Parkeer- en Verkeerscirculatieplan

Den Burg, Texel

projectnummer 0454177.101
definitief
23 april 2020

Understanding today.
Improving tomorrow.

Parkeer- en Verkeerscirculatieplan

Den Burg, Texel

projectnummer 0454177.101

definitief
23 april 2020

Auteurs
Michiel Evers, Gerwin Lenten en Jenno Kootstra

Opdrachtgever
Gemeente Texel
Emmalaan 15
1791 AT DEN BURG

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
23-04-2020	definitief	Jenno Kootstra	J. Fuite

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Doel	1
1.2	Proces	1
1.3	Leeswijzer	1
1.4	Besluitvorming	2
2	**Huidige situatie**	**3**
2.1	Wegencategorisering	3
2.2	Verkeersintensiteiten	4
2.3	Parkeren	5
2.4	Parkeerverwijssysteem	6
2.5	Fietsroutes	7
2.6	Buslijn	8
3	**Ontwikkelingen Den Burg**	**9**
3.1	Ontwikkeling autoluw centrum	9
3.2	Herontwikkeling bushalte Elemert	10
3.3	Parkeerterrein ijsbaan	10
3.4	Ontwikkeling Den Burg Zuid	10
3.5	Nieuwbouw de Tuunen.	10
4	**Knelpuntenanalyse**	**11**
4.1	Parkeerverwijssysteem	11
4.2	Disbalans bezettingsgraad	12
4.3	Parkeerregulatie	13
4.4	Functie en gebruik	14

4.5 Fietsers voetgangerszone 15

5 Maatregelenpakket 16
5.1 Verwijzingen 16
5.2 Binnenring Noordwest 17
5.3 Uitbreiding parkeercapaciteit 18
5.4 Wensbeeld fiets & voetganger 19
5.5 Parkeerregulatie 20
5.6 Herstellen functie en gebruik 21

6 Conclusie 22
6.1 Maatregelen 22
6.1.1 QuickWins 22
6.1.2 Strategie en/ of regulering 22
6.1.3 Werk-met-werk 22
6.2 Bijdrage aan eindresultaat 23
6.3 Eindbeeld 23

Bijlage(n)

1 Inleiding

Op het gebied van mobiliteit en infrastructuur spelen in Den Burg diverse ontwikkelingen en vraagstukken. De drukte op wegen in en rondom Den Burg door autoverkeer neemt toe en de bezetting op de huidige parkeerplaatsen wordt als hoog ervaren, waardoor sprake is van zoekverkeer en parkeren in de woonstraten. Daarnaast staan onderwerpen als het aantrekkelijker en bereikbaarder maken van het centrum voor fietsers en voetgangers en de ontwikkelingen in Den Burg Zuid al lang op de maatschappelijke agenda.

Elk van bovenstaande ontwikkelingen kan individueel bekeken en wellicht opgelost worden, maar kunnen niet los van elkaar worden gezien. De verkeerseffecten van de individuele vraagstukken hebben immers niet alleen gevolgen voor de directe omgeving, maar werken door binnen het gehele verkeersnetwerk van Den Burg. Dit parkeer- en verkeerscirculatieplan voorziet in een integrale aanpak hiervan.

1.1 Doel

Het parkeer- en verkeerscirculatieplan biedt een integraal maatregelenpakket die voorziet in de verbetering van de verkeerscirculatie, verdeling van de parkeerdruk, stimuleren fietsgebruik en versterken leefbaarheid in Den Burg. Het plan biedt tevens richting aan toekomstige plannen.

1.2 Proces

Er is begonnen met het in kaart brengen van de huidige situatie omtrent het parkeren en verkeer in Den Burg, inclusief relevante ontwikkelingen. Hiervoor heeft een expertoverleg plaatsgevonden met diverse medewerkers van de gemeente Texel. Bij het in kaart brengen van de huidige situatie en aanstaande ontwikkelingen zijn diverse knelpunten in beeld gebracht middels een knelpuntenanalyse.

Om deze knelpunten op te lossen en invulling te geven aan de wensbeelden is een maatregelenpakket samengesteld. Dit maatregelenpakket is in samenwerking met de gemeente tot stand gekomen in een tweede expertoverleg.

Het samengestelde maatregelenpakket is daarna voorgelegd aan stakeholders tijdens een interactieve avondsessie. De stakeholders betreffen de dorpsraad, VVN Texel, VVV, ondernemersverenging, TOP en SIGT. Tijdens deze avondsessie konden de stakeholders reageren op het maatregelenpakket, waarna het maatregelenpakket nader is uitgewerkt. Ook is extra input opgehaald ten behoeve van de inventarisatie en aanstaande ontwikkelingen.

Een soortgelijke avond is georganiseerd met het college en de raad, om ook daar aanvullende informatie op te halen en een eerste reactie te ontvangen op het samengestelde maatregelenpakket.

De inventarisatie van de huidige situatie en relevante ontwikkelingen en het maatregelenpakket zijn vervolgens verwerkt in dit parkeer- en verkeerscirculatieplan, welke is besproken is een derde expertoverleg.

1.3 Leeswijzer

De huidige situatie omtrent parkeren en verkeer in Den Burg wordt in hoofdstuk 2 in kaart gebracht. Relevante ontwikkelingen in Den Burg zijn beschreven in hoofdstuk 3. Op basis van voorgaande is een knelpuntenanalyse uitgevoerd, de geconstateerde knelpunten komen in hoofdstuk 4 aan bod. In hoofdstuk 5 is het integrale maatregelenpakket opgenomen, welke voorziet in de verbetering van de verkeerscirculatie, parkeerdruk, fietsgebruik en leefbaarheid in Den Burg. In hoofdstuk 6 volgt de conclusie, waarin het totaalbeeld is weergegeven en zijn de maatregelen gecategoriseerd.

1.4 Besluitvorming

Het parkeer- en verkeerscirculatieplan is in februari 2020 vastgesteld door het college en de raad van gemeente Texel. Onderdeel van deze vaststelling zijn de doorgevoerde reacties vanuit de ter inzage legging en de aangenomen amendementen. Onderstaande punten zijn in het voorliggende plan doorgevoerd met een verwijzing naar de paragraaf. In de desbetreffende paragraaf is de aanpassing cursief weergegeven.

1. Bij de Elemert een mobipunt te realiseren waar meerdere vormen van vervoer (openbaar vervoer, auto's en fietsen) samenkomen, waarbij de bushalte behouden blijft en de parkeerplaatsen van de Groeneplaats aangelegd worden, zodat deze voor het centrum behouden blijven (3.2).
2. Aan de Elemert geen bushaltes te schrappen (3.2)
3. De zin '*De huidige fietsenstalling aan de Elemert zal in de komende jaren verdwijnen*.' te schrappen uit het plan en juist te zorgen dat er een kwalitatief goede fietsenstalling behouden blijft aan de Elemert (3.2).
4. Onderzocht zal worden hoe geborgd kan worden dat in elk geval een gedeelte van de IJsbaan bij vorst snel geschikt kan worden gemaakt om IJsbaan te zijn (3.3).
5. Het fietsen in de winkelstraten –behoudens op de maandag en woensdag in verband met de markt- te blijven toestaan (4.5).
6. De mogelijkheden te onderzoeken voor de realisatie van een fietsenstalling waar fietsen droog staan en opgeladen kunnen worden (5.4).
7. Z.s.m. een tijdelijk, kwalitatief goede fietsenstalling realiseren op de Groeneplaats, op de plaats waar deze eerder ook was (5.4).
8. Vóór Pinksteren 2020 wordt een ruime, tijdelijke fietsenstalling gerealiseerd worden op de Groeneplaats, op het terrein naast Oosterhof en tegenover Moerbeek (5.4).
9. Vóór eind 2020 met concrete voorstellen te komen voor het realiseren van substantiële hoeveelheden fietsparkeerplaatsen in en rond het centrum van Den Burg (5.4).
10. De parkeerduurbeperking in de Parkstraat terug te brengen naar maximaal 30 minuten (5.5).
11. Binnen de gehele ring van Den Burg betaald parkeren in te voeren inclusief het instellen van een parkeerduurbeperking voor niet bewoners tussen 09:00-17:00 van maximaal 2 uur. Bewoners mogen met vergunning de hele dag in de straat parkeren. Hierdoor komen de parkeerplaatsen binnen de ring in de woonstraten weer ten goede aan de bewoners en ontstaat er ruimte op de parkeerterreinen (5.5).
12. Om de bezoekers van de supermarkten te faciliteren wordt voorgesteld op de parkeerterreinen AH en Vogelenzang de parkeerduur terug te brengen tot één uur in de periode van 09:00-17:00. Bewoners van omliggende straten hebben meer parkeermogelijkheid door het instellen van de parkeerduurbeperking in de straten voor niet bewoners, na 16:00 kan eenieder tot de volgende dag 09:00 uur gebruik maken van de parkeerplaats. Het instellen van deze maatregel zorgt ervoor dat wordt tegemoet gekomen aan de wens van zowel de supermarktbezoeker, de omwonenden als de bezoekers van de horeca (5.5).
13. Vier parkeerplaatsen aan het begin van de Burgwal te bestemmen voor algemeen parkeren met een tijdsduurbeperking van 30 minuten. De overige parkeerplekken zullen worden bestemd voor bewoners en de fysiotherapeut waarmee bezoekers langer dan 30 minuten op de plekken in de Parkstraat en Burgwal mogen staan (5.5).
14. Op het eerste deel van parkeerterrein Vogelenzang, direct links, hetzelfde parkeerregime in te voeren als in de woonstraten: onbeperkt voor bewoners, maximaal 2 uur voor bezoekers. Op de rest van Vogelenzang een maximale parkeerduur in te voeren van 2 uur, zowel voor bewoners als bezoekers (5.5).
15. Te onderzoeken of er een ander parkeersysteem kan worden ingevoerd (denk aan vergunning parkeren) om voldoende parkeerplek voor bewoners beschikbaar te hebben (5.5 + 6.1.2).
16. De Kogerstraat blijft ETW waarbij de functie als fietsroute naar het centrum niet verandert. Om tegemoet te komen aan de wens de bewoners van de Kogerstraat (minder auto's door de straat) en de bewoners/bedrijven aan de Bernhardlaan en Beatrixlaan (goed bereikbaar blijven) wordt voorgesteld het voorsorteer-vak (linksaf) aan de Akenbuurt te verwijderen in combinatie met een parkeerverwijssysteem zodat de Kogerstraat wordt ontzien en auto's Den Burg binnenkomen op een plek waar ook geparkeerd kan worden (5.6 + 6.1.3).

2 Huidige situatie

De huidige parkeer- en verkeerssituatie in Den Burg is in kaart gebracht. Per thema is een overzichtskaart opgesteld met daarbij een bondige tekstuele toelichting.

