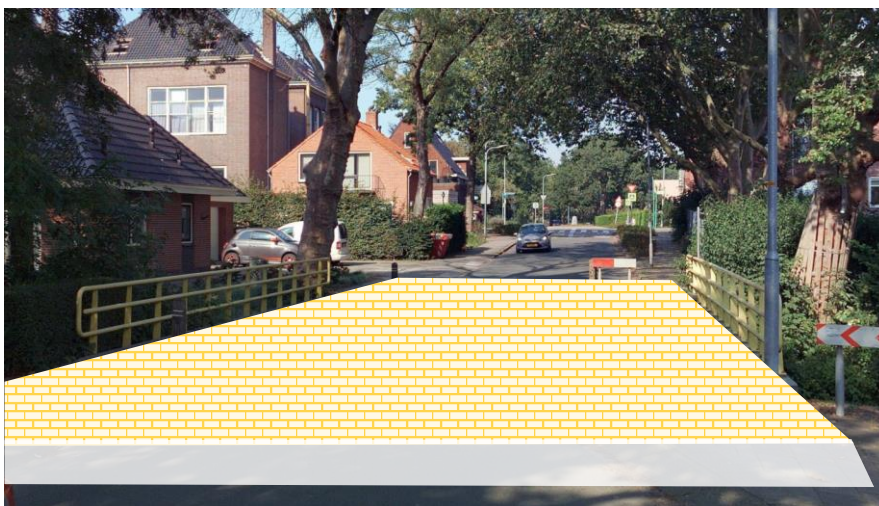
Figuur 5.5: Voorbeeld nieuwe inrichting (Utrecht)

Alleen de indeling van de weg verandert, de totale breedte blijft gelijk, zodat de wegen ook geschikt blijven voor bijvoorbeeld landbouwvoertuigen.

Versmalling Raadhuislaan

Bij de brug in de Raadhuislaan is een versmalling die veel hinder oplevert. De versmalling is mede bedoeld om de snelheid van het autoverkeer te verlagen, maar werkt soms juist snelheidsverhogend als verkeer uit de ene richting nog snel door wil rijden voordat er verkeer vanuit de andere richting komt. Auto's houden, mede daardoor vaak onvoldoende rekening met fietsers. Bovendien is de versmalling op de Raadhuislaan niet vergevingsgezind ingericht. De versmalling wordt ook daarom als onveilig ervaren (meer dan de versmallingen op de Zesstedenweg en de Verlengde Raadhuislaan).

Het is belangrijk dat het verkeer wel afgeremd wordt, maar op een andere manier waarbij het fietsverkeer meer ruimte heeft. In figuur 5.6 is een oplossing te zien, waarbij er een gekleurd plateau wordt gemaakt op de brug zonder een versmalling. Alle weggebruikers maken hier van dezelfde ruimte gebruik (shared space). Dit kan op een veilige manier, mits de snelheid van het verkeer afdoende geremd wordt.



Figuur 5.6: Voorbeeld inrichting brug Raadhuislaan (i.c.m. verhoging)

Industrieweg

Op de Industrieweg vinden vergelijkbare problemen plaats. De functies aan de Industrieweg zijn de afgelopen jaren erg veranderd. Eerder had deze weg een industriële functie waarbij een brede weg zonder voorzieningen voor fietsers voldoende was. Inmiddels zijn de functies veranderd naar een kinderopvang, sportschool, fysiotherapeut etc. Fietsen is hier een stuk belangrijker geworden, maar aan de andere kant is de weg ook een belangrijke route voor het vrachtverkeer, maar er is te weinig ruimte om aparte fietsvoorzieningen te realiseren. Dit bij elkaar maakt deze weg geschikt voor het nieuwe 30, waarbij fietsers meer ruimte krijgen. Vanwege het vele vrachtverkeer op de Industrieweg is

de kans groot dat klinkers kapotgereden worden, daarom stellen we voor om hier de asfaltverharding te behouden (eventueel met streetprint).

Broekerhavenweg

Een andere weg die ook geschikt is voor het nieuwe 30 is het deel van de Broekerhavenweg tussen de Florasingel en de Hoofdstraat. De Broekerhavenweg is het vervolg van de route via de Florasingel en heeft hierdoor een belangrijke ontsluitende functie. Maar de weg is ook duidelijk een woonstraat en er is geen ruimte voor fietspaden. Om fietsers toch meer ruimte te geven en voor automobilisten extra te benadrukken dat een aangepaste snelheid nodig is (maximaal 30 km/h) stellen we ook hier een aangepaste inrichting met bredere fietsstroken voor, zoals weergegeven in figuur 5.5.

