

RAPPORTAGE

Autoluwe Zilver-as Schoonhoven

Verkeerskundige analyse

Klant: BI8695

Referentie: BI8695-RHD-ZZ-XX-RP-Z-003

Status: Definitief/04

Datum: 14 maart 2023

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Autoluwe Zilver-as Schoonhoven

Sub titel: Verkeerskundige analyse
Referentie: BI8695-RHD-ZZ-XX-RP-Z-003
Status: 04/Definitief
Datum: 14 maart 2023
Projectnaam: Autoluwe Zilver-as Verkeerskundige analyse
Projectnummer: BI8695
Auteur(s): André van Nieuwenhuijzen, Jacco van Leuven

Opgesteld door: André van Nieuwenhuijzen

Gecontroleerd door: Jelmer Droogsma

Datum/paraaf: 14-3-2023

Goedgekeurd door: Jelmer Droogsma

Datum/paraaf: 14-3-2023

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Onderzoeksvragen	2
1.3	Leeswijzer	3
2	Visie op verkeersopgave	4
3	Verkeerscirculatie en parkeren	6
3.1	Fietsverkeer	6
3.1.1	Huidige situatie	6
3.1.2	Toekomstige situatie en aanbevelingen	8
3.2	Autoverkeer	11
3.2.1	Huidige situatie	11
3.2.2	Toekomstige situatie verkeerscirculatie, parkeren en aanbevelingen	16
3.3	Consequenties afsluiten onderdoorgang Veerpoort	21
4	Bewegwijzering en vormgeving afsluiting	23
4.1	Bewegwijzering	23
4.2	Vormgeving afsluiting	26
5	Conclusies en aanbevelingen	28
5.1	Verkeerscirculatie	28
5.2	Parkeren	29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gemeente Krimpenerwaard speelt langere tijd de discussie om een gedeelte van de binnenstad van Schoonhoven autoluw te maken voor het autoverkeer om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Het is een gevoelig onderwerp met voor- en tegenstanders. Het is ook een project met verschillende stakeholders en belanghebbenden, denk aan de winkeliers, bezoekers en bewoners waar maatregelen consequenties voor kunnen hebben. Een deel van de winkeliers heeft bijvoorbeeld aangegeven dat de Haven nog wel bereikbaar dient te blijven met de auto en dat er nog gedeeltelijk parkeermogelijkheden moeten blijven bestaan op de Stenenbrug. Door de coronapandemie heeft de planvorming een tijd stilgelegen.

Inmiddels is er vanuit een architectenbureau een visie opgesteld waarin binnenstadbreed verschillende maatregelen zijn benoemd om de aantrekkelijkheid, beeldkwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad te verbeteren. De visie zal in 2023 samen met een plan voor verdere uitwerking worden aangeboden aan de gemeenteraad.

Samenvatting Ontwikkelpunten¹

Het ontwikkelplan laat een lonkend perspectief zien. Het schetst een duurzame toekomst, waarin de Zilver-as tot klank komt. De betekenis van de Zilver-as voor Schoonhoven wordt versterkt met een aantrekkelijk karakter voor bewoners en bezoekers. Waarbij de toegankelijkheid en de verblijfskwaliteit voor de mensen, voor voetgangers en fietsers, maximaal is. Waar je heerlijk kunt wandelen en ontspannen kunt winkelen, waar je elkaar ontmoet en uit kunt gaan en geniet van de fijne sfeer en de historische ambiance. De bereikbaarheid met de auto wordt daarbij in stand gehouden binnen af te spreken spelregels.

Door het autoluwe karakter van de Zilver-as verdwijnt de dominante aanwezigheid van de auto en ontstaat er rust en ruimte. Hierdoor wordt de Zilverstad beter beleefbaar en komt in al haar diversiteit veel meer tot haar recht. Het trekt mensen aan en nodigt mede daardoor tot nieuwe initiatieven uit.

Niet alle maatregelen hebben direct verkeerskundige consequenties voor de binnenstad. Een aantal maatregelen echter wel. Het meest in het oog springende daarbij is een afsluiting van een gedeelte van de zogenaamde Zilver-as in bepaalde perioden voor gemotoriseerd verkeer, waarmee de binnenstad autoluw wordt. Ook het opheffen van een aantal in dit gebied aanwezige parkeerplaatsen maakt onderdeel uit van de plannen in de Ontwikkelpunten. Figuur 1-1 geeft het af te sluiten gebied weer.



Figuur 1-1 overzicht onderzoeksgebied Haven

Royal HaskoningDHV, hierna RHDHV genoemd, heeft opdracht gekregen om de verkeerseffecten van een afsluiting van de Zilver-as te in beeld te brengen. Hierbij gaat het voornamelijk om het gedeelte op de Haven gelegen aan de zuidzijde tussen Voorhaven en Korte Dijk en aan de noordzijde tot de Lopikerstraat. Het invloedsgebied is vanzelfsprekend groter en behelst de binnenstad met aan de noord- oostzijde de N216 en N210.

1.2 Onderzoeksvragen

Het kader voor dit onderzoek vormt het Schoonhoven Ontwikkelplan Zilver-as d.d. 31 oktober 2022. Om de verkeerseffecten en randvoorwaarden van deze afsluiting in beeld te brengen is een aantal vragen geformuleerd, welke in deze rapportage worden beantwoord. Hieronder zijn de vragen gebundeld per thema weergegeven:

Afsluiting Haven en verkeerskundige inrichtingsvorm

- Hoe gaan we om met de afsluiting? Is het gewenst om deze alleen op de drukkeren momenten met meer bezoekers in te laten gaan, zoals bijvoorbeeld in het zomerseizoen/toeristenseizoen, de vrijdag, zaterdag en zondagen of is een continue afsluiting beter? En aan welke doelgroepen verlenen we (selectieve) toegang?
- Hoe gaan we om met bedienend verkeer en de bevoorrading van de winkels?
- Hoe geven we de afsluiting vorm? Is het gewenst om dit met bebording te doen en/ of aanvullend met een fysieke afsluiting?

Verdwijnen parkeergelegenheid

- Hoe gaan we om met het verdwijnen van de circa 36 parkeerplaatsen op De Haven¹. Is er voldoende parkeergelegenheid op een acceptabele loopafstand en wie maken er nu gebruik van deze parkeerplaatsen? Hiervoor biedt het gehouden parkeeronderzoek, welke reeds in ons bezit is, voldoende handvatten.
- Wat is het verwachte effect van het wegvallen van de parkeerplaatsen op de Haven op de parkeerdruk van de omliggende straten?
- Kan het wegvallen van parkeercapaciteit aan de Haven worden opgevangen door de langparkeerterreinen?

Effecten van de afsluiting Haven op in de nabijheid aanwezige straten

Afhankelijk van wie er in de huidige situatie van de Haven gebruik maakt, kunnen we een inschatting maken welke straten mogelijk meer verkeer gaan verwerken.

- Welke straten gaan mogelijk meer verkeer verwerken en is dit noodzakelijk en wenselijk?
- Moeten er veranderingen worden doorgevoerd in het huidige systeem van éénrichtingsverkeer in het stratenpatroon

Hoe kan de bereikbaarheid van de binnenstad op peil blijven

- Blijft de stad goed bereikbaar voor de bezoeker? Welke compenserende maatregelen zijn er nodig (bijv. vindbaarheid langparkeerterreinen P1 en p2 centrum en looproute naar centrum)?

Verbeteren positie fietser en voetganger

- Hoe kan de Haven prettiger bereikbaar worden voor fiets en voetganger, waarbij de voetganger zowel als modaliteit op zich, maar ook als voor- en na transport van de auto wordt gezien.

1.3 Leeswijzer

- In hoofdstuk 2 wordt de visie van RHDHV op de opgave toegelicht.
- In hoofdstuk 3 beschrijven we de huidige situatie op het aspect verkeer en parkeren en verwachte consequenties van te nemen maatregelen
- In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de bewegwijzering en hoe een en ander concreet vorm kan worden gegeven.
- In hoofdstuk 5 worden conclusies gedaan en een pakket aan maatregelen voorgesteld met verdere aanbevelingen

¹ Figuur 3-10 (hoofdstuk 3) geeft een overzicht van de locatie van de parkeerplaatsen die verdwijnen.

2 Visie op verkeersopgave

Het opheffen van parkeergelegenheid op de Stenenbrug en het autoluw maken van de Haven is randvoorwaardelijk om de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in het centrum te kunnen verbeteren. De bereikbaarheid van de Haven per auto wordt minder. Hier tegenover moet staan dat de bereikbaarheid voor fietser en voetganger moet worden verbeterd. Dit is zowel een kans als een randvoorwaarde om tot een geslaagd plan te komen.

Door de afsluiting van de Haven worden bepaalde delen van de stad anders bereikbaar. Het is zaak dat er geen (nieuwe) doorgaande routes door de binnenstad ontstaan voor auto's. Uitgangspunt voor autoverkeer is dat de ring Schoonhoven gebruikt wordt als de route om het verkeer te verdelen en het verkeer vervolgens via de inprickers de kortste route naar het centrum neemt. Doorgaande autoverkeersstromen in de binnenstad dienen te worden voorkomen.

Visie per doelgroep van de binnenstad

Het opheffen van 36 parkeerplaatsen op de Haven en het autoluw inrichten van de Haven heeft consequenties voor diverse doelgroepen. Hieronder wordt nader ingegaan op de gevolgen en de opgaven die ontstaan voor elke doelgroep.

Ondernemers

Overdag geldt nu het regime van de parkeerschijfzone op de Haven. Hiermee faciliteert men bezoekers die kort in de binnenstad verblijven en één of enkele (dagelijkse) boodschappen doen, zoals de Hema, de slager en de bakker. Ook zullen werknemers van de parkeergelegenheid gebruik maken. Het verdwijnen van deze parkeergelegenheid dient te worden gecompenseerd door een aantrekkelijke beeldkwaliteit, winkelaanbod en een optimalisatie van goede looproutes, fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen. Ondernemers hebben de bereikbaarheid voor minder validen nog genoemd als aandachtspunt.