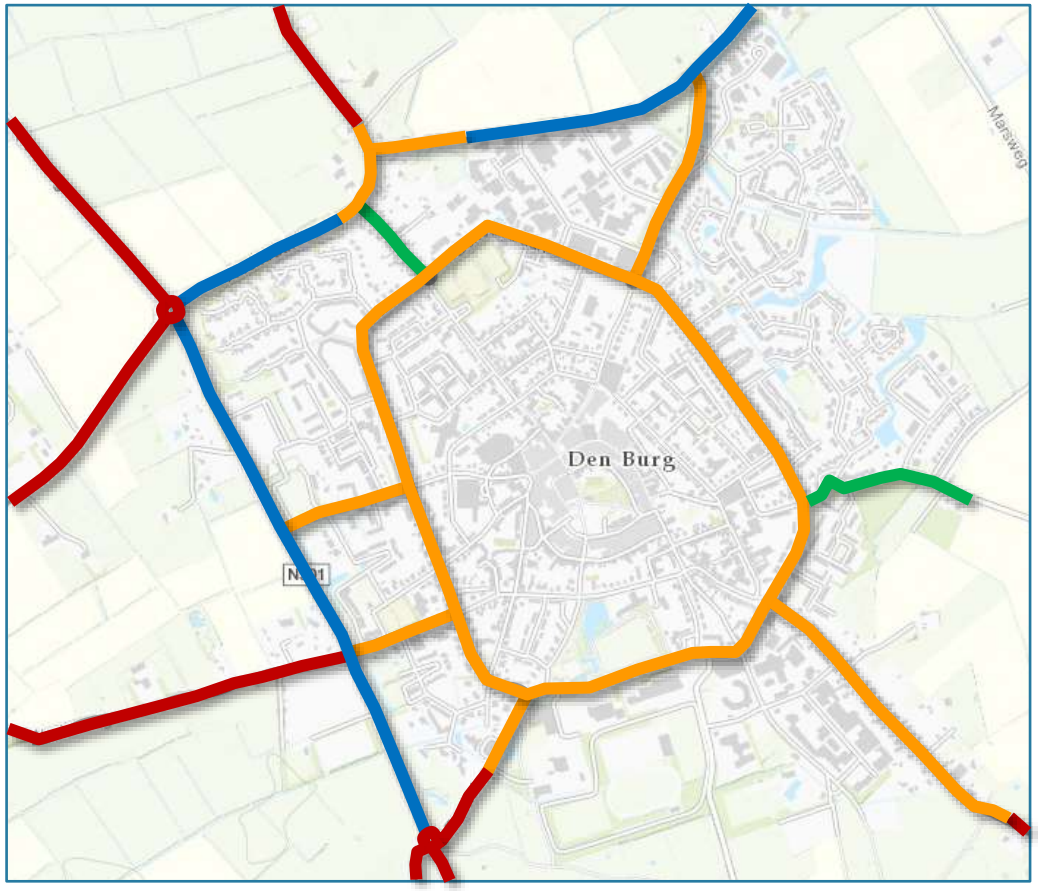
2.1 Wegencategorisering

De wegen in en rond het centrum van Den Brug zijn gecategoriseerd aan de hand van de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Er zijn in Den Burg vier verschillende wegtypes te onderscheiden, namelijk:

- Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom 80 km/u;
- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 50 km/u;
- Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom 60 km /u;
- Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom 30 km/u.

Gebiedsontsluitingswegen hebben als functie het verkeer uit een bepaald gebied te verzamelen en te ontsluiten naar stroomwegen (autowegen en snelwegen). E Erftoegangswegen hebben als functie de erven in een gebied te ontsluiten en verkeer te geleiden naar gebiedsontsluitingswegen. De functie en het gebruik van de wegen moeten op elkaar zijn afgestemd.

De huidige wegencategorisering vormt het uitgangspunt voor het parkeer- en verkeerscirculatieplan. De Westerweg, Akenbuurt, Nieuwlanderweg, Pontweg en Emmalaan zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 80 km/u. De Kogerstraat, Akenbuurt en de Waalderweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg 60 km/u. De binnenring (bestaande uit de wegen Bernhardlaan, Emmalaan en Beatrixlaan) en enkele toegangswegen tot de binnenring zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u. De overige wegen binnen Den Burg zijn vastgesteld als erftoegangswegen.



Gebiedsontsluitingsweg
Bubeko 80 km/u

Gebiedsontsluitingsweg
Bubeko 60 km/u

Gebiedsontsluitingsweg
Bibeko 50 km/u

Erftoegangsweg
Bibeko 30 km/u

2.2 Verkeersintensiteiten

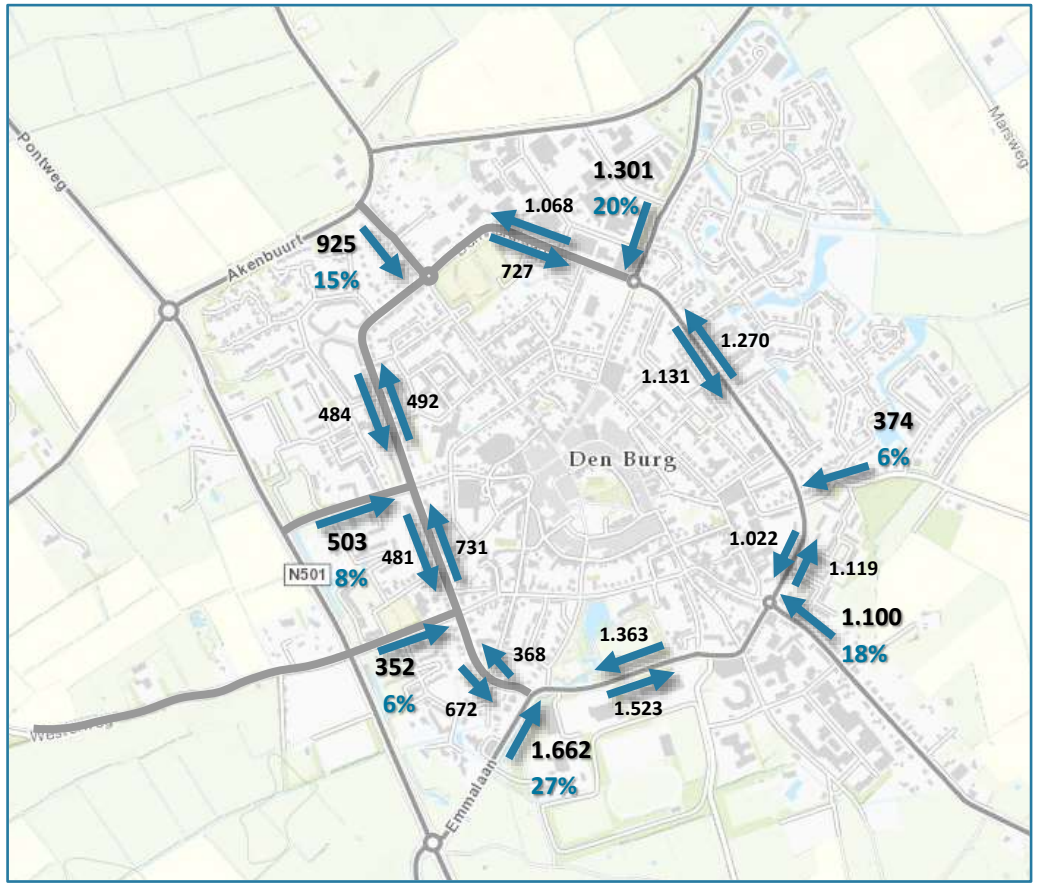
Op 22 augustus 2016 is (door Goudappel Coffeng) een uitgebreide verkeerstelling gehouden op de toegangswegen en binnenring van Den Burg. In de periode tussen 09:00 en 15:00 uur zijn zowel alle motorvoertuigen die Den Burg inreden als het aantal motorvoertuigen op de binnenring geteld. In totaal reden gedurende de periode van 09:00 tot 15:00 uur circa 6.250 motorvoertuigen Den Burg in.

Den Burg heeft zeven wegen die door motorvoertuigen gebruikt worden om het centrum van Den Burg te bereiken. Vijf van deze toegangswegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (paragraaf 2.1), namelijk;

- Gasthuisstraat,
- Keesomlaan,
- Emmalaan,
- Schilderend,
- Waalderstraat.

De verkeersintensiteiten uit 2016 geven een duidelijk beeld van de meest voorkomende routes van het gemotoriseerde verkeer. De Emmalaan blijkt de toegangsweg te zijn met de hoogste verkeerintensiteiten, 27% van het inrijdende verkeer maakt gebruik van deze route. Daarna volgen de Waalderstraat (20%), Schilderend (18%) en de Kogerstraat (15%). De straten Gasthuisstraat (8%), Keesomlaan (6%) en Sluyscoog (6%) worden minder gebruikt.

Voor de binnenring geldt dat de Beatrixlaan relatief rustig is in vergelijking met de Bernhardlaan en de Emmalaan. Dit kan enerzijds verklaart worden door de geografische ligging van de parkeerterreinen ten opzichte van de binnenring (zie paragraaf 2.3), anderzijds doordat parallel aan de Beatrixlaan de buitenring is gelegen (Pontweg/Akenbuurt).



Verkeerstelling Goudappel Coffeng
22 augustus 2016 | 09:00 – 15:00 uur

503 — **Voertuigbewegingen**
Absolute aantallen

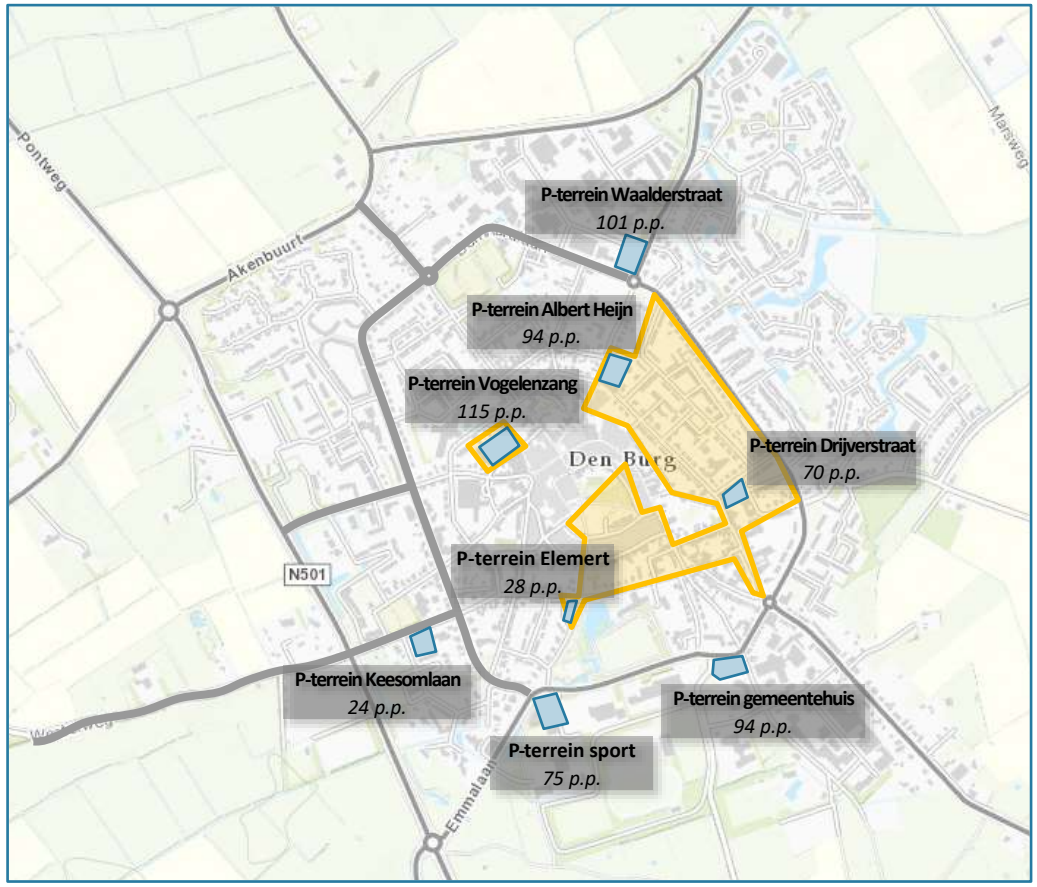
8% — **Voertuigbewegingen**
Percentage/aandeel → Den Burg

2.3 Parkeren

Den Burg centrum beschikt over meerdere parkeerterreinen, gelegen aan of nabij de binnenring. Voor vrijwel alle parkeerterreinen geldt dat voertuigen moeten zijn voorzien van een Texel(e-)vignet, parkeerkaartje of een parkeervergunning. Op het parkeerterrein aan de Keesomlaan is het parkeren gratis.