Kernpunt: op wegen die een ontsluitingsfunctie hebben maar die ook direct woningen of voorzieningen ontsluiten geven we langzaam verkeer meer ruimte.

Kader: wanneer kies je voor een zebrapad?

- Zebrapaden zijn alleen een logische toevoeging op locaties waar veel voetgangers oversteken. En automobilisten zullen ook beter reageren op een zebrapad als het vaak voorkomt dat er voetgangers oversteken.
- In verband met de veiligheid passen we zebrapaden alleen toe op plaatsen waar de snelheid van het autoverkeer laag is. Daarom zie je zebrapaden veel bij rotondes en in combinatie met een drempel of een plateau.
- De toepassing van zebrapaden ligt minder voor de hand op het historische lint en op woonstraten: daar moet de inrichting zodanig zijn, dat mensen overal veilig kunnen oversteken. Als er sprake is van een heel duidelijke, sterke loopstroom kan daar een uitzondering op gemaakt worden, bijvoorbeeld de oversteek over De Tuin bij het Streekhof.

5.5 Het historische lint

Het historische lint via de P.J. Jongstraat, Zesstedenweg en Hoofdstraat is lang, recht en relatief smal. De historische route is karakteristiek voor Stede Broec en het is dan ook iets waar inwoners terecht trots op kunnen zijn, maar zorgt ook voor knelpunten, namelijk:

- relatief hoge snelheden van het autoverkeer (de aanwezige wegversmallingen hebben onvoldoende effect).
- drukte bij de school aan de Zesstedenweg bij het wegbrengen en ophalen van de kinderen.
- te weinig ruimte voor alle modaliteiten, vooral de stoepen zijn erg smal.

In hoofdstuk 4 is hier al uitgebreid op ingegaan. Hier geven we aan dat deze route een inrichting verdient die het verblijfskarakter veel sterker benadrukt, enerzijds omdat het lint één van de kenmerkende kwaliteiten van de gemeente is, anderzijds omdat er (mede vanwege vergrijzing) meer ruimte nodig is voor voetgangers. We denken hierbij aan een dorpse inrichting, waardoor de weg er echt als een verblijfsstraat uit gaat zien in plaats van een doorgaande route.

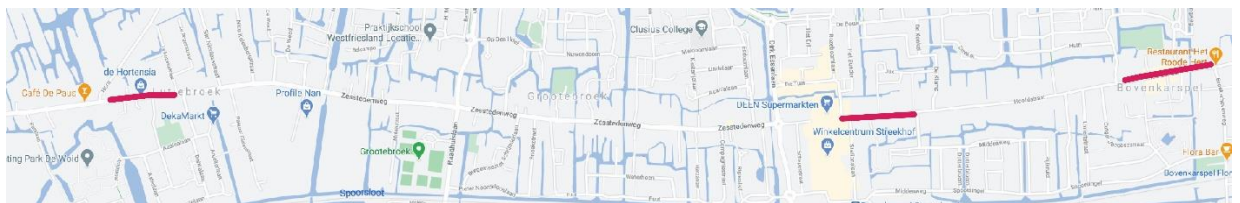


Figuur 5.7: De Zesstedenweg Stede Broec

Prioriteit

Het herinrichten van het historische lint heeft een groot belang, maar kan niet op korte termijn en in één keer gerealiseerd worden. Om deze reden is er een fasering gemaakt waarbij gebieden prioriteit krijgen. Gekeken naar de functies en de beschikbare ruimte zijn drie gebieden gekozen die prioriteit krijgen voor een herinrichting zoals weergegeven in figuur 5.8. Het zijn in elke kern de delen waar behalve woningen ook voorzieningen aan het lint liggen:

- in Lutjebroek bij de kerk en het verzorgingstehuis;
- in Grootebroek nabij de kerk en de muziekschool;
- in Bovenkarspel ter hoogte van Vereenigingsgebouw De Tuf en de grote modewinkel Dirk de Wit.



Figuur 5.8: Prioriteitswegvakken historisch lint

Behalve het historische lint verdient ook de stationsomgeving een herinrichting waarmee het verblijfskarakter extra benadrukt wordt (zie hiervoor paragraaf 4.4).

Kernpunt: het historische lint en de stationsomgeving vormen de visitekaartjes van de gemeente en verdienen daarom een hoogwaardige inrichting, waar het prettig is om te verblijven.