Bewoners

Voor bewoners zijn de effecten van een autoluwe binnenstad over het algemeen positief. Het blik in de straat verdwijnt en de ruimtelijke kwaliteit verbetert. Wel ligt het opheffen van parkeergelegenheid vaak gevoelig, maar men krijgt er een aantrekkelijker straat voor terug. In de binnenstad is de parkeerdruk namelijk hoog, zowel overdag (tijdens winkeltijden) als in de avond/nacht. Gevolg is dat verkeer moet zoeken naar een andere parkeerplaats verder van de woning en de loopafstand groter wordt. Wij zien dit echter als een acceptabel gevolg. De nieuwe situatie past bij het wonen in een binnenstad, waar het niet voor de hand ligt dat er direct voor de deur geparkeerd kan worden, maar ook veel voorzieningen op de loop- en fietsafstand liggen. De loopafstand en kwaliteit van de looproutes dienen echter wel op een acceptabel niveau te liggen.

Bezoekers

In de huidige situatie kan de bezoeker, wanneer deze met de auto komt, nog in de binnenstad parkeren waarbij de parkeerdruk wel hoog is, waardoor zoekverkeer naar een vrije parkeerplaats in de binnenstad ontstaat. Vanuit het zuiden, via de Veerpoort, is het straks niet meer mogelijk om direct naar een parkeerplaats op de Haven te rijden. Om de kwaliteitsslag te kunnen maken en minder blik in de buitenruimte te hebben, wordt de rol van de auto in de binnenstad kleiner. Parkeren aan de randen van de binnenstad met goede looproutes naar het centrum en een uitstekende toegankelijkheid voor fiets en voetganger zijn daarvoor nodig.

Ervaringen verkeersluwe winkelstraten in Nederland

Geparkeerde auto's (blik op straat) en aankomend en vertrekkend autoverkeer heeft een negatieve impact op historische binnensteden. In steeds meer kleinere binnensteden speelt dan ook de discussie over de autoluwe stad en de autoluwe winkelstraat. Royal HaskoningDHV begeleidt op diverse locaties in Nederland deze transitie (Sneek, Dokkum, Leerdam). We zien dat er landelijk een breder draagvlak ontstaat voor een autoluwe winkelstraat. Zaken als een prettiger verblijfsgebied, meer ruimte voor langzaam verkeer, meer groen en meer ruimte voor horeca zijn zaken die geregeld benoemd worden als essentieel voor een toekomstbestendige en levendige binnenstad.

Onze ervaring is dat de horecaondernemers over het algemeen positief zijn over de autoluwe stad/straat. Wanneer hiervoor een aantrekkelijker verblijfsgebied terugkomt en er ook meer ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld terrassen, neemt het horecabezook toe.

Onder de retail ondernemers is het draagvlak wisselender, maar ontstaat inmiddels een steeds breder draagvlak. Vooral het feit dat er niet voor de deur geparkeerd kan worden levert in sommige gevallen weerstand op, ondanks dat de meeste bezoekers vaak al met de fiets en te voet komen. Een ander, groeiend deel ziet echter ook dat bezoekers die binnensteden bezoeken dit doen als onderdeel van een beleving: men combineert winkelen met horeca en maakt er een uitje van. Voor het kopen van een enkel product is steeds meer concurrentie van de internetwinkels en deze strijd is het beste te winnen door een aantrekkelijkere stad te maken. Echter blijft het draagvlak in veel gevallen ook afhangen van de perceptie van individuen en de persoonlijke visie van ondernemers op de toekomst van de winkelbezoeker. Het is dan ook zaak om in het proces hiervoor aandacht te hebben en zo te zorgen dat er vooraf een zo breed mogelijk draagvlak ontstaat.

3 Verkeerscirculatie en parkeren

De thema's verkeerscirculatie en parkeren zijn direct met elkaar verweven. Wanneer een parkeerplaats wordt afgesloten komt er immers al een andere verkeerscirculatie op gang. Wanneer een weg wordt afgesloten voor autoverkeer, kan dit ook weer invloed hebben op de bereikbaarheid en het gebruik van de parkeervoorzieningen. Daarom beschrijft dit hoofdstuk per modaliteit beide thema's integraal.

3.1 Fietsverkeer

3.1.1 Huidige situatie

Figuur 3-1 geeft het huidige fietsnetwerk en de locatie van de huidige fietsparkeervoorzieningen weer (inventarisatie schouw).



Figuur 3-1: Hoofd fietsroutes en fietsenstallingen Schoonhoven centrum

Op de kaart is te zien dat de Kerkweg/Kerkstraat (westzijde) en de Lopikersingel (oostzijde) belangrijke inpijkkers zijn voor de fiets naar het centrum. Daarnaast zijn de parallel aan elkaar gelegen fietspaden op de Lekdijk-oost en op de N216 belangrijke routes voor de fietsers vanuit de zuidoostzijde naar het centrum en de Haven. De Haven zelf is onderdeel van een belangrijke route van noord naar zuid en vormt samen met de parallel gelegen Koestraat de hoofdas voor fietsers van noord naar zuid.

Her en der zijn fietsenrekken aanwezig op logische locaties ten opzichte van het centrumgebied en publieksaantrekkelijke winkels. Het type fietsenrekken is echter niet meer van deze tijd. Met de huidige diversiteit aan fietsen, zoals bakfietsen en fietsen met bredere banden, worden fietsenrekken waar men

het voorwiel of de voorvork in een rek moet zetten, niet goed meer gebruikt. Men parkeert de fiets wel vaak voor of naast het rek, zodat het fietsparken wel enigszins gestructureerd plaatsvindt. Tabel 1 geeft de in Schoonhoven toegepaste fietsenrekken weer.

Tabel 1 Foto's diverse type fietsenrekken in binnenstad Schoonhoven

Locatie en type fietsenrek	Foto
Doelenplein (type Tulip)	
Haven (fietsenrek)	
Lopikerstraat - kruispunt bij de Wal (fietsenrek)	

Verder valt op dat op sommige plekken fietsen staan die het predicaat fietswrak hebben. De banden zijn lek en zien eruit alsof er langere tijd geen gebruik van is gemaakt.

Figuur 3-2 geeft de intensiteit van het fietsverkeer op de Haven weer op een gemiddelde werkdag. Het fietsverkeer is geteld van vrijdag 21 oktober 2022 t/m zondag 6 november 2022.



Figuur 3-2 Gemiddelde etmaalintensiteit fietsverkeer en autoverkeer op een werkdag

Uit de telling blijkt dat beide noord-zuidassen goed gebruikt worden door het fietsverkeer. De intensiteiten liggen afgerond ongeveer tussen de 400 en 550 fietsers per werkdag. Omdat er op elke noord-zuid as een klein verschil in intensiteiten is tussen de twee tellingen, is de aanname dat er ook halverwege de Haven vanuit de Appelstraat (westzijde) en Stadhuisstraat (oostzijde) aan- en afvoer van fietsverkeer van/naar de Haven is.

3.1.2 Toekomstige situatie en aanbevelingen

Fiets op de Haven toestaan en positie verbeteren met fietsvriendelijke profiel

In de nieuwe situatie blijft de Haven vanuit alle richtingen goed bereikbaar voor de fiets. Om de Haven succesvol autoluw te maken, moet de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid voor fietsers op en rond de Haven verder worden geoptimaliseerd. Op die manier wordt de Haven uitnodigend voor fietsers om er boodschappen te doen.



Figuur 3-3 Huidig profiel Haven

De huidige krappe rijloper van de Haven wordt aangepast, zodat de fietser zich straks niet meer opgejaagd voelt door achteropkomende voertuigen. Hierdoor verbetert zijn positie en is er genoeg ruimte om fietsers met voetgangers te combineren. Het combineren van fietsers en voetgangers blijkt op basis van de CROW-richtlijnen mogelijk bij minder dan 200 voetgangers per uur per meter profielbreedte. Dat zou voor de Haven betekenen dat bij ca. 600 voetgangers per uur het mengen van fietser en voetganger niet langer gewenst is. Dat zal op de Haven niet aan de orde zijn. Met de aanpassingen kunnen fietsers gewoon gebruik blijven maken van de Haven.

Het wegprofiel dient dan ook fiets- en voetgangersvriendelijk te zijn, met voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers en zo min mogelijk obstakels. We bevelen aan om in het profiel alles op één niveau te brengen, maar wel een klein accent aan te brengen om de positie van de fiets te duiden (bijv. onderscheidend kleurgebruik of smalle goot als afscheiding). Dit voorkomt dat fietsers te dicht tegen de gevel fietsen en voetgangers erop geattendeerd blijven worden dat er ook fietsverkeer op de Haven aanwezig is (en men niet onverwacht, zonder over de schouder te kijken, oversteekt). Dit zal verder moeten worden uitgewerkt in een nieuw wegprofiel bij een herinrichting van de Haven.

Aanbeveling voor nieuwe fietsparkeervoorzieningen

Met het autoluw maken van de Zilver-as, dient het fietsparkeren beter te worden gefaciliteerd. Het aanbrengen van kleine clusters fietsparkeervoorzieningen, afgestemd op de winkels die publiekstrekkers zijn, zoals HEMA, slager, bakker etc. zorgt er samen met de nieuwe inrichting voor dat de Haven aantrekkelijker wordt voor de fietser. De fietsers willen immers dicht bij de winkel de fiets neerzetten. Qua type rek adviseren wij om fietsnietjes toe te passen. De gemeente Vianen (figuur 3-4) heeft hier bijvoorbeeld positieve ervaringen mee. Door het aanbrengen van fietsnietjes is te zien dat de hoeveelheid losgeparkeerde fietsen beperkt blijft, oftewel het fietsparkeren vindt gestructureerd om en nabij de fietsnietjes plaats.



Figuur 3-4 fietsnietjes Voorstraat Vianen

Als alternatief kan ook worden gedacht aan een strook waar fietsen mogen worden geparkeerd. Nadeel hiervan is dat men geen aanbindvoorziening heeft voor een hangslot wat in het kader van veilig fietsparkeren wordt aanbevolen. Nieuwe zoeklocaties voor fietsparkeervoorzieningen zijn globaal aangegeven in onderstaande afbeelding. Bij de herinrichting moeten de exacte locaties met de stakeholders worden bepaald.



Figuur 3-5 Aanbeveling locatie nieuwe fietsparkeervoorzieningen (in groen).