Een deel van het centrum is voorzien van een parkeerzone met een maximale parkeerduur van twee uur. Bezoekers dienen hier hun blauwe kaart te gebruiken in combinatie met een Texel(e-)vignet. Voor bewoners geldt dat zij kunnen parkeren zonder maximale parkeerduur, mits zij een parkeervergunning hebben.

De overige straten in en rond het centrum zijn niet voorzien van een maximale parkeerduur.



Parkeerterrein
Locaties binnen Den Burg

P-terrein ...
.. p.p.

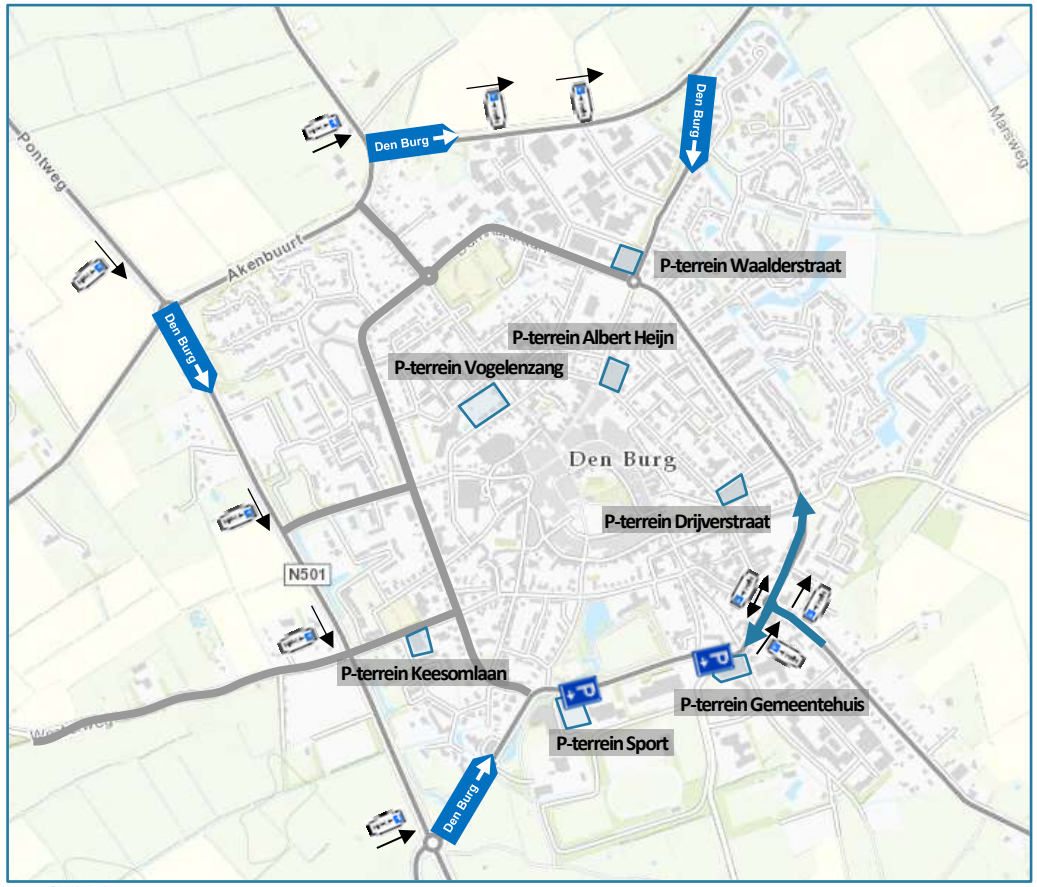
Beschrijving parkeerterrein
Inclusief aantal parkeerplaatsen

Parkeerzone
Maximaal 2 uur

2.4 Parkeerverwijssysteem

De huidige parkeerverwijzing is in kaart gebracht om meer inzicht te krijgen in de logica achter het huidige verwijzingssysteem en de daarbij horende gewenste rijroutes. De vindbaarheid en toegankelijkheid van parkeerterreinen hangt samen met de parkeerverwijzing van en naar de parkeerterreinen. In en rond Den Burg wordt gebruik gemaakt van parkeerverwijsborden en de traditionele ANWB bewegwijzering.

Bezoekers vanuit de Koog worden via de Pontweg naar de parkeerterreinen aan de Emmalaan geleid. Automobilisten vanuit de richting Cocksdorp worden via de Georgiëweg en de Waalderstraat naar de parkeerterreinen Waalderstraat en Albert Heijn geleid. Bezoekers uit de richting Oudeschild worden zowel naar de parkeerterreinen aan de Emmalaan verwezen als de parkeerterreinen Drijverstraat en Waalderstraat.



Parkeerverwijssysteem

Reguliere ANWB-bewegwijzering

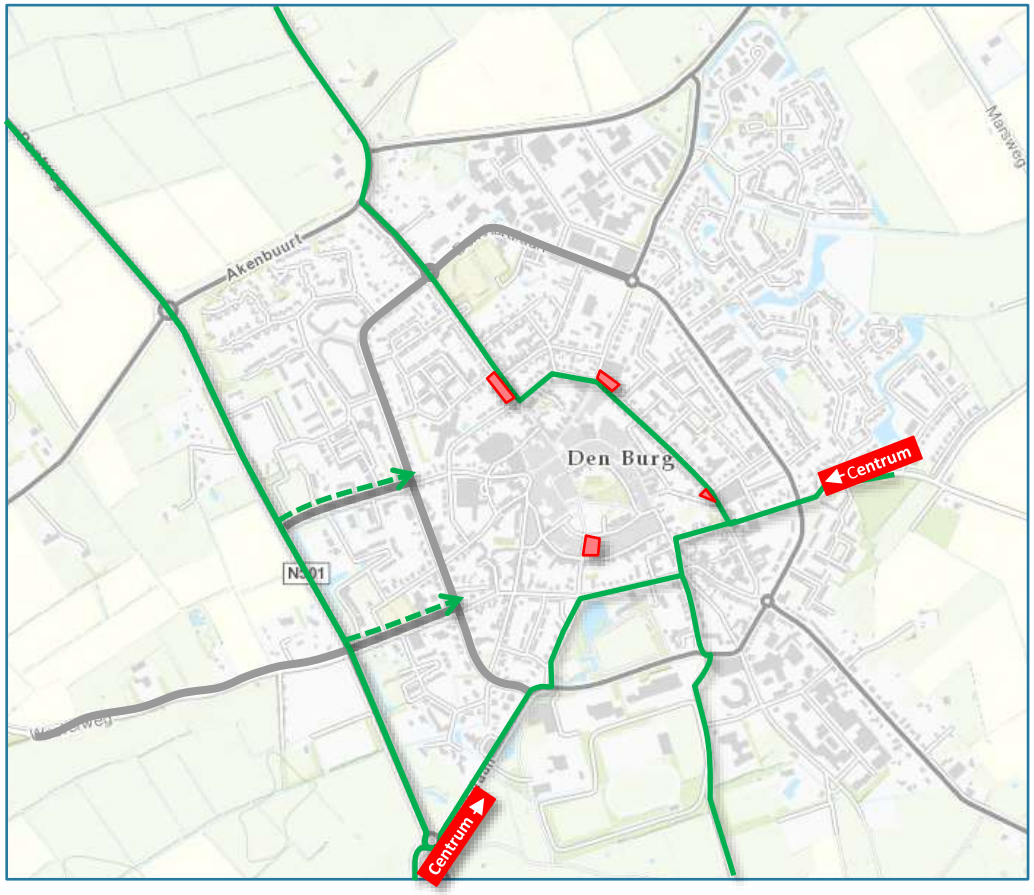
Bebording parkeerterreinen

2.5 Fietsroutes

Texel is een eiland met veel recreatieve bezoekers. Hiervan reist een groot deel met de (elektrische) fiets. De fietsroutes van en naar het centrum van Den Burg maken onderdeel uit van de recreatieve knooppuntenroutes. Deze routes worden niet verwezen doormiddel van de ANWB fietsbewegwijzering, maar enkel met knooppuntenbebording.

De fietsroute vanuit De Koog naar Den Burg en de Veerhaven is daarbij een belangrijke aanrijroute voor het centrum van Den Burg. Vanaf de Pontweg fietsen bezoekers via de Gasthuisstraat, Keesomlaan of de Emmalaan richting het centrum.

Op vier locaties aan de rand van het centrum zijn fietsenstallingen voorzien, te weten aan de Elemert, Achterom, Wilhelminalaan en de Kogerstraat.



Fietsroutes
Bewegwijzerd en fietsknooppuntroutes

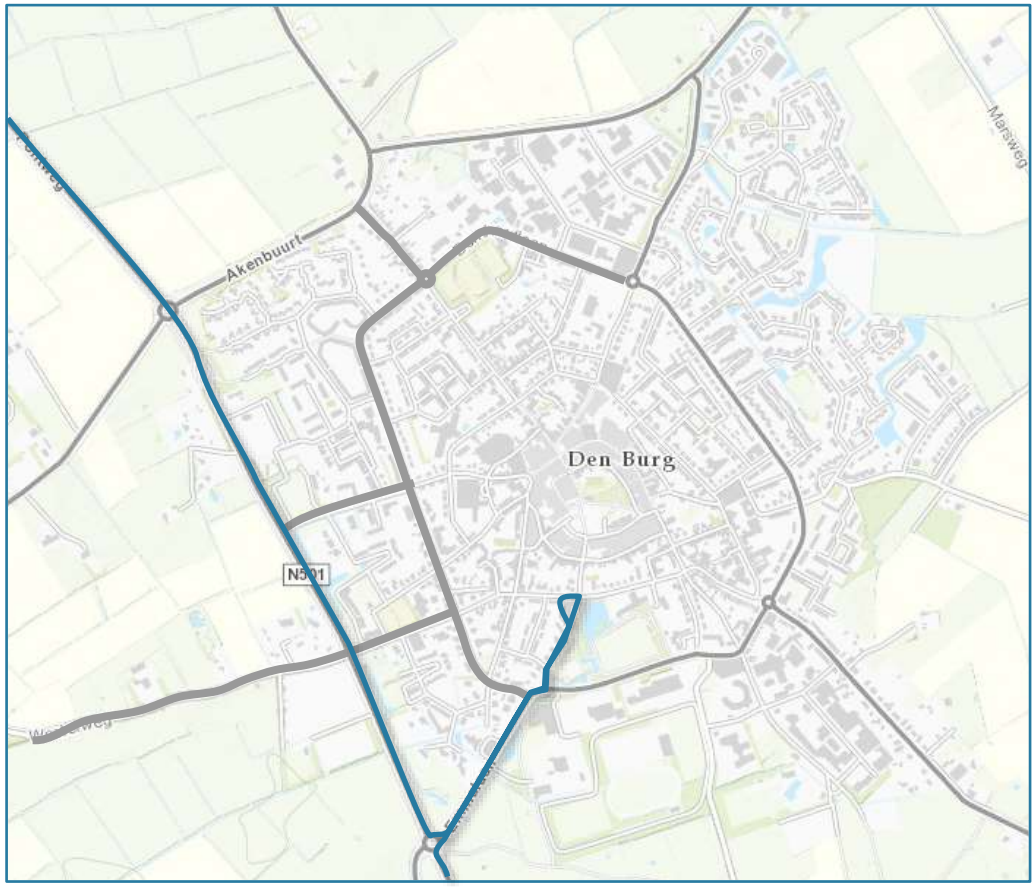
Fietsenstallingen
Binnen en rondom het centrum

Bewegwijzering Centrum
Reguliere fietsbewegwijzering

2.6 Buslijn

Het centrum van Den Burg wordt aangedaan door één buslijn, De Koog Nikadel – Veerhaven. De bus rijdt via de Emmalaan naar de Elemert en vervolgt zijn weg wederom via de Emmalaan terug naar de Pontweg.