5.6 Standaard 30 km/h-wegen in woongebieden

De overige 30 km/h-wegen liggen in woonwijken en hebben geen belangrijke ontsluitende functie. Op verschillende 30-wegen wordt overlast ervaren door hoge snelheden, waardoor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op deze wegen een knelpunt is. In de meeste gevallen komt dat doordat de inrichting niet goed past bij de functie. Een voorbeeld hiervan is De Bouw. De Bouw is een lange geasfalteerde weg met weinig snelheidsremmers, terwijl De Bouw voornamelijk een functie heeft als woonstraat en niet als doorgaande weg. Vanuit de participatie worden vergelijkbare problemen genoemd op o.a. de Graaf Willemstraat, La Reinelaan, Kloosterpoort en de Burgemeester J.N. Stuifbergenlaan (zuidelijk deel). Het gaat vooral om straten en straatgedeelten die een verdeelfunctie hebben voor de buurt en daardoor wat drukker zijn dan gemiddelde woonstraten.

In aansluiting op de visie in hoofdstuk 4 bevelen we aan om op deze type wegen snelheidsremmers toe te passen en dan vooral op kruispunten. Daar vinden namelijk de meeste conflicten plaats. Voorbeelden van de inrichting van de kruispunten zijn te zien in figuur 5.10.

Bij de Prins Willem Alexanderlaan zijn vergelijkbare knelpunten aanwezig. Wat deze weg uitzonderlijk maakt is de aanwezigheid van een fietspad, terwijl dat in een woonstraat in beginsel niet nodig is. Op het moment dat de Prins Willem Alexanderlaan met extra snelheidsremmende maatregelen op kruispunten ingericht wordt als een 'normale' 30-weg, kan het fietspad worden verwijderd. Dat biedt ook kansen voor meer groen en een natuurvriendelijke oever langs het water. Daarnaast levert wortelopdruk problemen op voor een comfortabel fietspad.



Figuur 5.9: Huidige inrichting De Bouw



Figuur 5.10: Voorbeelden van snelheidsremmende maatregelen op kruispunten

Kernpunt: in woonstraten is veilig gemengd verkeer mogelijk, mits de snelheid van het autoverkeer – vooral op kruispunten – effectief geremd wordt.

5.7 Hoe omgaan met rotondes?

Verscheiden rotondes in Stede Broec hebben dezelfde inrichting, zie figuur 5.11. Voornamelijk de twee rotondes op de Stede Broecweg worden gezien als een knelpunt en dan vooral de rotonde bij de Raadhuislaan. Dit heeft te maken met de slechte zichtbaarheid fietsers en voetgangers en de hoeveelheid fiets- en autoverkeer op deze locaties. In de ideale situatie wordt een rotonde zo ingericht dat het fietsverkeer met een afstand van 5 m om de rotonde wordt gestuurd. In de situaties waar dit niet mogelijk is, kan de huidige inrichting behouden worden met een aantal verbeteringen. In figuur 5.12 is een voorbeeld te zien van verbeteringen die mogelijk zijn. Door het toepassen van extra markering en een lichte verhoging tussen de fietsstrook en de rijbaan ontstaat er een buffer voor de fietser waardoor deze meer ruimte heeft en bochten niet afgesneden kunnen worden. Het moet gaan om een lichte verhoging, zodat fietsers niet vallen als zij er tegenaan rijden.



Figuur 5.11: Huidige inrichting rotondes Stede Broec



Figuur 5.12: Voorbeeld Zwolseweg in Deventer

Rotonde Raadhuislaan – Zesstedenweg

De rotonde Raadhuislaan – Zesstedenweg is de kleinste rotonde in Stede Broec en wijkt met zijn inrichting af van de overige rotondes in Stede Broec. Dergelijke 'microrotondes' kunnen goed werken, maar deze specifieke rotonde wordt veel als knelpunt genoemd, vooral omdat deze erg onduidelijk wordt gevonden. Daarvoor zijn twee duidelijke oorzaken te geven:

- Voor de rotonde staat het bord 'voorrang geven', het bord 'rotonde' staat op een paal in het midden van de rotonde, maar is slecht te zien. Het verdient om dit bord ook op de straten vóór de rotonde te plaatsen (in combinatie met het bord voorrang geven, zoals op de foto hiernaast).
- De markering op de rotonde geeft de indruk van stopstrepen, terwijl het verkeer op de rotonde voorrang heeft. De markering zou juist zoveel mogelijk rond moeten lopen om meer te benadrukken dat dit een rotonde is met de daarbij behorende voorrangsregels. In de volgende foto's wordt de huidige markeren getoond en een voorbeeld van een microrotonde met de aanbevolen markering.