Conclusies & aanbevelingen fietsnetwerk en fietsparkeren:

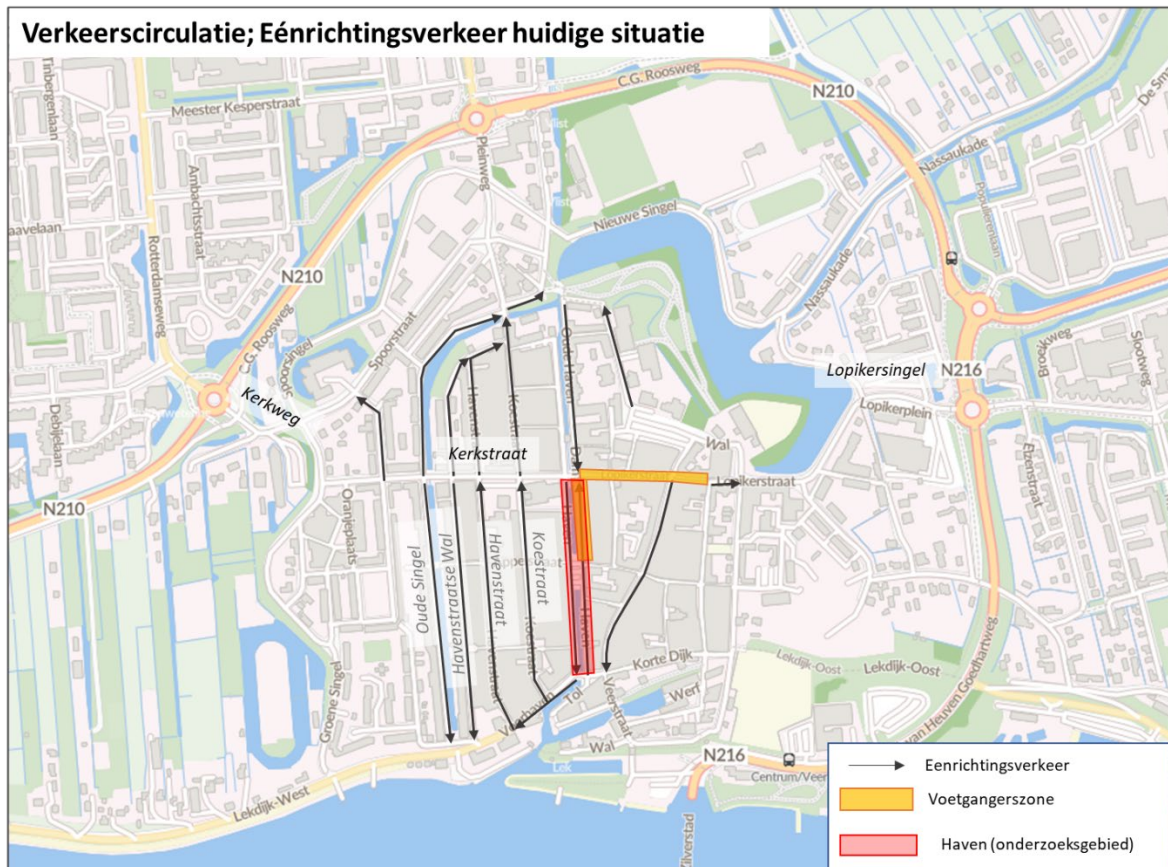
- De Haven is in de huidige situatie vanuit alle richtingen goed met de fiets te bereiken.
- De intensiteiten van fietsverkeer op de Haven zijn iets lager dan die van het gemotoriseerd verkeer.
- Fietsparkeervoorzieningen worden op de Haven goed gebruikt. Type rekken zijn echter niet meer van deze tijd.
- De Haven moet een fietsvriendelijkere uitstraling krijgen en fietsparkeren dient beter te worden gefaciliteerd.
- Bij het instellen van een voetgangerszone moet fietsen worden toegestaan op de Haven.
- Bij de herinrichting van de Haven wordt geadviseerd om gebruik te maken van fietsnietjes en die in kleine clusters toe te passen op de Haven in de nabijheid van publieksaantrekkende winkels (winkels voor dagelijkse boodschappen en doelgerichte aankopen).
- Op de overige locaties in het centrum lijken voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig op logische locaties. Advies is om deze op termijn te gaan vervangen voor fietsnietjes.
- Het profiel dient fietsvriendelijk te zien, met voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers en zo min mogelijk obstakels. We bevelen aan om in het profiel alles op één niveau te brengen, maar wel een klein accent aan te brengen om de positie van de fiets te duiden (bijv. kleurgebruik of kleine goot). Dit voorkomt dat fietsers te dicht tegen de gevels fietsen en voetgangers erop te attenderen dat er ook (doorgaand) fietsverkeer op de Haven aanwezig is.
- Nadere uitwerking van deze maatregelen meenemen in de herinrichting van de Haven.

3.2 Autoverkeer

3.2.1 Huidige situatie

Huidige verkeerscirculatie en intensiteit

Figuur 3-6 geeft de éénrichtingsstraten voor gemotoriseerd verkeer weer en de voetgangerszones. Op de Haven geldt éénrichtingsverkeer; aan de westzijde richting het zuiden (Kerkstraat naar Korte Dijk) en de oostzijde richting het noorden (Korte Dijk richting Kerkstraat). Aan de oostzijde begint halverwege de Haven ook de voetgangerszone, waarbij een uitzondering geldt voor bevoorradend verkeer (werkdagen tussen 6:00 en 12:00 uur) en fietsers. Halverwege de Haven, op de Stenenbrug, is een doorsteek waarbij verkeer vanaf de oostzijde via het parkeerterrein met een keerbeweging terug naar de Korte Dijk kan rijden. Autoverkeer kan vanaf de Korte Dijk dus niet via de Haven naar de Kerkstraat rijden.



Figuur 3-6 Eenrichtingsverkeer Schoonhoven

In de periode van vrijdag 21 oktober tot zondag 6 november 2022 is op vier locaties op de Haven het verkeer geteld. De volgende figuren geven de verkeersintensiteiten weer op deze vier wegvakken.



Figuur 3-7 Intensiteit Haven – motorvoertuigen/etmaal op een gemiddelde werkdag

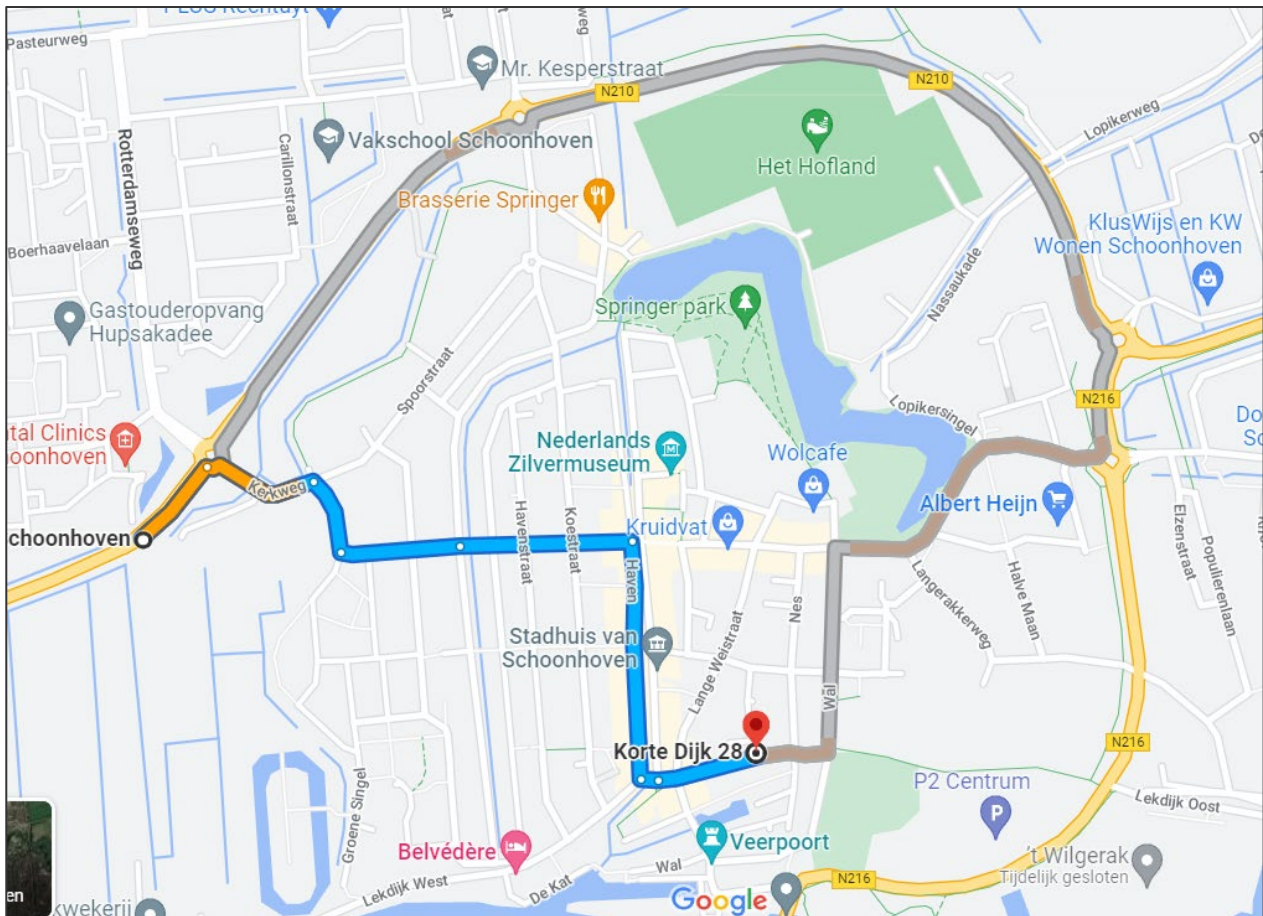


Figuur 3-8 Intensiteit Haven – motorvoertuigen/etmaal op een gemiddelde zaterdag

Uit de tellingen blijkt dat de Haven in zuidelijke richting het meeste gebruikt wordt (max. ca. 760 mvt/werkdag). Verder valt op dat de zaterdag drukker is dan een gemiddelde werkdag, wat te verklaren is door het hoger aandeel bezoekers. Alleen op de noordoostelijke tak van de Haven, waar het huidige voetgangersgebied begint, rijdt op zaterdag minder verkeer dan een gemiddelde werkdag (30 mvt/etmaal op zaterdag vs. 90 mvt/etmaal op een werkdag). Dit heeft waarschijnlijk te maken met een lagere hoeveelheid bevoorradend verkeer op zaterdag als gevolg van de venstertijden. Op zaterdag is bevoorradend verkeer hier niet toegestaan.