Daarnaast wordt het centrum van Den Burg aangedaan door de Texelhopper. De Texelhopper-busjes brengen reizigers van en naar het grote aantal opstapplaatsen, welke strategisch verspreid zijn over het eiland. De Texelhopper heeft geen vaste rijtijden en dient vooraf gereserveerd te worden.



Buslijn
Route door Den Burg

3 Ontwikkelingen Den Burg

In het centrum van Den Burg vinden de komende jaren ontwikkelingen plaats, die invloed hebben op het parkeren en verkeer in en rondom het centrum. Enkele ontwikkelingen hiervan zijn:

- Ontwikkeling autoluw centrum;
- Parkeerterrein oude ijsbaan;
- Herontwikkeling bushalte Elemert;
- Ontwikkeling Den Burg Zuid;
- Nieuwbouw de Tuunen.

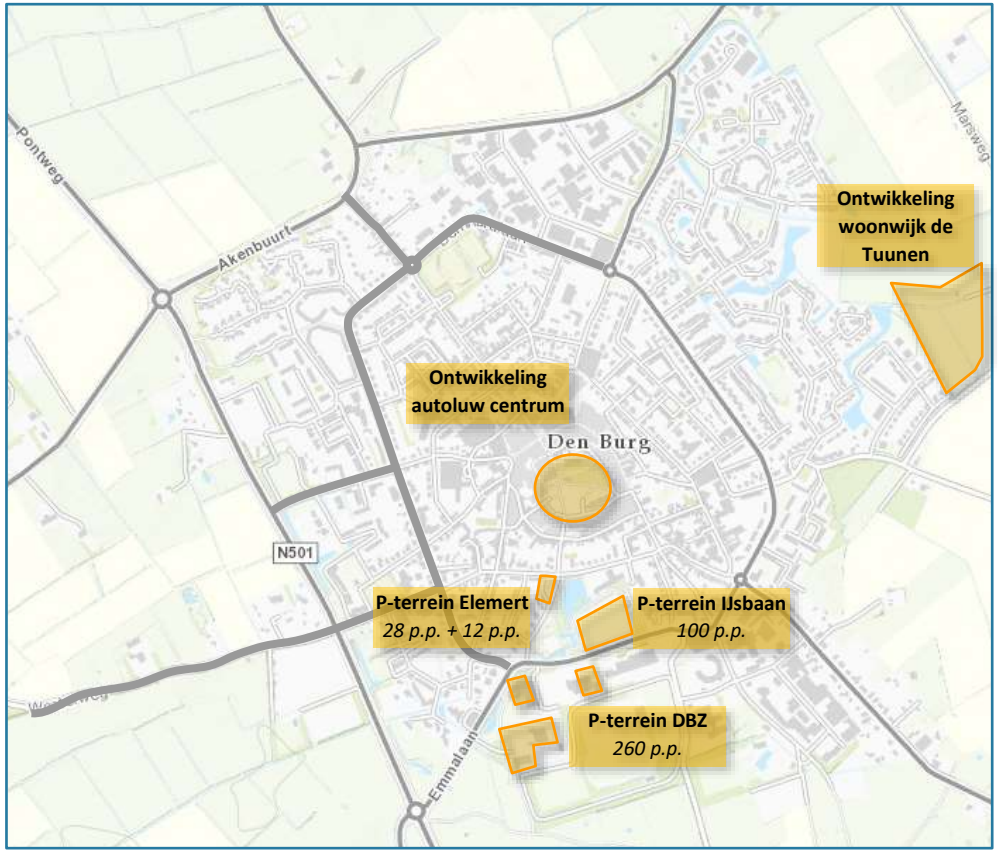
3.1 Ontwikkeling autoluw centrum

De gemeente Texel wil het winkelrondje in Den Burg herstellen. Een deel van dit winkelrondje maakt al deel uit van het voetgangersgebied terwijl er op het resterende deel nog auto's in het straatbeeld voorkomen. De Groeneplaats, Parkstraat en Burgwal maken onderdeel uit van het 'winkelrondje Den Burg'. Ten behoeve van het herstellen van het 'winkelrondje' wordt ingestoken op een autoluw centrum, waarbij meer ruimte komt voor het fietsgebruik en wandelroutes vrij zijn van gemotoriseerd verkeer.

In de huidige situatie is op de Groeneplaats geen fietsenstalling aanwezig. Als gevolg hiervan plaatsen bezoekers hun fiets willekeurig op en rond het plein. De gemeente realiseert daarom een kwalitatief goede fietsenstalling op de Groeneplaats, waardoor bezoekers hun fiets in het centrum kunnen stallen.

Op de Groeneplaats, Burgwal en Parkstraat is op dit moment parkeren mogelijk. *De 12 parkeerplaatsen op de Groeneplaats komen allemaal te vervallen.* De 2 invalidenplaatsen blijven wel beschikbaar evenals een parkeerstrook voor kort parkeren langs de Parkstraat. Deze parkeerstrook is bestemd voor bezoekers van onder andere de slager, bakker, apotheek en snackbar, met een maximale parkeerduur van *30 minuten*. *De realisatie van een fietsenstalling wordt direct naast de Groeneplaats gesitueerd.*

In het kader van deze ontwikkeling wordt ook voorgesteld om venstertijden in te stellen voor het bevoorradingsverkeer, zodat door het winkelend publiek tijdens de drukke winkelperiodes geen hinder wordt ondervonden. Gelet op de boottijden wordt geadviseerd om venstertijden aan te passen naar 7:00-11:30 en van 18.00 tot 21.00 uur, met uitzondering van de koopavond (2019, Autoluw centrum Den Burg), zie bijlagen. De nieuwe venstertijden moeten helder worden gecommuniceerd met de betrokken ondernemers.



3.2 Herontwikkeling bushalte Elemert

Het huidige busstation bestaat uit 28 parkeerplaatsen en 4 bushaltes. Deze bushalte wordt heringericht. Eén halteplaats blijft op deze locatie beschikbaar voor de lijnbus. Gevolg hiervan is dat ruimte vrijkomt en ingezet kan worden voor het aanleggen van 10 extra parkeerplaatsen. De 12 parkeerplaatsen die vervallen op de Groeneplaats worden op de Elemert dus grotendeels gecompenseerd. De twee overige parkeerplaatsen dienen elders opgevangen te worden.

De huidige fietsenstalling aan de Elemert zal in de komende jaren *verder wordt ontwikkeld tot een kwalitatief goede fietsenstalling*. Het autoluw maken van het centrum biedt daarnaast ruimte *om* op of in de directe omgeving van de Groeneplaats een nieuwe fietsenstalling te realiseren. Fietsers wordt hierdoor een kwalitatief goede stalling geboden aan de rand van het centrum.

3.3 Parkeerterrein ijsbaan

De ijsbaan wordt heringericht als parkeerterrein om de parkeerdruk rond het centrum te verlagen. In de hiernaast weergegeven schets is het parkeerterrein ingericht als een groene parkomgeving met ruimte voor 100 parkeerplaatsen.

Het parkeerterrein zorgt naast een uitbreiding van extra parkeercapaciteit binnen Den Burg (gedeeltelijk t.b.v. compensatie parkeerplaatsen Groeneplaats) ook ruimte voor grootschalige activiteiten zoals de kermis en het circus. Bezoekers kunnen door de aanleg van een nieuwe wandelroute het centrum van Den Burg eenvoudig en snel bereiken vanaf het parkeerterrein. *Het parkeerterrein dient tijdens winterse omstandigheden ook dienst te kunnen doen als ijsbaan. Onderzocht gaat worden wat de mogelijkheden zijn om dit technisch te realiseren en te borgen.*

3.4 Ontwikkeling Den Burg Zuid

Aan de zuidkant van de Emmalaan worden meerdere ontwikkelingen gerealiseerd de komende tijd. Zo wordt er een gezondheidscentrum gerealiseerd en wordt er een brede school gebouwd waarin alle basisscholen van Den Burg worden gecentreerd. De herontwikkeling van Den Burg Zuid gaat gepaard met de realisatie van circa 260 parkeerplaatsen rond de sporthal en de sportvelden aan de Emmalaan. De parkeerterreinen kunnen ook gebruikt worden door bezoekers van het centrum van Den Burg.

3.5 Nieuwbouw de Tuunen.

Om de huidige vraag naar woningen in Den Burg op te vangen is de gemeente Texel voornemens om aan de oostzijde van Den Burg een nieuwe woonbuurt te realiseren, genaamd ‘de Tuunen’. De ontwikkeling van de woonbuurt heeft een gering effect op intensiteiten op de wegen rond het centrum van Den Burg. De ontwikkeling wordt ter kennisgeving aangenomen, maar heeft geen directe invloed op het Parkeer- en Verkeercirculatieplan Den Burg.

4 Knelpuntenanalyse

De inventarisatie van de huidige situatie geeft inzicht in de ontbrekende schakels binnen het parkeer- en verkeerscirculatieplan. In dit hoofdstuk worden de knelpunten benoemd.