Figuur 5.13: Huidige situatie rotonde Raadhuislaan – Zesstedenweg



Figuur 5.14: Voorbeeld microrotonde met duidelijke markering

Kernpunt: rotondes zijn in beginsel veilige kruispuntoplossingen, omdat er geen grote verschillen in snelheid en richting voorkomen. Op details zijn echter wel aanpassingen mogelijk om de veiligheid en doorstroming te verbeteren.

5.8 Vrachtverkeer

Vrachtverkeer levert relatief veel hinder en potentiële onveiligheid op. Mede daarom zijn er op verschillende wegen al inrijverboden (in één richting) voor vrachtverkeer, zoals op de Hoofdstraat, de Raadhuislaan, de Spoorsingel en de Broekerhavenweg. Tegelijkertijd is het voorzieningenniveau juist een kracht van Stede Broec. Veel voorzieningen betekent ook veel bevoorrading met als gevolg veel vrachtverkeer met een bestemming in Stede Broec². De voorzieningen zijn heel belangrijk voor Stede Broec en het is daarom noodzakelijk om het vrachtverkeer op een veilige manier te sturen door Stede Broec. Om dit te realiseren kan aan de volgende oplossingsrichtingen gedacht worden:

1. *Verdere uitbreiding van vrachtverkeersverboden*

Zwaar vrachtverkeer is uitsluitend nog toegestaan op de 50km/h wegen en de Industrieweg. Op alle wegen ten noorden van het spoor met uitzondering van de 50km/h wegen worden inrijverboden toegepast. Alleen via een aangevraagde ontheffing wordt het inrijden van bestemmingsvracht toegestaan.

2. *Verbod van vrachtverkeer buiten de venstertijden*

Op de hiervoor genoemde wegen geldt een vrachtverkeersverbod, maar er wordt een uitzondering gemaakt voor bepaalde venstertijden. Dit wordt duidelijk gemaakt door inrijverboden met onderborden waarop de uitzondering voor de venstertijden staat. Buiten de venstertijden kan alleen via een ontheffing toegang worden verleend.

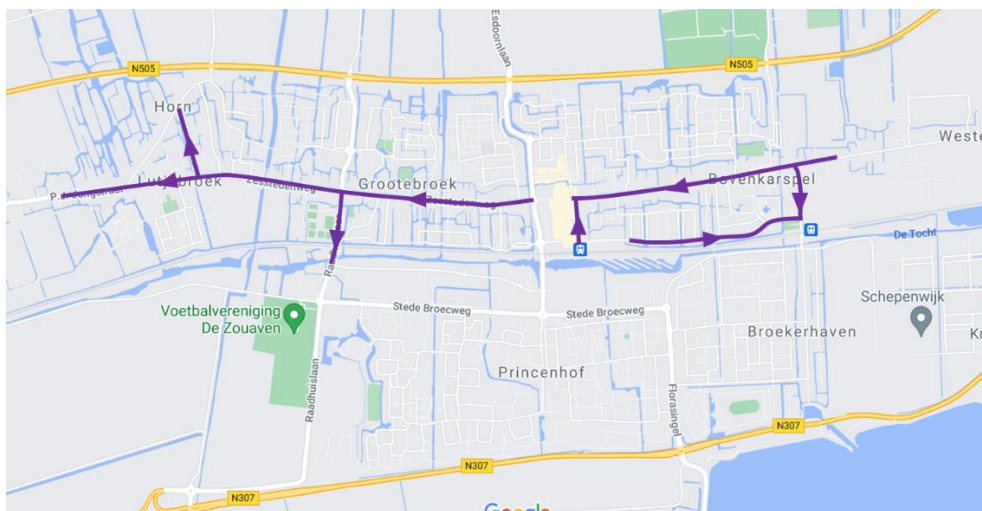
3. *Communicatie*

Bij deze maatregel komen er geen ge- of verboden maar wordt eerst met 'zachte maatregelen' getracht om onnodig vrachtverkeer via andere routes te laten rijden: door middel van bewegwijzering voor vrachtauto's naar bedrijven in de centrale zone en het centrum, door communicatie (nauwelijks tijdwinst!) en overleg met bedrijven die overlast veroorzaken.

De keuze voor een maatregel hangt af van de omvang van het vrachtverkeer en de verhouding tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer.

² Het vrachtverkeer op de Spoorsingel hangt bijvoorbeeld samen met de voorzieningen aan de Middenweg. De laad- en losdocks aan de Middenweg zullen echter verdwijnen, waardoor het vrachtverkeer minder wordt. En keermogelijkheden voor vrachtverkeer zorgen ervoor dat vrachtverkeer ook via de Middenweg en De Middend kunnen terugrijden.