Herkomsten/bestemmingen verkeer via de haven (inschattingen)

Van het verkeer dat afkomstig is van de Kerkstraat (en richting het zuiden rijdt), zal een deel bestaan uit bezoekers die op de Stenenbrug parkeren. Deze bezoekers kunnen via de Haven-Voorhaven-Koestraat weer terugrijden naar de Kerkstraat. Een deel van het verkeer dat de Haven via de Kerkstraat benadert, zal ook bestaan uit (bewoners)verkeer dat de Haven gebruikt als doorgaande route om bestemmingen elders in het centrum te bereiken. De Haven is namelijk één van de routes om de éénrichtingsstraten Koestraat en/of de Havenstraat vanaf de Kerkstraat te benaderen. Ook bestemmingen aan de zuidoostzijde (bijv. Korte dijk / Wal) kunnen vanaf de Kerkstraat via de Haven hun bestemming bereiken. Dit laatste is volgens de routeplanner van Google Maps ook qua reistijd het meest aantrekkelijk (zie Figuur 3-9). De route naar de Korte Dijk via de binnenstad is sneller dan buitenom via de N216/Lopikerstraat. Daarbij is dit een situatie buiten de spitsuren. In de spitsuren kan de route via de binnenstad nog wat sneller zijn.

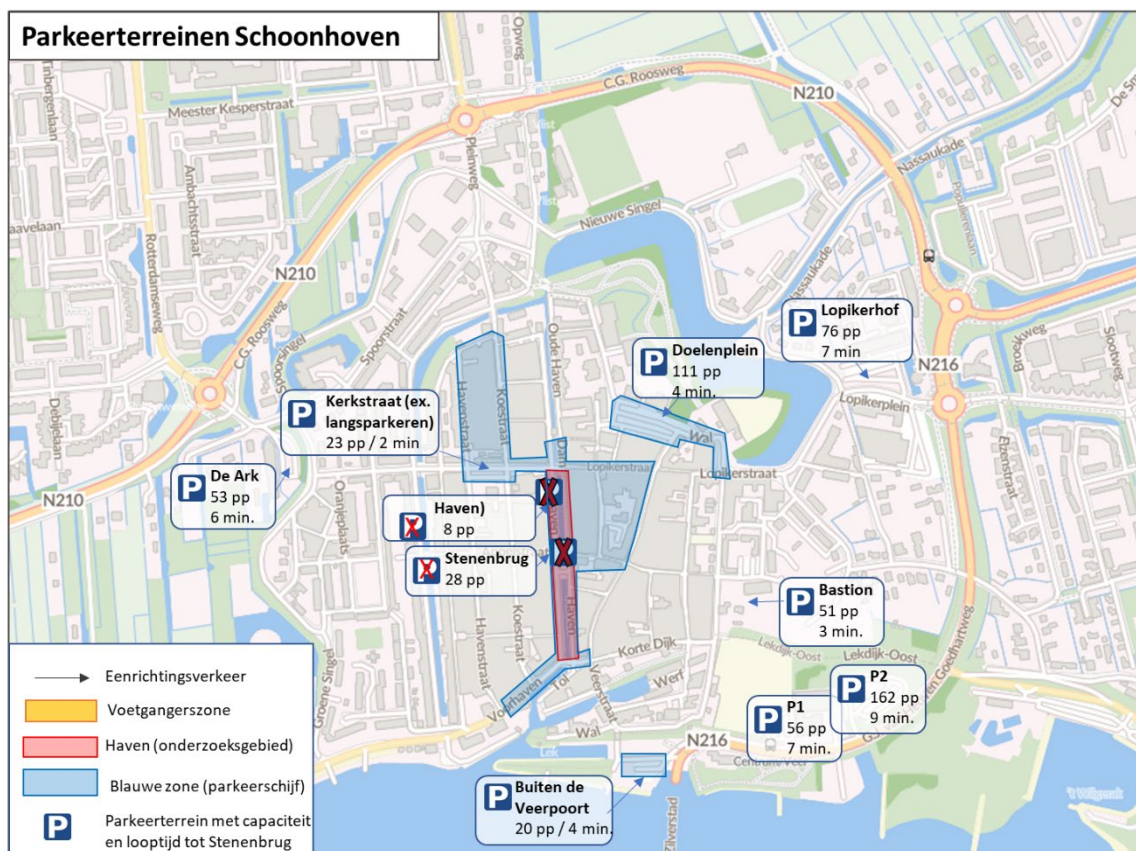


Figuur 3-9 Doorgaande route via Haven en buitenom via N210

De Haven kan geen doorgaand verkeer faciliteren komende vanaf de Pont/N216 naar de N216/Kerkweg en visa versa. De reistijd via de ring N216 is hiervoor sneller. Dit komt doordat de Haven alleen in zuidelijke richting open is voor autoverkeer, maar dit verkeer niet door de Veerpoort mag rijden vanwege het éénrichtingsverkeer. Het is nu voor doorgaand verkeer wel mogelijk om vanuit de Veerpoort linksaf te gaan en door de binnenstad via de Kortedijk en Voorhaven te rijden. Met een afsluiting van de Veerpoort kan dit worden voorkomen.

Parkeren

Figuur 3-10 geeft de grootste parkeerterreinen in Schoonhoven weer en het regime van de parkeerschijfzone.



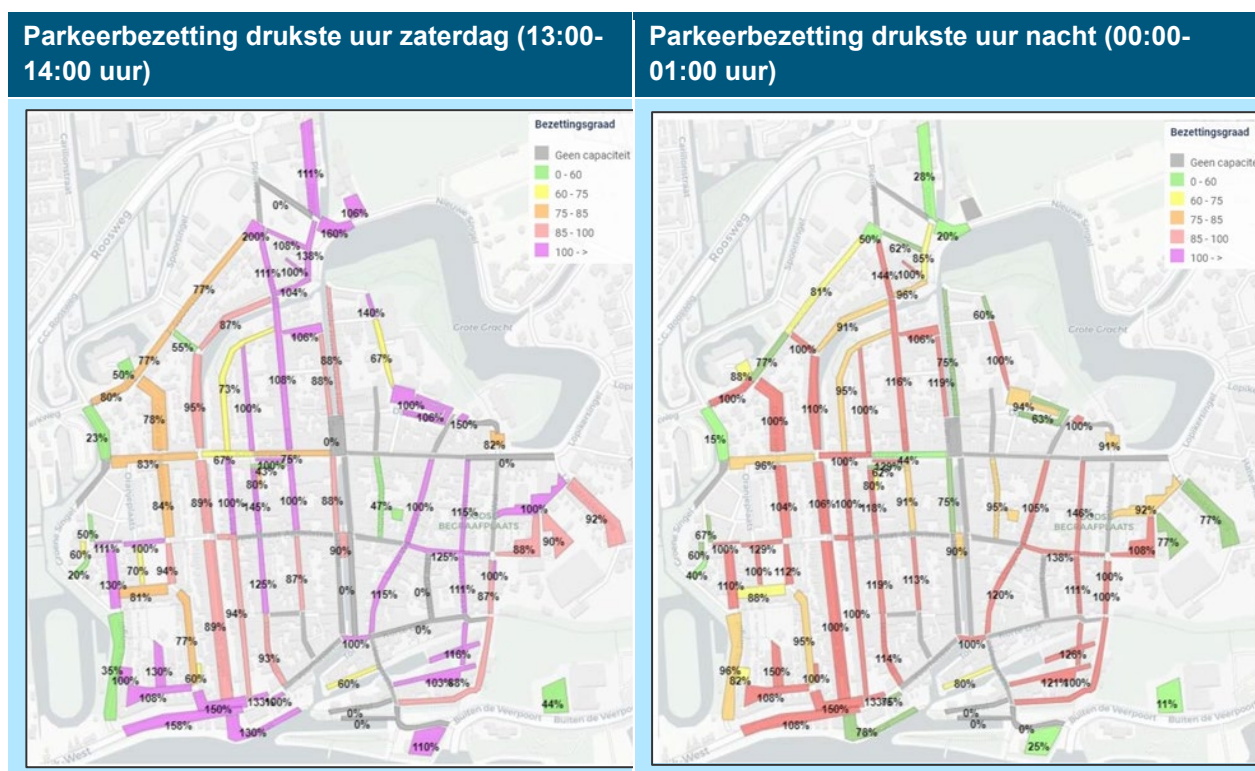
Figuur 3-10 Parkeerterreinen Schoonhoven, inclusief capaciteit en looptijd tot centrum

De Haven biedt ruimte aan totaal 36 parkeerplaatsen. Aan de Haven (naast de kerk) zijn 6 parkeerplaatsen plus 2 gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig en op de Stenenbrug zijn nog eens 28 parkeerplaatsen aanwezig. Beide parkeerplaatsen liggen in de parkeerschijfzone. Deze parkeerplaatsen zullen in de nieuwe situatie verdwijnen conform de Zilver-as ontwikkelplan, waarbij de gehandicaptenparkeerplaats bij de Dam mogelijk behouden kan blijven.

Verder van de binnenstad af liggen de parkeerterreinen P1 en P2. Vanaf de N210 wordt verkeer naar deze twee parkeerterreinen verwezen. P1 en P2 bieden plaats aan respectievelijk 56 en 161, in totaal 217 parkeerplaatsen. Daarnaast is het rond het centrum mogelijk om bij het Doelenplein te parkeren (111 parkeerplaatsen), Bastion (51 parkeerplaatsen) inclusief terrein achter de Brandweerkazerne of bij de Kerk (23 parkeerplaatsen + enkele langsparkeren). Verder van het centrum is het nog mogelijk om bij de Lopikerhof (76 parkeerplaatsen) of De ark (53 parkeerplaatsen) te parkeren. Op beide

parkeerterreinen geldt geen parkeerregulering. De Ark wordt echter vooral gebruikt voor het nabijgelegen uitvaartcentrum en gezondheidscentrum. Handhaven van het regime van de parkeerschijfzone vereist veel mankracht, welke niet altijd aanwezig is. Het is aannemelijk dat de parkeerterreinen waar de parkeerschijfzone van kracht is ook worden gebruikt door langparkeerders.

De volgende figuren geven de parkeerdruk in het centrum weer op de zaterdagmiddag, het piekmoment voor bezoekers met veel bewoners ook thuis en de parkeerbezetting op het drukste uur in de nacht, het piekmoment waarop de bewoners thuis zijn. Bron is een parkeerdrukonderzoek dat in maart 2019 is uitgevoerd.