4.1 Parkeerverwijssysteem

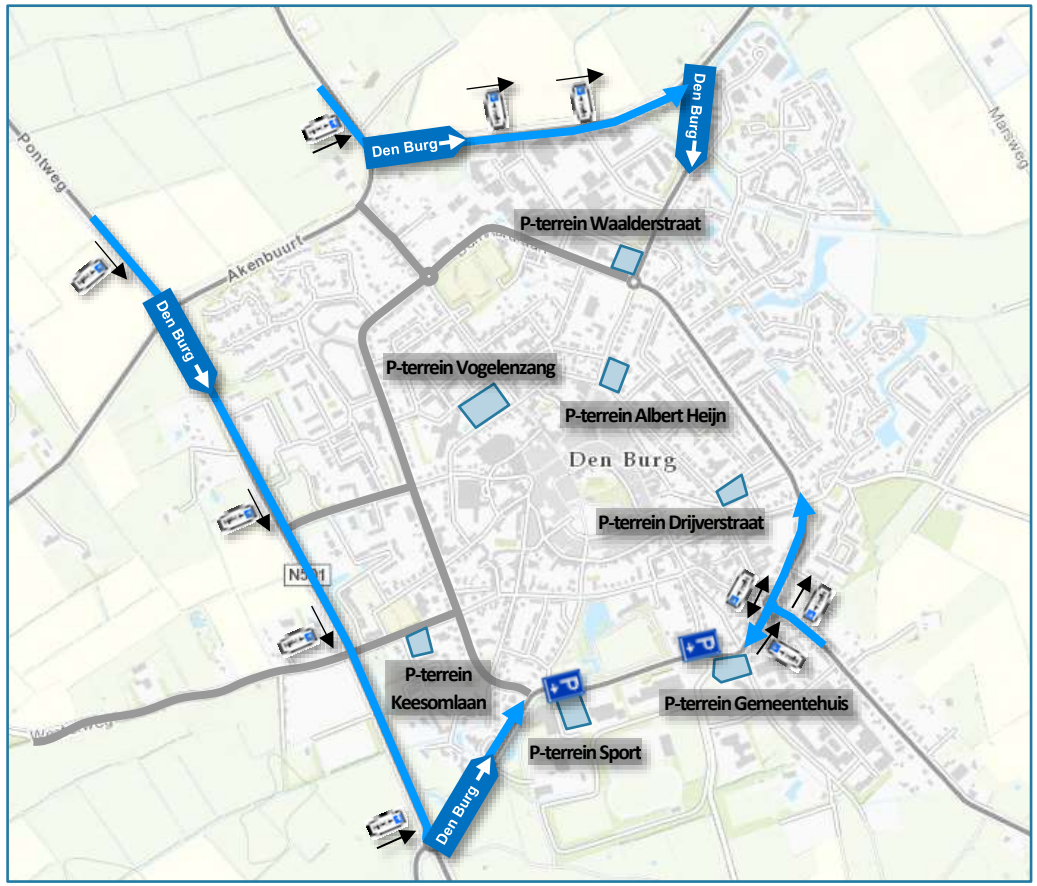
De parkeerroute in Den Burg bestaat uit twee soorten bebording; de reguliere bewegwijzering van de ANWB waarop Den Burg wordt aangegeven en de P-route bebording.

Bezoekers van het centrum komend uit De Koog worden via de Pontweg en de Emmalaan verwezen naar de parkeerterreinen aan de zuidzijde van het centrum. Ter hoogte van het parkeerterreinen bij de sportvelden en het gemeentehuis wordt het verkeer niet concreet verwezen naar de aanwezige parkeerterreinen.

Vanuit de richting Cocksdorp worden bezoekers verwezen via de Georgiëweg. Hier stopt echter de bebording van de P-route, waardoor bezoekers hun weg vervolgen in de richting van De Waal.

Bezoekers vanuit de richting Oudeschild worden op de rotonde Emmalaan – Schilderend zowel naar links als naar rechts verwezen. Bezoekers die kiezen om rechtsaf te slaan worden daarna niet verder verwezen. Iedere weggebruiker die linksaf slaat rijdt via de Emmalaan naar de parkeerterreinen Gemeentehuis en Sportvelden.

De parkeerterreinen Gemeentehuis en Sportvelden tonen geen relatie tot parkeren voor het centrum en dit wordt ook niet nader aangegeven, waardoor het voor bezoekers onduidelijk is dat zij hier prima kunnen parkeren voor een bezoek aan het centrum. Gevolg is dat bezoekers doorrijden en in de omliggende wegen verder gaan zoeken naar een “gevoelsmatig” geschiktere parkeerplaats.

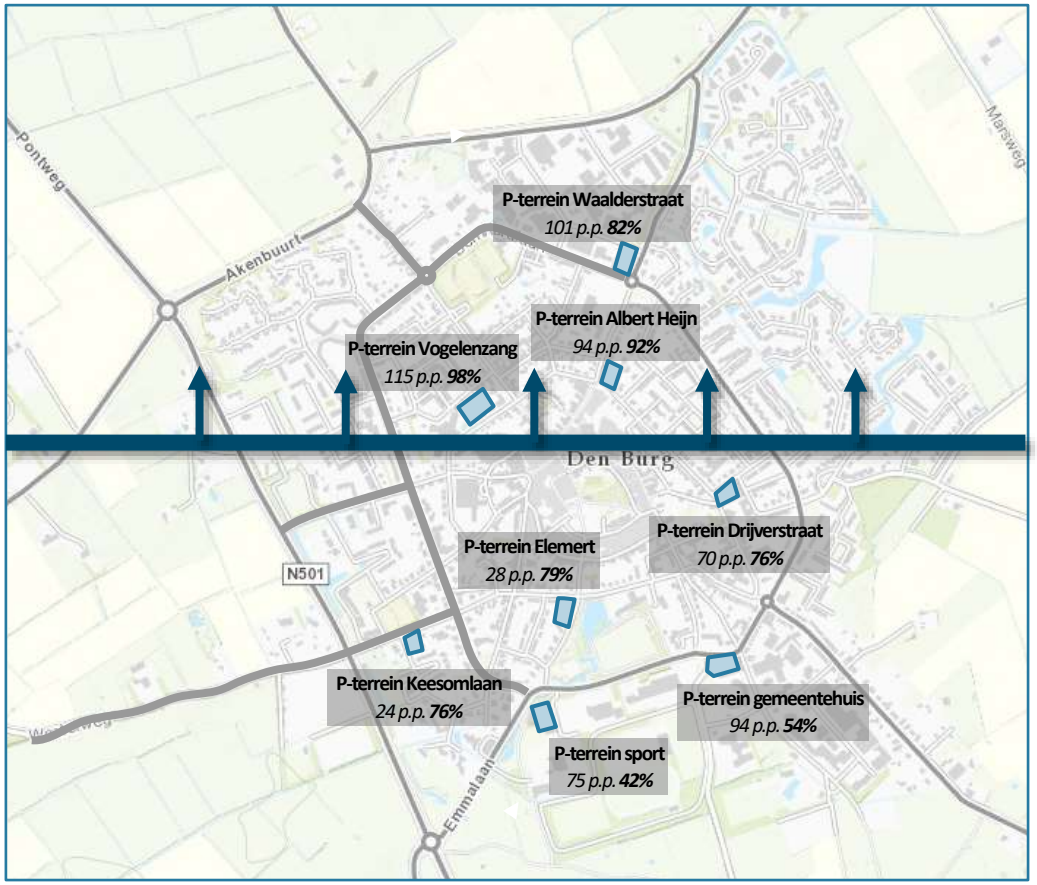


4.2 Disbalans bezettingsgraad

Goudappel Coffeng heeft op maandag 22 augustus 2016 een parkeeronderzoek uitgevoerd voor de parkeerterreinen in Den Burg. Voor alle parkeerterreinen is vastgesteld wat de gemiddelde bezettingsgraad bedraagt tijdens de dag (gemeten tot 16:00u).

Bij een bezettingsgraad lager dan 80% zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Zodra de bezettingsgraad boven de 80% ligt, ontstaat er verkeersoverlast in de directe omgeving van de parkeervoorziening door zoekverkeer. Dit geldt zeker als de parkeervoorzieningen over een breder gebied verspreid liggen. Daar waar de parkeervoorzieningen meer geconcentreerd liggen (grote parkeerterreinen) geldt dat zich bij 85 tot 90% bezettingsgraad verkeersoverlast voordoet[1].

Uit het onderzoek blijkt dat er binnen het centrum géén te kort aan parkeerplaatsen bestaat, maar dat er wel sprake is van een disbalans. De parkeerterreinen aan de noordzijde van het centrum hebben een bezettingsgraad tussen de 82% en 98%, waardoor op deze locaties zoekverkeer ontstaat. De parkeerterreinen aan de zuidkant hebben een bezettingsgraad tussen de 42% en 79%. Op deze parkeerterreinen is voldoende restcapaciteit beschikbaar om het zoekverkeer vanuit het noorden een plaats te bieden.



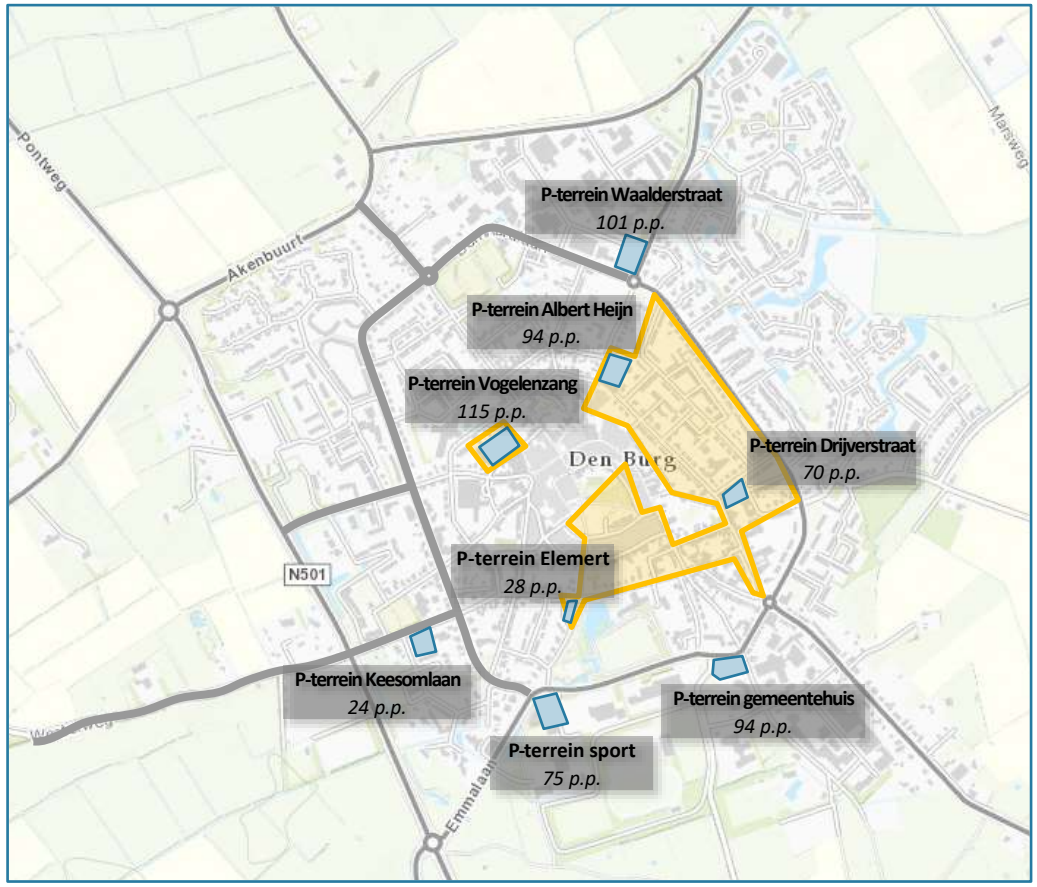
[1] (Bron: CROW publicatie 311 | Handboek parkeren)

4.3 Parkeerregulatie

De gemeente heeft in het verleden een parkeerzone ingesteld met maximaal twee uur parkeren. Binnen deze zone vallen de parkeerterreinen Vogelenzang, Albert Heijn en Drijverstraat. Zij hebben een dubbelfunctie voor wat betreft het parkeren. De parkeerterreinen worden gebruikt door bezoekers van de supermarkten, bezoekers van het centrum en omwonenden. Naast de drie genoemde parkeerterreinen vallen ook de straten ten oosten en zuiden van het centrum binnen deze parkeerzone. Vergunninghouders kunnen ongelimiteerd parkeren in deze zone. Voor bezoekers geldt een maximale parkeerduur van twee uur.

Als gevolg van het ongelimiteerd parkeren voor vergunninghouders en geparkeerde voertuigen van bezoekers aan het centrum daalt de beschikbare capaciteit en stijgt de bezettingsgraad van de parkeerterreinen. Parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers van de supermarkten worden in beslag genomen door bezoekers van het centrum en bewoners die gedurende de hele dag daar parkeren. Voor de overige parkeerterreinen in Den Burg geldt geen maximale parkeerduur.