- Een uitbreiding van het vrachtverkeersverbod is een zware maatregel die ook een hoge administratieve last geeft door de (vele) ontheffingen die verleend moeten worden.
- Het werken met venstertijden geeft ook een administratieve last (omdat vrachtverkeer dat buiten de venstertijden langs de afgesloten wegen moeten een ontheffing moet aanvragen), maar in deze variant gaat het echt om uitzonderingen (verhuishagens, vuilniswagens e.d.). Nadeel is dat doorgaand vrachtverkeer mogelijk blijft, maar dit kan worden geconcentreerd op tijden dat er niet veel overige verkeersdruk is.
- Maatregel 3 is het meest eenvoudig, maar de vraag is of dit effectief genoeg is.



Figuur 5.15: Straten waar vrachtverkeer in de huidige situatie slechts in één richting is toegestaan (in tegenrichting geldt inrijverbod)

Welke van de vorenstaande maatregelen het meest effectief is om de overlast van vrachtverkeer te beperken hangt af van de feitelijke omvang van het vrachtverkeer en de verdeling tussen vrachtverkeer met een bestemming en doorgaand vrachtverkeer. Via een kentekenonderzoek of een cameraonderzoek kan dit onderzocht worden, waarna met behulp van deze gegevens in overleg met ondernemers en bewoners voor de beste maatregel gekozen kan worden. Vervolgens is het een politieke keuze om te beslissen welke maatregel uiteindelijk wordt uitgevoerd.

Samengevat: om vast te stellen welke maatregel voor vrachtverkeer in Stede Broec het meest passend en effectief is, is nader onderzoek nodig.

Kader: vrachtverkeer op de Spoorsingel

Een actueel onderwerp vormt de verkeersshinder op de Spoorsingel. Uit verkeerstellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer hier niet het probleem is, maar het vrachtverkeer. Dit betreft vooral vrachtverkeer met een bestemming binnen de gemeente. Het kan dus niet eenvoudigweg 'geweerd' worden. Als de weg 'geknipt' wordt voor doorgaand verkeer, zal dat negatieve consequenties hebben op andere wegen, zoals de dwarsstraten van de Spoorsingel. Een betere optie is om het inrijverbod voor vrachtverkeer niet alleen van west naar oost, maar ook van oost naar west in te voeren. Bij de Middenweg is een keermogelijkheid voor vrachtauto's gerealiseerd, waardoor dit mogelijk wordt. De maatregel heeft echter wel als consequentie dat er meer vrachtverkeer voor het station langs gaat rijden.

5.9 Parkeren

Voor een bereikbare en economisch vitale gemeente is het belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Ook de leefbaarheid en veiligheid is ermee gediend dat er goede parkeerruimte is en dus geen auto's geparkeerd worden op krappe, onoverzichtelijke locaties. De gemeente kiest er daarom als regel voor om 'vraagvolgend' parkeerplaatsen aan te leggen. In dit plan willen we daar echter twee uitzonderingen op benoemen:

- Parkeren mag de 'kernkwaliteiten' van de gemeente niet aantasten. We hebben aangegeven dat we de het historische lint beschouwen als een grote kwaliteit van de gemeente. Om die kwaliteit te versterken, maar ook om een zo veilige mogelijke situatie te creëren in de schaarse ruimte, moet het lint zo veel mogelijk vrij blijven van geparkeerde auto's.
- Parkeren mag niet ten koste gaan van de veiligheid. Vooral op enkele zeer smalle wegen gaat het parkeren ten koste van de bereikbaarheid van bijvoorbeeld de brandweer. Het gevaar daarvan spreekt vanzelf. We bevelen daarom aan om voor dergelijke straten te zoeken naar alternatieve locaties voor parkeren, in overleg met hulpdiensten en bewoners.

De vraag of er sprake is van een parkeerprobleem hangt af van de afstand die men bereid is te lopen tussen een parkeerplaats en een bestemming. In de bovenstaande gevallen zal een wat grotere loopafstand tussen parkeerplaats en woning geaccepteerd moeten worden.



Figuur 5.16: Kan de brandweer nog door deze straat rijden?

In bestaande situaties is het oplossen van parkeerproblemen maatwerk. Per situatie moet bekeken worden waar nog wel en waar geen mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen te maken. In nieuwe situaties gaat de gemeente uit van de richtlijnen van het CROW.

Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars waar zij aan toe zijn en voorkomen we dat nieuwe functies leiden tot parkeertekorten of parkeeroverlast in bestaande centrum- en woongebieden.

Parkeernormen moeten enerzijds voldoende rechtszekerheid geven aan de inwoners van de gemeente, maar anderzijds voldoende flexibiliteit bieden om te kunnen aansluiten bij specifieke locatiemarkers of specifieke kenmerken van de te realiseren ontwikkeling. Om dat te kunnen borgen is het wenselijk om eigen parkeerbeleid op te stellen, waarin niet alleen parkeernormen staan, maar ook een toepassingskader, waarin bijvoorbeeld regels staan in welke gevallen een beroep gedaan kan worden op parkeerplaatsen buiten het plangebied en binnen welke loopafstanden deze moeten liggen. Wij stellen daarom voor een afzonderlijk parkeerbeleidsplan te maken. Daarin kan ook ingegaan worden op de regels voor bijvoorbeeld het parkeren van elektrische voertuigen en vrachtwagens.

Het huidige beleid van de gemeente om laadpalen te plaatsen als daartoe aanvragen worden gedaan (zie ook paragraaf 2.5) is goed. Het is wel zinvol om voor de hele gemeente vooraf te inventariseren welke locaties hiervoor het meest geschikt zijn. Zo kan op lange termijn een optimale spreiding van laadlocaties worden bereikt op plaatsen waar de parkeerdruk niet te hoog is (op maximaal 200 meter van elke woning).

Samengevat: de gemeente Stede Broec heeft vraagvolgend parkeerbeleid. Alleen als de kernkwaliteiten of de veiligheid in het geding komen, worden parkeerplaatsen op wat grotere afstand van de bestemming geaccepteerd. Voor een specifiek toetsingskader op het gebied van parkeren is een uitgewerkt parkeerplan gewenst. Onderdeel van dat plan is een inventarisatie van geschikte locaties voor laadpalen.

5.10 Gedragsbeïnvloeding

Naast aanpassingen aan de weginrichting zijn hiervoor ook vooral maatregelen nodig op het gebied van gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie. De gemeente kan zorgen dat de infrastructuur op orde is. De eindverantwoordelijkheid voor het gedrag ligt bij de weggebruiker zelf.

Uitwerking in relatie met het SPV

Op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) wordt de komende periode verder ingezet op verkeerseducatie en gedragscampagnes voor de kwetsbare doelgroepen. Van belang is dat de gemeente meewerkt aan landelijke en provinciale initiatieven.

Specifieke benadering voor scholen

Een belangrijk aandachtspunt is de verkeersveiligheid rondom basisscholen. Rondom verschillende scholen in Stede Broec wordt verkeersonveiligheid ervaren. Landelijk gezien zijn er positieve ervaringen door kinderen van de hoogste groepen van de school zelf te laten meedenken hoe ze samen een veiliger schoolomgeving kunnen krijgen. Doordat kinderen het (onder begeleiding) zelf bedenken en ook uitvoeren heeft dit een groot effect op het gedrag van zowel ouders en kinderen. De gemeente kan in gesprek gaan met de school en verkennen of deze aanpak past bij het probleem. Een belangrijk thema blijft om ouders en kinderen te stimuleren om met fiets en lopend naar school te komen het autogebruik in de nabijheid van de scholen zoveel mogelijk te beperken.

Handhaving

Tot slot is handhaving een belangrijk onderdeel om weggebruikers te confronteren met de geldende regels en hierop te handhaven. Belangrijk voor de handhaving is echter wel dat de inrichting van de weg, overeenkomstig is met het gebruik en het snelheidsregime. Binnen de gemeente is er regelmatig overleg met de politie en daarbij wordt de inzet voor de handhaving besproken en geëvalueerd.

Kernpunt: gedragsbeïnvloeding is vooral effectief als het aansluit op specifieke problemen of maatregelen die in de gemeente worden genomen.