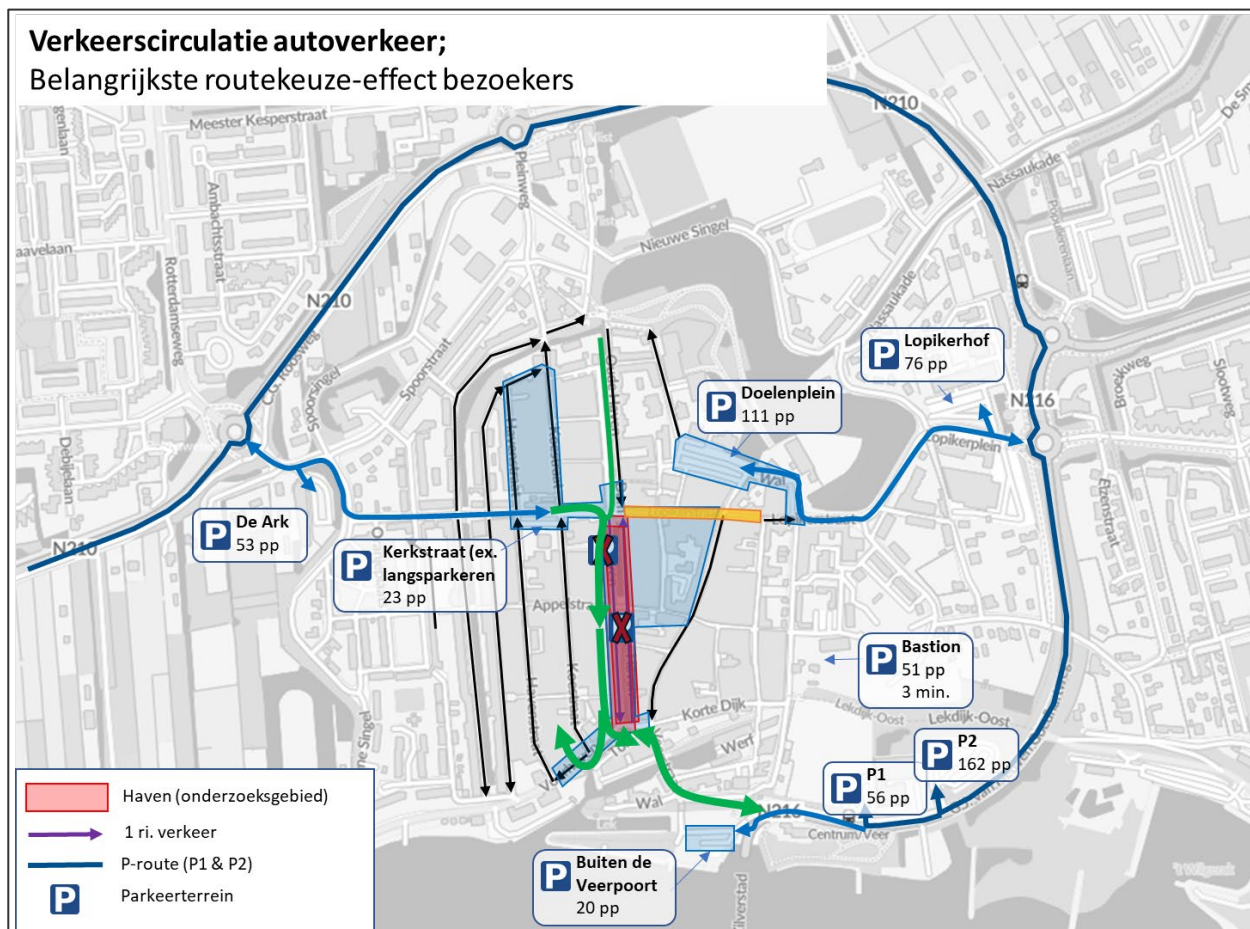


Figuur 3-11 parkeerbezetting binnenstad op zaterdag en nacht (bron: verkeersonderzoek DTV; maart 2019)

Wat opvalt is dat zowel overdag als in de nacht de parkeerdruk hoog is in de binnenstad. Verder van de stad gelegen parkeerterreinen, zoals P1 en De ark bieden nog wel enige restcapaciteit. In de nacht is in de blauwe zone ook nog enige restcapaciteit aanwezig (Haven, Kerkstraat, Doelenplein). De conclusie luidt dan ook dat met het opheffen van de parkeerplaatsen op de Haven, de loopafstanden voor bewoners van de Haven naar alternatieve parkeerlocaties zal toenemen. Hier krijgen de bewoners wel een hogere ruimtelijke kwaliteit voor terug.

3.2.2 Toekomstige situatie verkeerscirculatie, parkeren en aanbevelingen

De parkeerplaatsen aan de Haven kunnen in de huidige situatie via de noordwestzijde (Kerkstraat) of zuidzijde (Korte Dijk of Veerstraat) bereikt worden. Uit tellingen blijkt dat de grootste aanvoer van autoverkeer plaatsvindt vanuit de Kerkstraat.



Figuur 3-12 Huidige verkeerscirculatie autoverkeer: routekeuze-effecten bezoekers

In de nieuwe situatie komt de parkeerroute naar de op te heffen parkeerplaatsen aan de Haven en de doorgaande route te vervallen. Voor kort parkeren kan men (vanuit de noordwestzijde (Kerkstraat)) nog steeds bij de kerk parkeren. Hier is een redelijk aanbod aan kort parkeerplaatsen in de blauwe zone. Aandachtspunt is de hoge parkeerdruk, hoewel bij de kerk op zaterdagmiddag de parkeerdruk 75% bedraagt en er nog enige restcapaciteit is. De loopafstand vanaf de Kerk naar de Stenenbrug bedraagt ca. 3 minuten (200 meter) en is verkeerskundig gezien acceptabel. Wanneer de parkeerdruk aan de Kerkstraat te hoog is, zal verkeer dat de binnenstad met de auto bezoekt verder van het centrum af parkeren. Ook kan men nog op het Doelenplein parkeren (270 meter lopen tot Stenenburg).

Verkeer vanuit het zuiden kan gebruik maken van P1 en P2. De loopafstand en looptijd is wel wat groter (550-750 meter / 7-9 minuten). Alternatief is parkeren bij de Veerpoort (parkeerschijf). Een ander alternatief is dat dit verkeer via de ringstructuur rijdt en één van de andere inprikkers naar één van de andere parkeerterreinen neemt. Zoals gezegd is de hoeveelheid verkeer dat deze routes neemt een stuk kleiner.

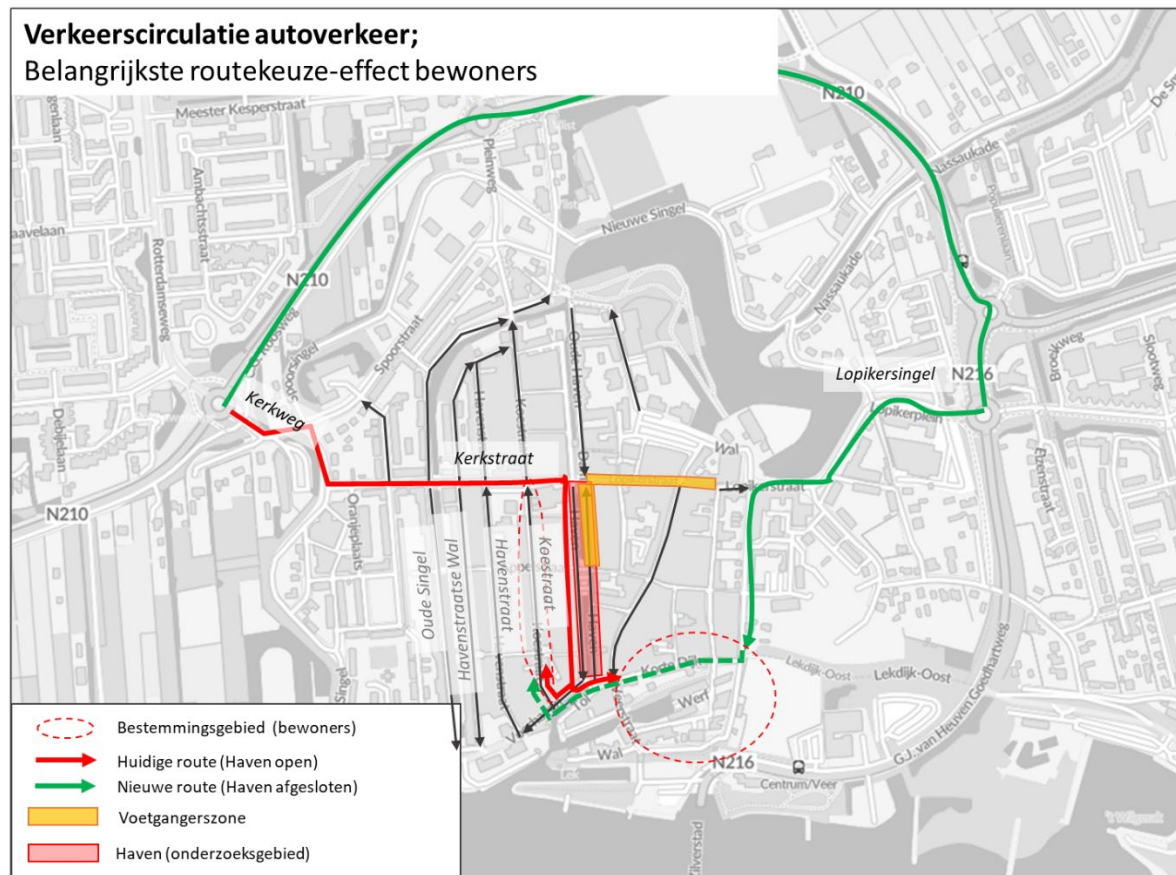
We verwachten dat de afsluiting zal leiden tot een beperkte toename van verkeer via de Kerkstraat. Aan de andere kant zal verkeer de route via het Provinciale wegennet gaan nemen bij de afsluiting van de Haven. Het is dus niet zo dat die circa 500 verkeersbewegingen op de Haven via de Kerkstraat gaan rijden. Doel is uiteraard dat deze mensen aan de rand van de stad gaan parkeren en vaker met de fiets komen.

Omdat er drie gehandicaptenparkeerplaatsen verdwijnen, waarvan 1 op kenteken, adviseren wij deze zo dicht mogelijk bij de Haven terug te brengen. Mogelijk kan de algemene gehandicaptenparkeerplaats nabij het kruispunt met de Dam behouden blijven. Ook kan er een extra gehandicaptenparkeerplaats worden aangewezen. Dit kan door een bestaande parkeerplaatsen aan de Kerkstraat (degene dichtst bij het centrum gelegen), te benoemen tot gehandicaptenparkeerplaats of een gehandicaptenparkeerplaats op de Dam aan te leggen, zodat de loopafstand tot zowel de winkels op de Lopikerstraat als de Haven beperkt blijft. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken geldt de richtlijn dat deze binnen 100 meter tot de voordeur wordt aangelegd. Voor een algemene gehandicaptenparkeerplaats is dit minder duidelijk omschreven. Voor een toegang tot een autoluwe binnenstad wordt bijvoorbeeld 100 meter tot de entree van het gebied genoemd en er moet natuurlijk ook de ruimte zijn om een gehandicaptenparkeerplaats aan te leggen. Met de maatregelen zoals omschreven voldoet men aan de richtlijnen. Aanbevolen wordt om in het vervolgproces een en ander af te stemmen met het gehandicaptenplatform. Zij zijn immers de ervaringsdeskundigen.