Binnen de ring geldt op de parkeerterreinen en een klein gedeelte van de woonstraten betaald parkeren. Bezoekers van het centrum kunnen een Texel(e)vignet aanschaffen voor één dag, een week, een maand of het hele jaar. Indien zij in het bezit zijn van een Texelvignet mogen zij overal parkeren. Als gevolg hiervan parkeren bezoekers niet alleen op de parkeerterreinen, maar ook in de woonstraten rondom het centrum. Hierdoor stijgt de parkeerdruk in de woonstraten.



Parkeerterrein
Locaties binnen Den Burg

P-terrein ...
.. p.p.

Beschrijving parkeerterrein
Inclusief aantal parkeerplaatsen

Parkeerzone
Maximaal 2 uur

4.4 Functie en gebruik

Goudappel Coffeng heeft tijdens het parkeer- en verkeeronderzoek van maandag 22 augustus 2016 geïnventariseerd welke routes bezoekers afleggen als zij in de richting van het centrum van Den Burg rijden. Uit dit onderzoek blijkt dat de wegen; Emmalaan, Waalderstraat, Schilderend en Kogerstraat gebruikt worden als toegangsweg naar het centrum. De Gasthuisstraat, Keesomlaan en Sluyscoog worden nauwelijks gebruikt door bezoekers het centrum. De Emmalaan, Waalderstraat en Schilderend zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en gericht op het ontsluiten van het centrum. De functie en het gebruik van deze wegen zijn in dat kader juist op elkaar afgestemd.

De Kogerstraat is een woonstraat (zie figuur 1) waarbij de functie en de uitstraling niet aansluiten bij het daadwerkelijke gebruik. Door de ligging tussen Akenbuurt en het centrum geldt de Kogerstraat in de huidige situatie als logische rijroute naar het centrum. Vanaf het begin van de straat kunnen bezoekers de kerktoren zien staan, waardoor, ondersteunt door het voorsorteervak op de Kogerstraat, zij (onbewust) de keuze maken voor de Kogerstraat en vanaf dat punt niet de bewegwijzering volgen. Het gevolg is dat de functie (erfontsluiting) en het huidige gebruik (verbindingsweg) niet overeenkomen.

Ook de functie en het gebruik van de Wilhelminalaan komen niet overeen. Veel bezoekers komend vanaf Schilderend en de Emmalaan rijden via de Wilhelminalaan naar het parkeerterrein bij de Albert Heijn. De Wilhelminalaan is ingericht als erftoegangsweg en biedt weinig ruimte aan gemotoriseerd verkeer. De gewenste rijroute om het parkeerterrein bij de Albert Heijn te bereiken is via de Bernhardlaan. Bezoekers worden echter geattendeerd op het kleine parkeerterrein, ter hoogte van de rotonde met de Emmalaan, door de aanduiding met het P-bord (zie figuur 2). Het parkeerterrein is dusdanig klein dat er vaak geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het gevolg is dat bezoekers (onbewust) kiezen voor de Wilhelminalaan in de hoop daar alsnog een beschikbare parkeerplaats te vinden.

Figuur 1 Kogerstraat

Figuur 2 Wilhelminalaan

4.5 Fietsers voetgangerszone

Het is voor fietsers op de meeste dagen van de week toegestaan om door de voetgangerszone in het centrum van Den Burg te fietsen. Echter leidt dit soms tot ongewenste en gevaarlijke situaties met de aanwezige voetgangers (2019, Autoluw centrum Den Burg), zie bijlagen. Hiermee komt de aantrekkelijkheid van het verblijven voor voetgangers onder druk te staan.

Voorts is het onderscheid tussen de voetgangerszone en de reguliere wegen niet duidelijk zichtbaar, bijvoorbeeld ter hoogte van de overgang op de Weverstraat en bestaande overgang op de Groeneplaats. Op de momenten dat het voor fietsers niet is toegestaan om de voetgangerszone in te fietsen, in dit voor hen slecht herkenbaar.

Het fietsen in de winkelstraten blijft toegestaan, behoudens op de maandag en woensdag in verband met de markt.

5 Maatregelenpakket

De knelpuntenanalyse heeft inzicht gegeven in de ontbrekende schakels van het parkeer- en verkeerscirculatieplan. In dit hoofdstuk worden de ontbrekende schakels omgezet naar een maatregelenpakket om het parkeer- en verkeerscirculatie in Den Burg te optimaliseren.

5.1 Verwijzingen

Uit de inventarisatie blijkt dat de parkeerverwijzingen naar het centrum van Den Burg onvolledig en onduidelijk zijn. De parkeerverwijzingen worden afwisselend weergeven met P-route bebording en de ANWB bewegwijzering. Hierdoor is de gewenste rijroute niet overal herkenbaar. De gewenste rijroutes moeten kenbaar worden gemaakt door ontbrekende bebording toe te voegen en eenduidigheid te creëren bij bestaande bebording. De parkeerverwijzing kan worden uitgevoerd als statische bebording of dynamische bebording. De ligging van de parkeerterreinen, de mogelijke routekeuzes en de kleinschaligheid van Den Burg zijn redenen om te kiezen voor een statische verwijzing. De parkeerterreinen liggen geclusterd in het zuiden en worden aangedaan door één parkeerroute, waardoor het geen meerwaarde heeft om een dynamisch parkeerverwijssysteem te realiseren.

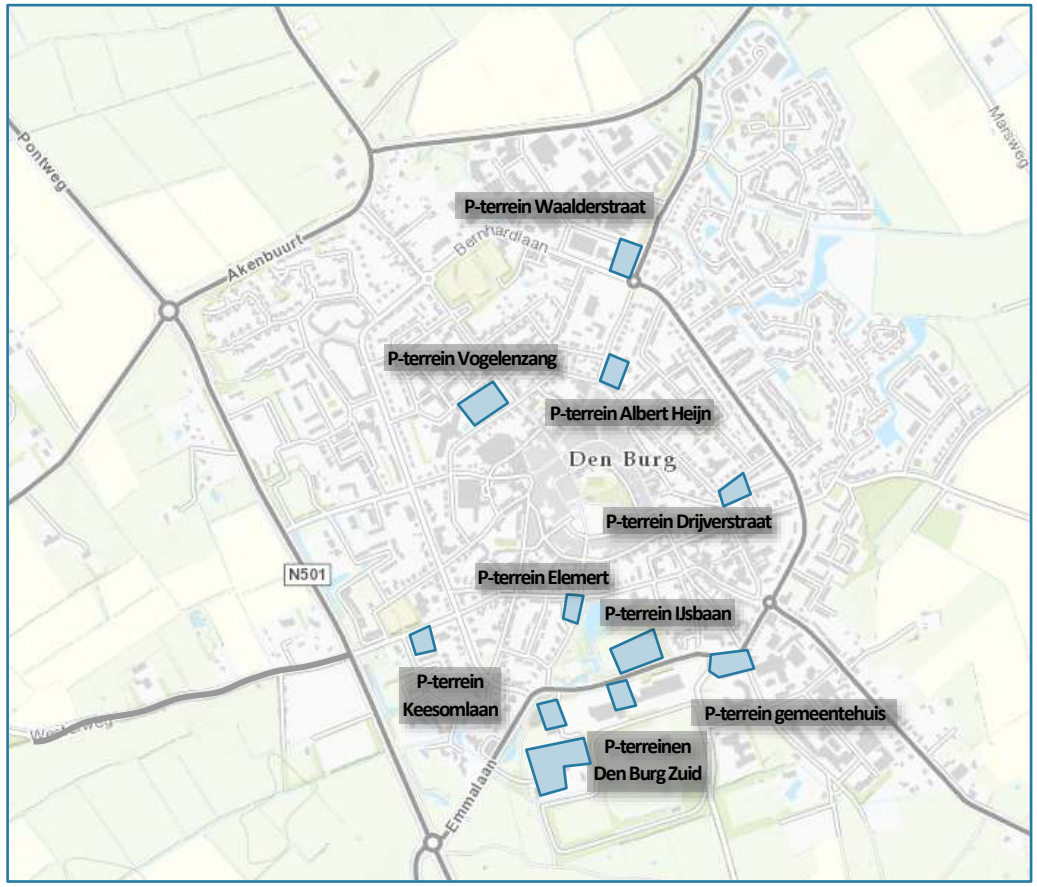
Verkeer vanuit De Koog en De Cocksdorp wordt verwezen naar de parkeerterreinen aan de Emmalaan (Sportveld, Gemeentehuis en ijsbaan). Bezoekers uit De Waal worden in eerste instantie verwezen naar de Waalderstraat en parkeerterrein Albert Heijn. Zodra deze parkeerplaatsen volzet zijn moeten bezoekers een duidelijke alternatieven aangeboden krijgen. Het is daarom belangrijk dat de P-route doorloopt naar de parkeerterreinen aan de Emmalaan.

Er moet een duidelijk verband bestaan tussen de parkeerterreinen en het centrum. Een parkeerterrein met als naam “sportveld” of “gemeentehuis” nodigen niet uit tot centrum parkeren. Door de aanleg van een volwaardige wandelverbinding tussen de parkeerterreinen en het centrum wordt de herkenbaarheid vergroot. Ook het veranderen van de naam van de parkeerterreinen helpt hierbij.

5.2 Binnenring Noordwest

Het noordwestelijke deel van de binnenring heeft geen directe ontsluitingsfunctie naar het centrum, de winkels of de parkeerterreinen. Het is hierdoor mogelijk om de noordwestzijde van de binnenring af te waarderen en het gebruik ervan te ontmoedigen. Alle parkeerterreinen, met uitzondering van parkeerterreinen Vogelenzang en Keesomlaan, zijn bereikbaar vanaf de binnenring zuidoost (Emmalaan en Bernhardlaan). Het parkeerterrein Keesomlaan is direct vanaf de Pontweg bereikbaar en de rijroute maakt geen deel uit van de binnenring. Voor het parkeerterrein Vogelenzang geldt dat verkeer vanaf de Pontweg gebruik maakt van de Gasthuisstraat om parkeerterrein Vogelenzang te bereiken.

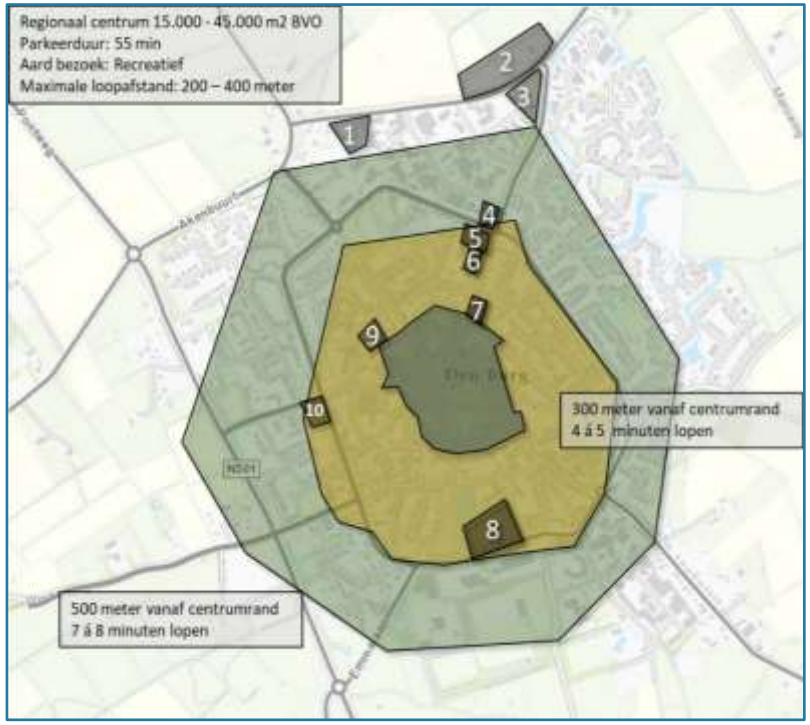
Het afwaarderen van de binnenring biedt de mogelijkheid om het gemotoriseerde verkeer te sturen naar de gewenste routes, waardoor er minder zoekverkeer ontstaat in de wijken.