6. Projecten en prioriteiten

In de voorgaande hoofdstukken zijn diverse kansen, knelpunten en oplossingen gepresenteerd. De afzonderlijke voorstellen of projecten zijn hierna in een tabel weergegeven met daarbij een indicatie van het kostenniveau en de inhoudelijke baten die daar tegenover staan (belang: 1, 2 of 3). Op basis daarvan hebben we een voorstel gedaan voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen. Daarbij hebben we onderscheid gemaakt in drie categorieën:

- K Kortetermijnprojecten (uitvoering binnen 5 jaar). De gemeente kan hier direct mee beginnen. Hoe snel de uitvoering plaatsvindt, hangt vooral af van de voorbereidingstijd, de capaciteit en de middelen die nodig zijn.
- M Middellangetermijnprojecten (tussen vijf en tien jaar). Deze projecten komen op wat langere termijn aan bod. Niet omdat ze niet belangrijk zijn, maar wel omdat de urgentie om dit snel aan te pakken minder groot is. Door hier wat meer tijd voor te nemen, ontstaan ook meer kansen om 'werk met werk te maken'.
- L Langetermijnprojecten (> 10 jaar). Dit zijn grote en kostbare projecten waarvoor een langere adem nodig is. Gedeelten kunnen mogelijk eerder worden uitgevoerd, maar het eindbeeld kan naar verwachting niet binnen 10 jaar worden bereikt (bijvoorbeeld volledige herinrichting van het historische lint).

De feitelijke planning kan jaarlijks worden bijgesteld op basis van beleidsprioriteiten, actuele inzichten, monitoring en binnenkomende klachten.

Voor vrijwel alle projecten geldt dat (in meer of mindere mate) nadere uitwerking nodig is. Pas nadat de voorstellen zijn uitgewerkt tot bijvoorbeeld verkeerskundige ontwerpschetsen, kunnen werkelijke kosten berekend worden. De hieronder genoemde bedragen zijn indicatieve ramingen op basis van ervarings- en kengetallen en geven alleen de bouwkosten weer. De kosten zijn dus exclusief posten onvoorzien, VAT (Voorbereiding, Advies en Toezicht), uitvoeringskosten, bouwplaatskosten, winst/risico en BTW.

Uiteraard kunnen de kosten over een langere periode verdeeld worden, afhankelijk van de planning van de projecten. Mogelijk kunnen kosten bespaard worden door 'werk met werk te maken'. Bijvoorbeeld als een straat op de schop moet vanwege rioleringswerkzaamheden of als onderhoud aan het asfalt van een weg nodig is. Op het Pad van Amiens zijn bijvoorbeeld asfaltwerkzaamheden voorzien, dit kan aanleiding zijn om tegelijkertijd ook het pad iets te verbreden. Ook zijn

werkzaamheden aan de rotondes Burgemeester J.N. Stuifbergenlaan-Stede Broecweg en Stede Broecweg-Florasingel voorzien. Het verdient aanbeveling om dan tegelijkertijd te kijken of de positie van fietsers iets kan worden verbeterd, conform de voorstellen die we hiervoor in dit plan gedaan hebben.

Sommige projecten zijn nog geheel afhankelijk van de uitkomsten van nader onderzoek. Deze zijn aan het einde van de tabel als 'studieprojecten' opgevoerd.

Maatregel	Extra info	Indicatie bouwkosten	Belang	KML	
50-wegen					
1	Stede Broecweg: kruispunt nabij Martinuscollege, hoogte verschil met fietsoversteken vergroten en meer opstelruimte voor fietsers maken.	Lokaal versmallen rijbaan, opstelruimte in middenberm verruimen horizontaal en verticaal. Maatregel evalueren voordat hij wordt toegepast op de overige kruispunten.	€ 25.000 per kruispunt (met twee fietsoversteken)	1	K
2	Stede Broecweg: overige kruispunten: hoogteverschil met fietsoversteken vergroten en meer opstelruimte voor fietsers maken.	Versmallen rijbaan, verbreden opstelruimte horizontaal en verticaal. Na evaluatie van maatregel 1.	€ 25.000,- per kruispunt	2	M
3	Kruispunten Florasingel: hoogteverschil en opstelruimte fietsers	maatregelen vergelijkbaar met maatregel 1 en 2	€ 25.000,- per Kruispunt	2	M
4	Verbreden fietspad Pad van Amiens	I.v.m. functie als fietspad voor 50 Raadhuislaan	€ 150.000,- ¹	2	M
5	Aansluitingen op regionaal hoofdwegenet: Aanpakken kruispunten Drechterlandse-weg (rotondes).	Overleg met provincie. Subsidie voor fietstunnel ingediend.	PM	2	M
'Het nieuwe 30'					
6	Raadhuislaan (600 m): inrichten volgens nieuwe 30: Optie 1: fietsstroken verbreden (minimale herinrichting) Optie 2: optie 1 + streetprint Optie 3: volledige reconstructie: rijloper met betonklinkers	Prijs afhankelijk van uitvoeringsniveau (optie 1, 2 of 3)	€ 105.000,- of € 180.000,- of € 360.000,- ²	1	K
7	Raadhuislaan: gekleurd plateau plaatsen op de brug	Combineren met de herinrichting van de straat.	€ 30.000,-	1	K
8	Industrieweg: fietsstroken verbreden	Fietsstroken 1,75m breed	€ 175.000,- ³	3	M
9	Broekerhavenweg (noordelijk deel 400 m): optie 1, 2 of 3 zoals bij maatregel 6	- Fietsstroken 1,75m, - Streetprint - volledige reconstructie	€ 70.000,- of € 120.000,- of € 240.000,- ²	1	M
Historische lint en stationsomgeving					
10	Wegvak Zesstedenweg: Een herinrichting die het verblijfskarakter sterker benadrukt.	Hoogwaardige inrichting, in samenwerking met een landschapsarchitect	€ 120.00,- per 100 m wegvak ⁴	1	M