Als mogelijke maatregel op termijn om autoverkeer in de binnenstad te ontmoedigen kan gedacht worden aan de volgende maatregelen op het gebied van parkeren:

- *Uitbreiden parkeerschijfzone:* door de hele binnenstad van Schoonhoven in het regime van parkeerschijfzone te laten vallen, kunnen langparkeerders als werknemers en bezoekers effectief naar de langparkeerterreinen worden verwezen. Bewoners mogen wel de hele dag parkeren en per huishouden kan men bijvoorbeeld 1 parkeerontheffing aanbieden tegen een scherp tarief en voor de tweede auto een hoger tarief om bewoners ook te stimuleren aan de rand van de binnenstad te gaan parkeren. Dit is een maatregel die over het algemeen bezoekersvriendelijker is dan bijvoorbeeld het invoeren van betaald parkeren en wordt veel toegepast in kleinere steden zoals IJsselstein, Vianen, Leerdam en bijvoorbeeld om en nabij wijkwinkelcentra en soms in aanvulling op betaald parkeren. Betaald parkeren ligt in een centrumgebied als Schoonhoven veel minder voor hand.
- *Vergunninghoudersparkeren:* een alternatief is om op een aantal straten vergunninghoudersparkeren in te stellen. Hiermee wordt een duidelijke keuze gemaakt in gebieden die bedoeld zijn voor bewoners en gebieden waar bezoekers welkom zijn.

Verkeerscirculatie bewoners



Figuur 3-13 Verkeerscirculatie autoverkeer: routekeuze-effecten bewoners

Belangrijkste aandachtspunt bij de gewijzigde verkeerscirculatie is de bereikbaarheid van de woningen aan de Koestraat. Verkeer vanaf de Kerkstraat kan nu nog de Haven gebruiken om de Koestraat te bereiken. In de nieuwe situatie kan het verkeer de Koestraat alleen nog via de N216-Lopikerstraat bereiken. Een optie is om het éénrichtingsverkeer van de Koestraat om te draaien. Verkeer kan dan via de Kerkstraat de weg binnenrijden en weer verlaten via de parallel gelegen Havenstraat. Het is aan te bevelen om beide opties aan de aanwonenden voor te leggen.

Voor de ondernemers en winkeliers aan de Haven houdt de afsluiting in dat bevoorradend verkeer niet meer 24/ uur per dag van de Haven gebruik kan maken. Het is zaak dat zij hier de bevoorrading dan ook op aanpassen. In principe is het voorstel om de Haven van 06:00 uur tot 12:00 open te houden voor bevoorradend verkeer. Voor veel ondernemers en winkeliers in de binnenstad geldt dat zij al bekend zijn met deze venstertijden. De impact zal naar verwachting beperkt zijn. Over het algemeen is het beeld dat wanneer ondernemers merken dat autoluw leidt tot meer voetgangers en fietsers en dus meer beleving, dat men dit positief waardeert. Bezoekers met de auto komen vaak voor 1 doelgerichte boodschap. Daar waar fietsers en voetgangers vaak meerdere winkels aandoen. In de kern Leerdam waar men nu nog in de binnenstad kort mag parkeren, is te zien dat de bezoekers massaal de voorkeur geven aan een meer autoluwe binnenstad (bron: onderzoeksverslag bezoekersenquête Binnenstad Leerdam 12 aug 2022 DTNP, Adviseurs voor Ruimte en Strategie)

Conclusies afsluiten Haven voor verkeerscirculatie

Consequenties voor ondernemers/bezoekers

- Het Afsluiten van Haven heeft voornamelijk consequenties voor verkeer van bezoekers en bewoners binnenstad van noord naar zuid. Het ontmoedigen van dit verkeer is gewenst. De visie is dat het verkeer dat via de westzijde van de binnenstad binnenkomt na bezoek ook de binnenstad aan de westzijde verlaat, dus zo min mogelijke doorgaande routes door de binnenstad. De voorkeur is dat bezoekers van de binnenstad op de terreinen P1/P2 parkeren of met de fiets komen.

Consequenties voor bewoners

- De afsluiting van de Haven heeft geen grote consequenties voor de verkeerscirculatie. Doordat parkeervoorzieningen verspreid rondom de stad liggen en veel bestemmingen vanaf de inpridders vanuit de ring om Schoonhoven bereikbaar zijn, ontstaan er geen ongewenste nieuwe stromen. Een aandachtspunt is wel dat bewoners aan de Koestraat alleen via de oostzijde (Lopikersingel) de Koestraat kunnen bereiken en via de westzijde de stad verlaten. Bij het omdraaien van het éénrichtingsverkeer kan verkeer wel via de westzijde aan- en afrijden. Dit is daarnaast gebruiksvriendelijker wanneer bewoners aan de Koestraat geen parkeerplek kunnen vinden. Er ontstaat een klein éénrichtingscircuit met omliggende straten waardoor verkeer rustig kan zoeken naar parkeerplaatsen in de directe omgeving. Een bewonersconsultatie kan uitsluitsel geven over de voorkeur voor het éénrichtingscircuit.

Conclusies opheffen van parkeerplaatsen op de Haven

- Het opheffen van de parkeerplaatsen op de Haven heeft met name impact voor de bewoners van de Haven en omgeving. Er is in de nabijheid van loopafstanden tot 200 meter, maar beperkt parkeercapaciteit beschikbaar. In de schil daarbuiten is in de avonduren nog parkeergelegenheid beschikbaar op het Doelenplein, P1, P2 en andere parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad. Advies is om na 6 maanden na invoering de parkeerdruk te monitoren. Sowieso is het verstandig om de tevredenheid onder bewoners, bezoekers en ondernemers na invoering te peilen in het kader van draagvlak en mogelijke aanpassing maatregelen.
- Bezoekers kunnen op de nabijgelegen parkeerplaatsen kort parkeren in de blauwe zone (Kerkstraat/kerk), maar het heeft de voorkeur dat bezoekers op de parkeerterreinen aan de rand van Schoonhoven parkeren en vervolgens te voet naar het centrum wandelen.
- Verder adviseren we om een bestaande parkeerplaats aan de Kerkstraat (bij de kerk) te benoemen tot gehandicaptenparkeerplaats of een gehandicaptenparkeerplaats op de Dam te realiseren.

3.3 Consequenties afsluiten onderdoorgang Veerpoort

Momenteel wordt onderzocht of het gewenst en mogelijk is om de Veerpoort af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Goudappel Coffeng heeft hiervoor in 2021 de notitie Onderzoek afsluiten Veerpoort Schoonhoven geschreven

In de huidige situatie is deze krappe poort nog opengesteld voor alle verkeer richting de binnenstad. Langzaam verkeer kan de poort in beide richtingen gebruiken. De onderdoorgang is smal, maar gezien de relatief lage verkeersintensiteiten vormt dit niet meteen een verkeersveiligheidsrisico. De onderdoorgang zal waarschijnlijk worden gebruikt door bewoners binnenstad-zuid, bezoekers centrum en een percentage doorgaand (sluip) verkeer richting Lekdijk-west.

De volgende constatering is hierin gemaakt:

De route tussen P1 en P2 naar het centrum kan duidelijker worden aangegeven en aantrekkelijker worden gemaakt voor bezoekers. In combinatie met het afsluiten van de Veerpoort voor gemotoriseerd verkeer is het mogelijk een aantrekkelijke, autovrije looproute tussen P1 en P2 via de Veerpoort naar het centrum te maken. Het wel of niet afsluiten van de Veerpoort vormt voor dit onderwerp echter geen harde randvoorwaarde, maar kan wel passen binnen een visie over hoe om te gaan met autoverkeer en parkeren in de binnenstad. Ook kan de route via de Lekdijk-Oost naar het centrum aantrekkelijker gemaakt worden. Met name in de toekomst, wanneer het Dika-terrein herontwikkeld wordt, zal dit de primaire route van het parkeerterrein naar het centrum worden.

Conclusies notitie Onderzoek Afsluiten Veerpoort

In de huidige situatie wordt de Veerpoort ook gebruikt door doorgaand (sluip)verkeer wat vanuit het zuiden naar de Lekdijk west rijdt. Het afsluiten van de Veerpoort zal er waarschijnlijk voor zorgen dat men niet langer door de binnenstad rijdt, maar om de binnenstad via N216 en N210. Een percentage doorgaand verkeer kan nog wel via de rotonde en Lopikerstraat, de Wal en door de binnenstad rijden. Dit is een aanvaardbaar risico.

Het afsluiten van de Veerpoort voor gemotoriseerd verkeer zorgt voor een prettigere route voor langzaam verkeer, waarbij de looproutes van P1 en P2 wel aantrekkelijk dienen te worden vormgegeven. Het afsluiten vormt een kleine verkeersveiligheidswinst voor het kruispunt Veerstraat- Korte Dijk.

Het afsluiten van de Veerpoort past binnen de visie om het centrum autoluw te maken omdat er een doorgaande route door de binnenstad wordt weggenomen, maar is niet randvoorwaardelijk. Met het opheffen van de parkeerplaatsen op de Haven zal de aantrekkelijkheid van de route Veerpoort voor bezoekers ook afnemen. Vanuit het zuiden zijn eigenlijk alleen de parkeerplaatsen op de Stenenbrug een bestemming om kort te parkeren. Immers de Haven aan de oostzijde van de gracht, na de Stenenburg is een voetgangersgebied waar alleen bevoorradend verkeer op venstertijden gebruik van mag maken. Omdat ook het doorgaande (sluip)verkeer naar de Lekdijk-west met afsluiten van de Veerpoort wordt voorkomen, adviseren wij om de Veerpoort af te sluiten.