5.3 Uitbreiding parkeercapaciteit

Uit het parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng bleek dat er een disbalans ontstaat in de bezettingsgraad van de parkeerterreinen. De parkeerterreinen in het noorden kampen met een hoge bezettingsgraad en een tekort aan parkeerruimte, terwijl de parkeerterreinen in het zuiden voldoende rest capaciteit hebben. Om het parkeertekort in het noorden op te vangen is gekeken naar mogelijke (her)ontwikkelingen van parkeerterreinen. Daarbij is uitgegaan van de maximale loopafstand van 300 tot 500 meter (4 tot 8 minuten lopen) vanaf de centrumrand.

Tien locaties zijn beoordeeld op geschiktheid voor het realiseren van extra parkeerplaatsen. Drie locaties (1, 2 & 3) vallen buiten de maximale loopafstand van 500 meter en vallen om deze reden af. Voor andere locaties (5, 6, 7, 9 & 10) geldt dat zij afvallen omdat er geen gemeentelijk of publiek draagvlak voor is of omdat een bestemmingsplanprocedure opgestart dient te worden. Parkeerterreinen Bernhardlaan (4) en ijsbaan (8) zijn locaties waar uitbreiding van de parkeercapaciteit nader onderzocht dient te worden. Deze locaties maken het op korte termijn mogelijk om extra parkeercapaciteit te realiseren.



1 Georgiëweg
- Bestemmingsplanprocedure dient opgestart te worden.
- Geen draagvlak binnen gemeente en omgeving.
- Bevindt zich buiten maximale loopafstand.

2 Georgiëweg – Waalderstraat
- Bestemmingsplanprocedure dient opgestart te worden.
- Geen draagvlak binnen gemeente en omgeving.
- Bevindt zich buiten maximale loopafstand.
-

3 Waalderstraat
- Bestemmingsplanprocedure dient opgestart te worden.
- Geen draagvlak binnen gemeente en omgeving.
- Bevindt zich buiten maximale loopafstand.
-

4 Bernhardlaan (half verdiept parkeerdek)
- Bestemmingsplan maakt realisatie parkeerterrein mogelijk.
- Goede locatie (geografisch)
- Haalbaarheid verkennen.

5 Waalderstraat
- Bestemmingsplanprocedure dient opgestart te worden.
- Geen draagvlak binnen gemeente en omgeving.
- Niet in gemeentelijk eigendom.

6 Welkoop-terrein
- Bestemmingsplanprocedure dient opgestart te worden.
- Geen draagvlak binnen gemeente en omgeving.

7 Parkeerterrein AH (parkeerdek)
- Bestemmingsplan maakt realisatie parkeerterrein mogelijk.
- Beperkt draagvlak.

8 IJsbaan
- Bestemmingsplan gereed voor parkeren.
- Draagvlak binnen gemeente en omgeving.
- Groene invulling nader uitwerken

9 Vogelenzang (parkeerdek)
- Bestemmingsplan maakt realisatie parkeerterrein mogelijk.
- Beperkt draagvlak.

10 Beatrix Sporthal
- Bestemmingsplanprocedure dient opgestart te worden
- Beperkt draagvlak.

5.4 Wensbeeld fiets & voetganger

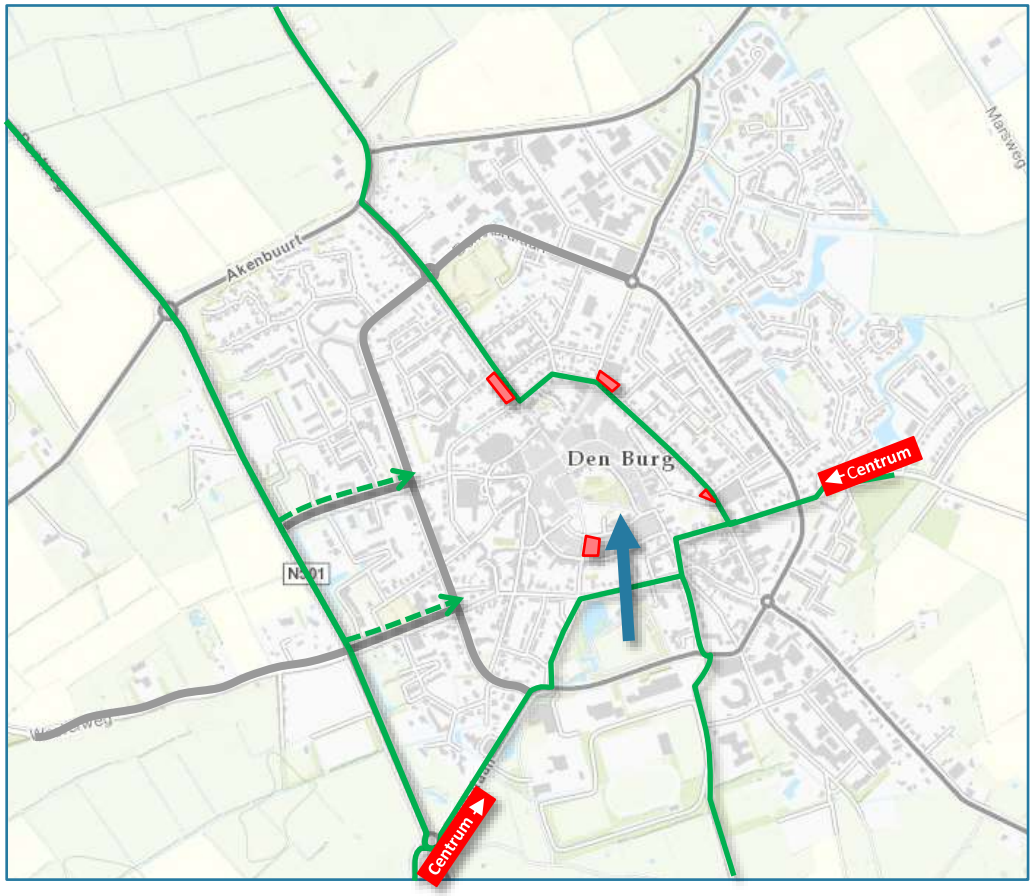
Het centrum wordt aantrekkelijker en beter bereikbaar voor fietsers en voetgangers. De parkeerplaatsen op de Groeneplaats worden verplaatst naar de Elemert. Op of in de directe omgeving van de Groeneplaats wordt een veilige fietsenstalling midden in het centrum gerealiseerd. Met het verdwijnen van de parkeerplaatsen verdwijnen ook grotendeels de motorvoertuigen in het centrum, waarmee het winkelrondje in Den Burg in ere wordt het hersteld. Een aantrekkelijker winkelgebied voor bezoekers van het centrum. Om het fietsparkeren in de drukke zomerperiode goed te faciliteren wordt geadviseerd naast het uitbreiden van fietsparkeren op of in de directe omgeving van de Groeneplaats ook te onderzoeken of andere plaatsen (tijdelijk) geschikt gemaakt kunnen worden voor het stallen van fietsen. *Daarbij moeten de mogelijkheden voor het ontwikkelen van een overdekte fietsenstalling met oplaad locaties voor E-bikes verder worden bekeken. Het is wenselijk om voor Pinksteren 2020 een nieuwe (tijdelijke) fietsenstalling aan te leggen op de Groeneplaats, op het terrein naast Oosterhof en tegenover Moerbeek. Daarnaast moet uiterlijk eind 2020 een visie zijn op het substantieel uitbreiden van fietsparkeercapaciteit in en rondom het centrum van Den Burg.*

Daarnaast worden de looproutes tussen de parkeerterreinen en het centrum geoptimaliseerd. De parkeerterreinen en het centrum komen duidelijker met elkaar in verbinding te staan. Dit kan onder andere door de aanleg van nieuwe directe en goed aangegeven wandelroutes tussen de parkeerterreinen en het centrum. Als uitgangspunt geldt dat de looproutes veilig en direct zijn met oog voor een groene uitstraling.

Daarbij lijkt het logisch om tijdens de winkeltijden in de voetgangerszone geen fietsers toe te laten (2019, Autoluw centrum Den Burg), zodat het verblijven voor voetgangers in het centrum een stuk comfortabeler wordt en conflictsituaties met fietsers vermeden worden. Hierop dient niet alleen de bebording aangepast te worden, maar dienen ook de overgangen naar de voetgangerszone duidelijk herkenbaar te zijn.

Het fietsen in de winkelstraten blijft toegestaan, behoudens op de maandag en woensdag in verband met de markt.

Om het verblijven in het centrum verder te verbeteren worden venstertijden ingesteld voor het bevoorradende verkeer. Gelet op de boottijden worden venstertijden ingesteld van 07.00 tot 11.30 uur en van 18.00 tot 21.00 uur, met uitzondering van de koopavond).



5.5 Parkeerregulatie

De parkeerdruk op de parkeerterreinen Vogelenzang en Albert Heijn is erg hoog. Dit wordt mede veroorzaakt door bezoekers van het centrum en vergunninghouders die op deze terreinen parkeren. *Om de bezoekers van de supermarkten te faciliteren wordt voorgesteld op het parkeerterrein AH de parkeerduur terug te brengen tot één uur in de periode van 09:00-17:00, na 16:00 kan eenieder tot de volgende dag 09:00 uur gebruik maken van de parkeerplaats. Voor parkeerterrein Vogelenzang is het voorstel om het eerste deel van parkeerterrein, direct links, hetzelfde parkeerregime in te voeren als in de woonstraten: onbeperkt voor bewoners, maximaal 2 uur voor bezoekers. Op de rest van Vogelenzang een maximale parkeerduur in te voeren van 2 uur, zowel voor bewoners als bezoekers.*

Om de parkeerdruk te verlichten is het voornemen om op deze parkeerterreinen een maximale parkeerduur van 1 uur in te voeren. Een parkeerduur van 1 uur is lang genoeg om boodschappen te doen te kunnen doen bij de aangelegen supermarkten, maar voorkomt dat de parkeerterreinen worden bezet door bezoekers van het centrum. Ook vergunninghouders dienen van de parkeerterreinen te worden geweerd. De maatregelen dienen ervoor om de bezettingsgraad en de doorlooptijd te verlagen, zodat de bezoekers van de supermarkten op deze parkeerterrein eenvoudiger een parkeerplaats kunnen.

Binnen de binnenring wordt een parkeerzone van 2 uur ingesteld. Bezoekers van Den Burg kunnen maximaal 2 uur parkeren in de woonstraten rond het centrum. Bewoners/ vergunninghouders hebben geen maximale parkeerduur. Het instellen van een maximale parkeerduur van 2 uur in de woonstraten leidt tot een afname van de bezettingsgraad, doordat bezoekers aan het centrum doorgaans zullen kiezen voor een parkeerterrein zonder maximale parkeerduur. Dit biedt vergunninghouders meer ruimte om te parkeren in de woonstraten in plaats van op de parkeerterreinen bij de supermarkten.