11	Wegvak Hoofdstraat: Een herinrichting die het verblijfskarakter sterker benadrukt.	Hoogwaardige inrichting, in samenwerking met een landschapsarchitect	€ 120.000,- per 100 m wegvak ⁴	1	M
12	Wegvak P.J. Jongstraat: Een herinrichting die het verblijfskarakter sterker benadrukt.	Hoogwaardige inrichting, in samenwerking met een landschapsarchitect	€ 120.000,- per 100 m wegvak ⁴	1	M
13	Overige wegvakken historisch lint: Een herinrichting die het verblijfskarakter sterker benadrukt.	Als maatregel 10, 11 en 12, maar met lagere prioriteit.	€ 120.000,- per 100 m wegvak ⁴	2	L
14	Station: Herinrichting die veel meer gericht is op de verblijfsfunctie van het station	In samenwerking met een landschapsarchitect.	€ 600.000,- ⁵	1	K
30-wegen (woonstraten)					
15	De Bouw: toepassen snelheidsremmende maatregelen op kruispunten.	Hier zijn al maatregelen voor bepaald en deze worden voorbereid.	PM	1	K
16	Graaf Willemstraat: toepassen snelheidsremmende maatregelen op kruispunten.	Hier zijn al maatregelen voor bepaald en deze worden voorbereid.	PM	1	K
17	Toepassen snelheidsremmende maatregelen op kruispunten in wegen met 'verdeelfunctie' binnen 30 km/h-zone	Plateau uitgevoerd in klinkers.	€ 30.000 per plateau	2	M
18	Prins Willem Alexanderlaan: Fietspad op de Prins Willem Alexanderlaan verwijderen en een gemengd 30km/h profiel maken. Zodat er meer ruimte is voor groen.		€ 10.000,- verwijderen fietspad + €30.000,- per plateau	2	K
Rotondes					
19	Raadhuislaan – Zessteden-weg: aanpassen bebording en belijning van microrotonde.		€ 5.000,-	1	K
20	Rotondes Stede Broecweg: Extra markering en lichte verhoging tussen de fietsstrook en de rijbaan.		€ 5.000,- per rotonde	3	M
Verkeerseducatie					
21	Schoolomgevingen veiliger maken voor zowel het basis- en middelbaar onderwijs.	In overleg met de scholen, aansluitend bij problematiek.	PM	2	K
Studieprojecten					
22	Onderzoek vrachtverkeer (routes, herkomst/bestemming)		€ 25.000,-	2	K
23	Parkeeronderzoek en opstellen parkeerbeleid		€ 25.000,-	2	K

- ¹ Verbreiding over totale lengte (ca. 1 km) van 1 meter.
- ² Optie 1: 2 x 1,75 m fietsstrook à € 50,- per m²;
optie 2: 6 m breedte à € 50,- per m²;
optie 3: 6 m breedte à € 100,- per m².
- ³ 1.000 m weglengte, 2 x 1,75 m fietsstrook à € 50,- per m².
- ⁴ Uitgaande van reconstructie van erfgrens tot erfgrens: ca 8 m breed, € 150,- per m².
- ⁵ Gerekend met oppervlakte van ca. 4000 m² (incl. aansluiting omliggende straten), € 150,- per m².

Tot slot: uitwerking van plannen

Dit verkeersplan geeft in hoofdlijnen richting aan het verkeers- en vervoersbeleid in de komende jaren. Er zullen nog veel infrastructurele projecten plaatsvinden op meer detailniveau. De inventarisatie die met Maptionnaire is uitgevoerd, biedt voor vrijwel elk punt in Stede Broec ook op detailniveau nog waardevolle informatie over de knelpunten die door de bevolking zijn waargenomen. Maptionnaire blijft dan ook een belangrijke informatiebron bij de uitwerking van verschillende plannen.