Conclusies afsluiten Veerpoort:

- Afsluiten Veerpoort is niet randvoorwaardelijk voor de autoluwe Zilveras. Het opheffen van de parkeerplaatsen op de Stenenbrug zorgt er al voor dat de Haven niet meer vanuit die richting zal worden gebruikt. Wel zorgt dit ervoor dat doorgaand (sluip) verkeer via de Visbrug wordt ontmoedigd en past daarmee binnen de visie voor een autoluwe binnenstad.
- Afsluiten Veerpoort kan, in combinatie met het aantrekkelijk maken van de looproute van P1 en P2 zorgen voor een meer verwelkomende binnenstad voor fiets en voetganger, passend binnen de Zilverasvisie.
- De doorgaande route via de Veerpoort naar de Lekdijk-west wordt weggenomen door de Veerpoort af te sluiten voor doorgaand verkeer. Risico is dat sluipverkeer nog de route Lopikerstraat- Wal – Korte Dijk en Voorhaven blijft gebruiken in plaats van N216 en N210, maar dit risico achten wij beperkt.

4 Bewegwijzering en vormgeving afsluiting

4.1 Bewegwijzering

Langparkeerterreinen P1 en P2

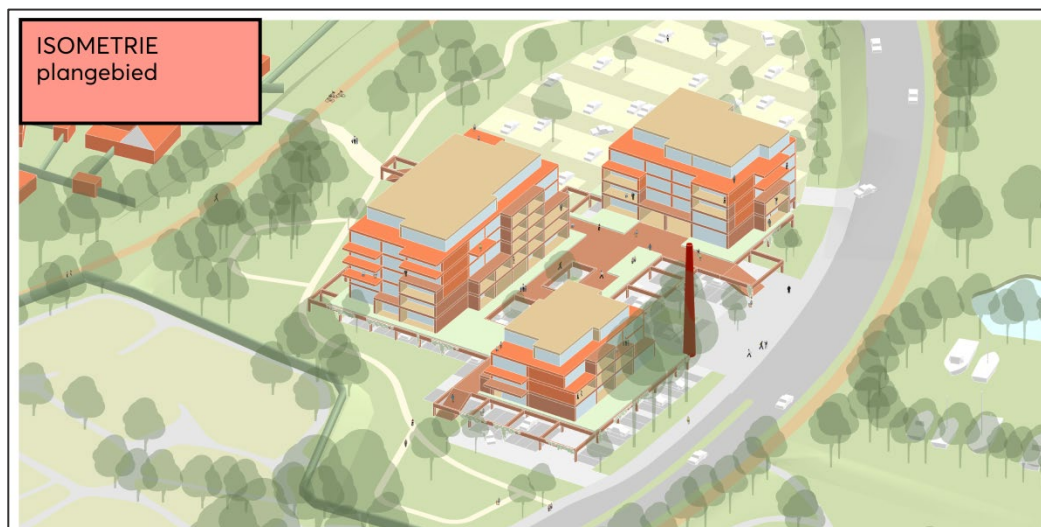
Met het verdwijnen van de 36 parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone conform de visie, ligt er de opgave om het parkeren in de binnenstad voor bezoekers meer aan de randen te laten plaatsvinden. In de huidige situatie wordt de onbekende bezoeker op de provinciale wegen N210 en N216 verwezen naar het centrum via bewegwijzering centrum P1 en P2, waar men gratis kan langparkeren. Op de parkeerterreinen is een plattegrond van de kern Schoonhoven aanwezig en bij P2 is er een oud verwijsbord voor voetgangers aanwezig welke de voetganger leidt richting de binnenstad. De betreffende voetgangersbebording is erg klein en niet meer van deze tijd. Tegenwoordig wordt gebruik gemaakt van pictogrammen en minder tekst, zodat de begrijpbaarheid verbetert.

Tegelijkertijd is te zien dat de parkeerbezetting van de parkeerterreinen P1 en P2 laag blijft, waarbij P1 beter benut wordt dan P2. De loopafstand van de terreinen naar de binnenstad bedraagt 500 meter (7 à 9 minuten lopen, als meetpunt is de Stenenbrug aangehouden). Dit is enigszins vergelijkbaar met stadjes met eenzelfde omvang als Vianen (400 meter loopafstand) en Leerdam (550 meter loopafstand). Hierbij geldt hoe aantrekkelijker de binnenstad is, hoe meer men bereid is om op afstand te parkeren. Onbekend verkeer zal dus parkeren op P1 en P2. De hoeveelheid onbekend verkeer is echter een fractie van de hoeveelheid bekend verkeer. Verreweg de meeste bezoekers zijn bekend en komen periodiek naar de binnenstad. Het is dus niet verwonderlijk dat, zolang er voldoende parkeergelegenheid in de binnenstad aanwezig is, men vooral op zoek gaat naar een parkeerplaats in de binnenstad in plaats van naar de randen en 5 tot 10 minuten moet lopen.

Een aandachtspunt is ook de sociale veiligheid op beide parkeerterreinen. De parkeerterreinen liggen wat verscholen tussen bestaande gebouwen en de taluds van de dijken. Het aspect sociale veiligheid speelt vooral onder bewoners en voor het parkeren in de nachtelijke uren.

Met de herontwikkeling van de Dika fabrieken wordt wel een kwaliteitsslag bewerkstelligd op beide parkeerterreinen, waarmee het gevoel van veiligheid ook verbetert. Wat het gevoel van veiligheid verder kan verbeteren, zeker op korte termijn, is het realiseren van camerabeveiliging. Hiermee wordt ook het parkeren in de avond en nacht aantrekkelijker.

Wanneer de parkeerterreinen opnieuw zijn ingericht in het kader van de ontwikkeling van het Dikaterrein is het ook de aanbeveling om dit parkeerterrein Centrum te noemen ipv P1 en P2.



Figuur 4-1 Impressie herontwikkeling Dika-terrein (bron: presentatie commissie R&F, 29-11-2022)

Opvallend is dat wanneer verkeer ervoor kiest om af te wijken van de parkeerroute centrum, men in de binnenstad weer verwezen wordt naar parkeerterreinen in het centrum. Er is geen link tussen de parkeerverwijzing naar de binnenstad en parkeerverwijzing in de binnenstad. Waarschijnlijk heeft dit tot doel om minder bekend verkeer dat toch de binnenstad inrijdt te faciliteren naar de parkeerterreinen in de binnenstad, zoals het Doelenplein en het Bastion.

Op basis van een recent uitgevoerd parkeerdruk en parkeermotief onderzoek van DTV in 2019 blijkt dat de parkeerdruk in de binnenstad hoog is. Het aanbieden van parkeergelegenheid in de binnenstad zorgt ervoor dat bekend verkeer toch met de auto de binnenstad in zal blijven rijden. Er zijn daar enkele parkeerterreinen aanwezig waar men de hele dag kan parkeren (zoals Bastion) en enkele locaties waar men de parkeerschijf moet zetten met een maximale parkeerduur van 1 uur (zie Figuur 3-10). Buiten de Veerpoort geldt een maximale parkeerduur van 2 uur.

Voetgangersverwijzing en looproutes

Vanaf de parkeerterreinen P1 is er een bord dat voetgangers richting de binnenstad verwijst met de looptijd in minuten. Het bord wordt echter niet meer herhaald. Ook de aantrekkelijkheid van de looproute laat te wensen over. Er zou een meer herkenbare looproute dienen te worden uitgerold richting de binnenstad. Bij parkeerterrein P2 ontbreekt een verwijsbord naar het trottoir richting de poort en de binnenstad. Ook kan het verbeteren van de openbare verlichting de looproute prettiger en meer herkenbaar maken.

Komend onder de poort is het ook even zoeken naar het centrum van de binnenstad. Het is wel duidelijk dat men zich in de historische binnenstad bevindt. In de binnenstad worden verschillende objecten verwezen.



Figuur 4-2. Parkeerverwijzing naar langparkeerterreinen en verwijzing naar centrum voor voetgangers in zwart (nauwelijks zichtbaar)

Voetgangersbewegwijzering centrum Schoonhoven



Om de aantrekkelijkheid van de binnenstad te verbeteren is het gewenst om de bestaande voetgangersbewegwijzering naar het centrum en naar de verschillende objecten binnen het centrum te vernieuwen. Zie onderstaand voorbeeld van voetgangersbewegwijzering met naast de teksten pictogrammen en de looptijd in minuten.



Figuur 4-3 Voorbeeld voetgangersbewegwijzering centrum met aanduiding wandeltijd in minuten

Conclusies parkeerverwijzing:

- Parkeerverwijzing van N210 en N216 naar de langparkeerterreinen is op orde, maar wel klein vormgegeven en daardoor niet opvallend.
- Parkeerverwijzing in de binnenstad is een op zichzelf staand systeem met verwijzing naar parkeerterreinen Doelenplein (parkeerschijfzone) en Bastion (langparkeerterrein). Daar vandaan is ook de loopafstand naar het centrum in minuten aangegeven.
- Vanaf P1 en P2 is routing voor de voetganger naar het centrum beperkt zichtbaar en de voetgangersverwijzing is niet meer van deze tijd.

Aanbevelingen:

- Uitbreiden en vernieuwen voetgangersbewegwijzering naar centrum en naar de objecten binnen het centrum met tekst, symbolen en loopafstanden in minuten passend bij de huidige richtlijnen.
- Naast bebording ook onderzoeken of het mogelijk is om de looproutes van de parkeerplaatsen naar de binnenstad duidelijker en uitnodigend vorm te geven.

4.2 Vormgeving afsluiting

Op basis van de verkeerskundige analyse van de Haven worden de volgende adviezen gegeven.

Locatie en vormgeving van de afsluitingen

In de huidige situatie is er op de Haven ten noordoosten van de Stenenbrug al een voetgangersgebied aanwezig. In tegenstelling tot het voetgangersgebied op de Lopikerstraat zijn fietsers hier toegestaan. Een logische locatie voor de afsluiting zou zijn om dit vanaf het zuiden direct na het kruispunt met de Korte Dijk te doen. Dit kan door de huidige fysieke afsluiting met automatisch inzinkbare paal in combinatie met de bijbehorende bebording hiernaar toe te verplaatsen. Vanaf het noorden is een logische locatie direct na het kruispunt met de Kerkstraat.

Als alternatief voor een dergelijke oplossing met automatisch inzinkbare paal (€ 50 a 60.000 euro per locatie) met verlichting kan worden gedacht aan een uitneembare voetgangerszonebord met fietsers toegestaan. De gemeente Vianen heeft hier goede ervaringen mee. De ondernemers zelf plaatsen en verwijderen het bord rondom de venstertijden en dit geeft nog enige flexibiliteit wanneer er bijvoorbeeld toch een voertuig langs moet, bijvoorbeeld voor een mindervalide.