De overige parkeerterreinen worden niet voorzien van een maximale parkeerduur. Bezoekers van het centrum kunnen onbeperkt parkeren op deze locaties en zullen dan ook verwezen worden naar deze locaties.

De parkeerduurbeperking in de Parkstraat wordt terug gebracht naar maximaal 30 minuten. Daarbij worden vier parkeerplaatsen aan het begin van de Burgwal bestemd voor algemeen parkeren met een tijdsduurbeperking van 30 minuten. De overige parkeerplekken zullen worden bestemd voor bewoners en de fysiotherapeut (2 parkeerplaatsen) waarmee bezoekers langer dan 30 minuten op de plekken in de Parkstraat en Burgwal mogen staan.

Parkeerterrein
Maximaal 1 uur

Parkeerzone
Maximaal 2 uur

P-terrein ...
Beschrijving parkeerterrein

Parkeerterrein
Maximaal 2 uur

5.6 Herstellen functie en gebruik

De functie en het gebruik van zowel de Wilhelminalaan als de Kogerstraat sluiten in de huidige situatie niet op elkaar aan. Beide straten hebben de functie verblijven en worden in de huidige situatie veel gebruikt als ontsluitingsroute.

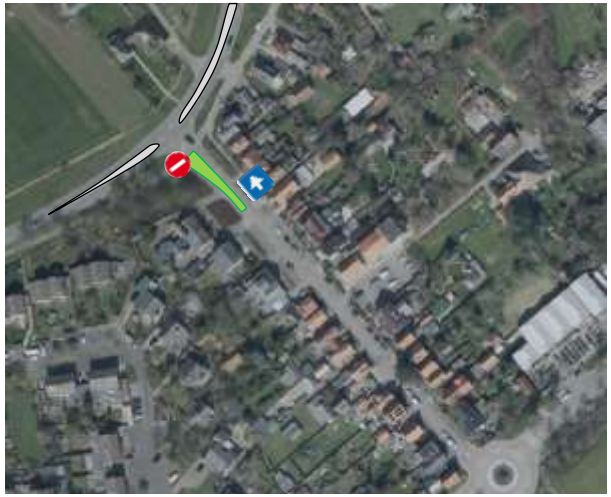
Wilhelminalaan
Voor de Wilhelminalaan zijn geen infrastructurele aanpassingen nodig om de functie en het gebruik op elkaar af te stemmen. Door het plaatsen van een correcte parkeerverwijzing wordt verkeer geïnformeerd over de juiste route. Daarnaast moet het parkeerbord ter hoogte van het parkeerterrein worden verwijderd. Het parkeerbord doet vermoeden dat er meer parkeerruimte te vinden is aan deze weg. Door het bord te verwijderen wordt het onbewust gedrag van de bezoekers beïnvloed. Dit in combinatie met het instellen van een correcte parkeerverwijzing leidt tot een afname van het gebruik van de Wilhelminalaan.

Kogerstraat
Binnen het parkeer- en verkeerscirculatieplan zijn drie mogelijkheden verkent om het gebruik en de functie van de Kogerstraat beter op elkaar af te stemmen.

1. De eerste mogelijkheid is om de Kogerstraat in te richten als gebieds-ontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50 km/u. De functie van de weg wordt dan aangepast aan het huidige gebruik van de Kogerstraat.
2. Een tweede mogelijkheid is de Kogerstraat voorzien van een uitritconstructie op de aansluiting met de Akenbuurt en het verwijderen van de opstelstrook op de Kogerstraat. De inrichting ontmoedigt het inrijden van de Kogerstraat, waardoor deze minder gebruikt wordt door bezoekers van het centrum.
3. Een derde mogelijkheid is om op de Kogerstraat éénrichtingsverkeer in te stellen. Eénrichtingsverkeer maakt het onmogelijk om vanaf de doorgaande weg de Kogerstraat in te rijden. Het nadeel hiervan is dat bewoners van de naastgelegen woonwijken verder moeten omrijden, waardoor het drukker wordt op de Waalderstraat en de Gasthuisstraat.

Faciliteren ontsluitingsfunctie Kogerstraat
- Etmaalintensiteit naar alle waarschijnlijkheid onder 4.000 motorvoertuigen per etmaal
- 30 km/u wegen kunnen ingezet worden tot een maximale etmaalintensiteit van 4.500 motorvoertuigen
- Op rotonde Beatrixlaan-Bernhardlaan parkeerverwijssysteem inzetten richting Bernhardlaan

Ontmoedigen gebruik Kogerstraat
- Uitritconstructie t.h.v. aansluiting Akenbuurt/Kogerweg
- Verwijderen linksafvak op Kogerweg
- Op rotonde Beatrixlaan-Bernhardlaan parkeerverwijssysteem inzetten richting Bernhardlaan



Eénrichtingsverkeer Kogerstraat
- Toepassen enkel in laatste wegvak, zodat aanwonenden vrijheid in routekeuze blijven behouden
- Ingaand verkeer wordt gedwongen parkeerroute/buitenring te volgen
- Halvering verkeersintensiteit Kogerstraat
- Afname verkeer via route Kogerstraat – Burgerhoutstraat richting P-terrein Albert Heijn
- Verkeer richting wijk Noordwester moet vanuit noorden 2 minuten omrijden

6 Conclusie

De nauwkeurige inventarisatie van de huidige situatie rondom parkeren en verkeerstromen in en rondom Den Burg heeft inzicht gegeven in de opgaven om de verkeersregulering te optimaliseren en parkeren beter te verdelen over de beschikbare parkeervoorzieningen. Dit inzicht heeft bovendien helder gemaakt welke verkeersproblematiek er in de huidige verkeerssituatie speelt, waarbij naast bereikbaarheid ook leefbaarheid als raakvlak is meegenomen.

6.1 Maatregelen

De benodigde maatregelen om de huidige situatie te optimaliseren en van daaruit bij te dragen aan de 4 mobiliteits- en leefbaarheidsdoelstellingen [2], die vanuit de gemeente Texel hieromtrent geformuleerd zijn, zijn onder te verdelen in 3 categorieën.

Deze 3 categorieën (hieronder weergegeven) laat zien hoe op korte termijn winst valt te behalen en op welke wijze toekomstige plannen hieraan bij gaan dragen. In de volgende paragraven zijn de maatregelen (in willekeurige volgorde) opgesomd:

- **QuickWins**
  Gemakkelijk door te voeren maatregel die met een geringe inspanning gerealiseerd kunnen worden.
- **Strategie en/ of regulering**
  Uit te vaardigen regels en/ of toe te passen gedragsmaatregelen om het gewenste gedrag van weggebruikers te beïnvloeden.
- **Werk-met-werk**
  Slim inspelen op de op handen zijnde werkzaamheden en ontwikkelingen om daarin (onderdelen van) het uiteindelijke wensbeeld te realiseren.

[2] Autogebruik binnen de ring doen afnemen; Parkeerdruk verdelen; (Vracht-) vervoer goed geleiden; Fietsgebruik doen toenemen.

6.1.1 QuickWins

QW1.Optimaliseren parkeerverwijssystem (bebordingsplan optimaliseren en p-routes sluitend maken);
QW2. Verwijderen P-bord Wilhelminastraat;
QW3. Zichtbaarheid en relatie met het centrum van parkeerterreinen verbeteren (naamgeving op p-borden aanpassen).

6.1.2 Strategie en/ of regulering

SR1. Afwaarderen binnenring Beatrixlaan;
SR2. Invoeren maximale parkeerduur Vogelenzang en Albert Heijn (max.1 uur);
SR3.Invoeren bewoners parkeren (max 2 uur).
SR4. Realiseren aantrekkelijk en beter bereikbaar centrum;
SR5. Winkels open fietsers lopen Den Burg (centrum);
***SR6**. Onderzoeken alternatief parkeerreguleringssysteem.*

6.1.3 Werk-met-werk

WW1. Verwijderen parkeerplaatsen Groeneplaats;[3]
WW2. Realiseren fietsenstalling op de Groeneplaats;
WW3. Herinrichting bushalte Elemert;[3]
WW4. Compenseren te verwijderen parkeerplaatsen Groeneplaats;
WW5. Realiseren Parkeerterrein IJsbaan;
WW6. Verbeteren wandelverbindingen tussen parkeerterreinen en centrum;
WW7. Aanleg uitritconstructie Kogerstraat
WW8. Verwijderen van de uitvoegstrook (linksaf) op de Kogerstraat.

[3] Geadviseerd wordt de werkzaamheden op de Groeneplaats (verwijderen parkeerplaatsen) gelijktijdig te laten plaatsvinden met het realiseren van de extra parkeerplaatsen op de Elemert zodat het aantal parkeerplaatsen in het centrum gelijk blijft.

6.2 Bijdrage aan eindresultaat

Onderstaande tabel laat zien aan welke van de volgende mobiliteits- en leefbaarheidsdoelstellingen, de verschillende maatregelen direct bijdragen:

Doelstelling

Autogebruik binnen de ring doen afnemen

Parkeerdruk verdelen

(Vracht-) vervoer goed geleiden

Fietsgebruik doen toenemen.

Maatregel				
***QW1**. Optimaliseren parkeerverwijssystem.*	✓	✓		
***QW2**. Verwijderen P-bord Wilhelminastraat.*		✓		
***QW3**. Zichtbaarheid/ relatie met het centrum van parkeerterreinen verbeteren.*	✓	✓		
***SR1**. Afwaarderen binnenring Beatrixlaan.*	✓		✓	✓
***SR2**. Invoeren maximale parkeerduur Vogelenzang en Albert Heijn (max.1 uur).*		✓		
***SR3**.Invoeren bewoners parkeren (max 2 uur).*		✓		
***SR4**. Realiseren aantrekkelijk/ beter bereikbaar centrum.*	✓		✓	✓
***SR5**. Winkels open fietsers lopen Den Burg (centrum).*	✓			✓
***SR6.** Onderzoeken alternatief parkeerreguleringssysteem*	✓	✓		
***WW1**. Verwijderen parkeerplaatsen Groeneplaats.*	✓	✓		✓
***WW2**. Realiseren fietsenstalling op de Groeneplaats.*				✓
***WW3**. Herinrichting bushalte Elemert.*		✓		
***WW4**. Compenseren parkeerplaatsen Groeneplaats.*		✓		✓
***WW5**. Realiseren Parkeerterrein IJsbaan.*	✓	✓		✓
***WW6**. Verbeteren wandelverbindingen tussen parkeerterreinen en centrum.*	✓			
***WW7**. Aanleg uitritconstructie Kogerstraat.*	✓		✓	
***WW8**. Verwijderen van de uitvoegstrook (linksaf) op de Kogerstraat.*	✓		✓	✓

6.3 Eindbeeld

Hieronder is het eindbeeld met daarin de maatregelen voor Den Burg gevisualiseerd:

De parkeerterreinen binnen de ring worden in principe niet verwezen. Het verkeer wordt verwezen naar de parkeerterreinen Drijverstraat, IJsbaan, Gemeentehuis en Den Burg Zuid.

Bijlage(n)

Rapport Goudappel Coffeng (2019, Autoluw centrum Den Burg) wordt hier integraal opgenomen.

Copyright2019
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.s.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Tolhuisweg 57
8443 DV HEERENVEEN
Postbus 24
8440 AA HEERENVEEN

E. Johan.fuite@anteagroup.com

www.anteagroup.nl