Ook is dit een wat minder definitieve maatregel. In het kader van creëren van draagvlak is het mogelijk beter om de afsluiting eerst als proef uit te voeren. Dan is het plaatsen van een dergelijk voetgangers/ fietsersbord een goed alternatief.

Voetgangerszone en positie fietser

In de huidige situatie is er op de Haven ten noordoosten van de Stenenbrug al een voetgangersgebied aanwezig. In tegenstelling tot het voetgangersgebied op de Lopikerstraat zijn fietsers hier toegestaan. Om de bereikbaarheid van de fiets te optimaliseren, zou een regime waarbij fietser niet toegestaan zijn de aantrekkelijk van Haven nadelig beïnvloeden. Vanuit het CROW wordt aangegeven dat het mengen van fiets en voetganger tot bepaalde intensiteiten goed mogelijk is. Wanneer de hoeveelheid voetgangers groter wordt zal doorgaand fietsverkeer andere routes kiezen of zich aanpassen (langzamer fietsen of met de fiets aan de hand haar weg vervolgen).

Om uniformiteit met de bestaande voetgangerszones te behouden, adviseren we om de voetgangerszone 24/uur per dag en de gehele week in te stellen.



Figuur 4-4 Huidige afsluiting Haven ten noordoosten van Stenenbrug

Bevoorrading en venstertijden

Winkels moeten uiteraard bevoorrad worden. Hiervoor zijn reeds venstertijden bepaald voor de voetgangerszone Lopikerstraat en de Haven Noordoost. Om hierin één lijn te trekken adviseren we om ook voor de Haven bevoorraderend verkeer toe te staan in het tijdsvenster van 06:00- 12:00 uur. Hiermee zijn de winkeliers al bekend en komt de bevoorrading niet in de knel. Aanbevolen wordt een laad- en losmogelijkheid op de Stenenbrug te behouden, zodat de bevoorrading een duidelijke plaats heeft.

Alternatieve vormen voor logistiek (bijv. hubs/overslagpunten en met kleine voertuigen bevoorraden) zijn op dit moment voor de schaalgrootte van Schoonhoven niet voldoende kosteneffectief, zo blijkt uit ervaring van Royal HaskoningDHV in Nederland. Deze opties worden daarom niet als realistisch alternatief gezien en niet aanbevolen.

Advies locatie en vormgeving afsluiting

- Huidige fysieke afsluiting met automatisch inzinkbare paal toepassen bij de entrees van de Haven (2 locaties).
- Zelfde regime aanhouden voor in te stellen voetgangerszone haven als noordoostelijk gedeelte Haven waarbij fietsen is toegestaan en bevoorraderend verkeer binnen venstertijden mogelijk is (6:00 tot 12:00 op maandag t/m vrijdag) de gehele week.
- Aanbevolen wordt een laad- en losmogelijkheid op de Stenenbrug te behouden, zodat de bevoorrading niet negatief wordt beïnvloed. Gezien het profiel van de brug (kromming), is de meest logische locatie aan de zijkant van de brug. In de huidige situatie is daar ook een laad-en losplaats aanwezig.

5 Conclusies en aanbevelingen

Op basis van dit onderzoek komen we tot de volgende conclusies en aanbevelingen.

5.1 Verkeerscirculatie

Auto

Verkeerskundig gezien is de afsluiting van de Haven en daarmee een autoluwe Zilver-as goed mogelijk. De consequenties voor de verkeerscirculatie zijn beperkt. Sterker nog, de nu nog aanwezige doorgaande route door de binnenstad wordt onmogelijk gemaakt. De afsluiting van de Veerpoort voor gemotoriseerd past binnen de visie om doorgaande verkeersstromen door de binnenstad verder te ontmoedigen en wordt daarom geadviseerd, maar is niet randvoorwaardelijk.

Aandachtspunt voor de verkeerscirculatie is de bereikbaarheid van de Koestraat. Daar waar de bewoners van de Koestraat met éénrichtingsverkeer in de noordelijke richting via de westzijde (Kerkstraat/Haven) en via de oostzijde kunnen inrijden, kan men in de nieuwe situatie alleen nog via de oostzijde inrijden (en via de westzijde de binnenstad uit). Vraag is of het wenselijk is om dit zo te houden of het éénrichtingsverkeer om te draaien. Bij het omdraaien kan via de westzijde worden in- én uitgereden.

Door te werken met venstertijden en die aan te laten sluiten op de bestaande venstertijden in de binnenstad, blijven de winkels op de Haven bereikbaar voor bevoorradend en bedienend verkeer.

Fiets

De bereikbaarheid met de fiets wijzigt niet met de voorgenomen maatregelen, waarbij het uitgangspunt is dat fietsers toegestaan blijven op de Haven. Het mengen van fietsers en voetgangers is goed mogelijk op deze locatie. Met een meer autoluwe binnenstad verbetert de positie van de fiets en met het uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen, wordt een bezoek van de binnenstad met de fiets prettiger.

Voetganger

Voor de voetganger heeft het afsluiten van de Haven een positief effect waarmee het verblijven prettiger wordt. De ambitie is verder om de looproute van de langparkeerplaatsen naar de binnenstad te verbeteren door middel van bebording, bestrating en verlichting.

Aanbevelingen

- Bewoners Koestraat consulteren over de afsluiting en peilen wensen over bereikbaarheid Koestraat in relatie tot de verkeerscirculatie.
- De verkeersmaatregelen te koppelen aan de herinrichting van de Haven.

5.2 Parkeren

Bezoekers

Het opheffen van de parkeerplaatsen op de Haven zorgt ervoor dat er minder autoverkeer de binnenstad wordt ingetrokken. In onze visie is dat ook goed, mits de bereikbaarheid voor fiets en voetganger wordt verbeterd. Hier is in voorzien.

Voor de bezoekers geldt dat men dus niet meer op de Haven zelf kan parkeren. Aangezien de parkeerdruk in de binnenstad overdag hoog is, is de trefkans op een beschikbare parkeerplaats laag, hoewel er in het regime van de parkeerschijfzone bij de Kerk en rond Doelenplein overdag nog wel parkeergelegenheid beschikbaar is voor kort parkeren. Ambitie is dat bezoekers in de nabijheid uiteraard voor de fiets gaan kiezen, zodat de parkeerdruk in de binnenstad door bezoekers in de binnenstad niet toeneemt. Als men toch de stad per auto bezoekt, heeft het de voorkeur om bij P1 en P2 te parkeren. Hier is op drukke momenten parkeercapaciteit beschikbaar.

Bewoners

Het opheffen van de parkeerplaatsen op de Haven heeft met name impact voor de bewoners van de Haven en omgeving. Er is in de nabijheid van loopafstanden tot 200 meter, maar beperkt parkeercapaciteit beschikbaar. In de schil daarbuiten is in de avonduren nog parkeergelegenheid beschikbaar op het Doelenplein, P1, P2 en andere parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad. Advies is om circa 3 maanden na invoering een nieuw parkeerdrukonderzoek te doen en tevredenheid van bewoners en ondernemers te peilen.

Als mogelijke maatregel op termijn om autoverkeer in de binnenstad te ontmoedigen kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- *Uitbreiden parkeerschijfzone:* door de hele binnenstad van Schoonhoven in het regime van parkeerschijfzone te laten vallen, kunnen langparkeerders als werknemers en bezoekers effectief naar de langparkeerterreinen worden verwezen. Bewoners mogen wel de hele dag parkeren en per huishouden kan men bijvoorbeeld 1 parkeeronthefing aanbieden tegen een scherp tarief en voor de tweede auto een hoger tarief om bewoners ook te stimuleren aan de rand van de binnenstad te gaan parkeren.
- *Vergunninghoudersparkeren:* een alternatief is om op een aantal straten vergunninghoudersparkeren in te stellen. Hiermee wordt een duidelijke keuze gemaakt in gebieden die bedoeld zijn voor bewoners en gebieden waar bezoekers welkom zijn.

Met deze maatregelen kunnen werknemers en bezoekers gestuurd worden om te parkeren op de parkeerterreinen die daarvoor bedoeld zijn. Grootste kans ligt in het beter benutten van de parkeerterreinen P1 en P2, buiten de binnenstad.

Aanbevelingen

- Na een gewenningsperiode van circa 6 maanden is het aan te bevelen om een nieuw parkeerdrukonderzoek uit te voeren om te bezien wat de effecten zijn van het opheffen van de parkeerplaatsen op de parkeerdruk. Voor bewoners is er immers in de avonduren minder parkeercapaciteit beschikbaar in de directe omgeving.
- Tevens wordt aanbevolen om na ca. 6 maanden een tevredenheidsonderzoek uit te voeren onder bewoners en ondernemers om te peilen in hoeverre er negatieve of positieve effecten optreden als gevolg van de maatregelen. Hierbij kan er gekozen worden om dit bijvoorbeeld een keer in de zomerperiode te doen en in de winterperiode.

- Afhankelijk van de uitkomst van de onderzoeken: onderzoek doen naar uitbreiding van de parkeerregimes. Hierbij zijn twee opties mogelijk,
 1. Parkeerschijfzone in combinatie met ontheffingsstelsel voor bewoners.
 2. Een stelsel van vergunninghoudersparkeeren in de binnenstad om bewoners te ontzien. Optie 1 is gebruiks- en implementatievriendelijker.
- Doelenplein kent een regime van parkeerschijfzone, maar de parkeerplaatsen zijn slechts beperkt met blauwe belijning weergegeven en de parkeerschijf wordt niet veel gezet. Aanbevolen wordt dit te verduidelijken en indien mogelijk handhaving te intensiveren.
- Aanvullende fietsparkeervoorzieningen realiseren op en nabij de Haven.
- Verbeteren looproute van P1 en P2 naar centrum, door verbeteren bewegwijzering, verlichting en herkenbaarheid route.
- Sociale veiligheid op parkeerterrein P1 en P2 verbeteren door verbeteren verlichting en plaatsen camerabewaking.

Maatregelen zoveel mogelijk tegelijk invoeren

Aanbevolen wordt één natuurlijk moment te kiezen waarop alle gekozen maatregelen worden doorgevoerd. Meest logische en herkenbare moment voor de gebruiker is wanneer de inrichting van de openbare ruimte van de Haven is aangepast en de nieuwe situatie wordt opgeleverd. Dit levert al een nieuwe en een gewenningsperiode situatie voor de gebruiker op waardoor men alerter is. Dit maakt communicatie ook eenvoudiger; men kan één integraal pakket naar de inwoners communiceren.