

Van: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>

Verzonden: 26-01-2023 14:44

Aan: [redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>,
[redacted] <[redacted]@ibkw.nl>,
[redacted] <[redacted]@ibkw.nl>,
[redacted] <[redacted]@ibkw.nl>

Onderwerp: FW: Reacties bewoners Centrum Haastrecht

ha [redacted]
[redacted] heeft het verkeersadvies uitgebreid met een beschouwing van de kruising Grote Haven - Hoogstraat. Daarnaast is de paragraaf over ontheffingen/vergunningen verder uitgewerkt. Mijn opmerkingen op het concept rapport heb ik verwerkt in het pdf-bestand. Wil jij jouw opmerkingen daarin ook verwerken?
Misschien verstandig om [redacted] of [redacted] ook weer even mee te laten lezen.
Met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectleider

Ingenieursbureau Krimpenerwaard



Van: [redacted] <[redacted]>

Verzonden: donderdag 19 januari 2023 14:26

Aan: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>

Onderwerp: RE: Reacties bewoners Centrum Haastrecht

Beste [redacted]

Bijgaand ontvang je onze aangevulde conceptnotitie. Hoor het graag als er nog vragen/opmerkingen zijn.

Met vriendelijke groet,

Iv-Infra b.v.

[redacted]
Adviseur Verkeer



Iv-Infra b.v.
Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch

Tel algemeen: +31 88 943 3200
Tel direct: +[redacted]
Website: www.iv-infra.nl

From: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>

Sent: vrijdag 9 december 2022 13:49

To: [redacted] <[redacted]>

Subject: FW: Reacties bewoners Centrum Haastrecht

hoi [redacted]

Op de bewonersavond zijn er diverse opmerkingen/suggesties binnengekomen (zie bijgevoegd excel-bestand). Zou je in vervolg op de eerdere opdracht de volgende zaken aan het verkeerskundig rapport kunnen toevoegen?

- ☐ verkeersveiligheid kruising Grote Haven-Hoogstraat beoordelen
- ☐ paragraaf over eventuele invoer van parkeervergunningen toevoegen. Aandachtspunten, voor- en nadelen, advies.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectleider

Ingenieursbureau Krimpenerwaard



Van: [redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>

Verzonden: donderdag 1 december 2022 15:51

Aan: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>; [redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>; [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>; [redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>; [redacted]

<[redacted]@krimpenerwaard.nl>

Onderwerp: Reacties bewoners Centrum Haastrecht

Sommige personen die dit bericht hebben ontvangen, ontvangen niet vaak e-mail van [redacted]@krimpenerwaard.nl. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Hoi!

Zoals net besproken in het overleg, de reacties van de bewoners van het Centrum Haastrecht op het concept ontwerp.

Met vriendelijke groet,



Team Projecten

[redacted]
Stagiair

t. 14 0182

[redacted]@krimpenerwaard.nl

Postbus 51 [redacted] Stolwijk

Notitie

Voor: Ingenieursbureau Krimpenerwaard
 Van: [REDACTED] / [REDACTED]
 Bedrijf: Iv-Infra b.v.
 Versie: C (concept)
 Datum: 19 januari 2023
 Referentie: INFR220667
 Onderwerp: Verkeersadvies Centrumplan Haastrecht

Het Ingenieursbureau Krimpenerwaard (IBKW) werkt samen met de gemeente Krimpenerwaard aan een herinrichting voor het centrum van Haastrecht. Iv-infra is gevraagd een aantal verkeerskundige aspecten te onderzoeken. Bewoners zijn daarbij gevraagd input te leveren ter verbetering van de inrichting. Het IBKW heeft Iv-Infra gevraagd de verkeerskundige aspecten te onderzoeken en daarbij advies te geven over mogelijke maatregelen. Tevens is gevraagd het concept schetsontwerp van 24 april 2022 te voorzien van verkeerskundige aandachts- en verbeterpunten. Deze notitie beschrijft de onderzoeksresultaten en adviezen.

Intensiteit en snelheid

Bewoners hebben aangegeven dat er in het centrum (te) hard wordt gereden. Op verzoek van het IBKW zijn daarom twee tellingen uitgevoerd om de verkeersintensiteiten en snelheden van gemotoriseerd verkeer in beeld te brengen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op de Grote Haven en het Marktveld, zie figuur 1.



Figuur 1 Locaties en richtingen telpunten



Middels telslangen op de weg zijn gegevens verzameld. De telslangen hebben gegevens verzameld van 1 t/m 19 september. Een overzicht van de teldata is in bijlage A opgenomen. Op basis van de data kan onderstaande worden geconcludeerd:

Telling 1, Grote Haven:

- Gemiddeld zijn er 1.865 motorvoertuigen per werkdag en 1.588 motorvoertuigen per weekenddag in totaal geregistreerd.
- De noordelijke rijrichting (richting 2) is de meest dominante verkeersstroom (1.471 motorvoertuigen op werkdagen).
- De V85-waarde* op werkdagen ligt rond het snelheidslimiet van 30 km/u. De V85 van richting 1 is 28 km/u en voor richting 2 is dat 33 km/u. Op weekenddagen is de V85 van richting 1; 29 km/u en voor richting 2 is dat 33 km/u.

**De V85 geeft de snelheid weer die door 85% van de automobilisten niet overschreden wordt. De ervaring leert dat 85% van de weggebruikers zich laat sturen door de inrichting van de weg. Wanneer 85% van de automobilisten zich aan de snelheid houdt, kan worden gesteld dat de weginfrastructuur past bij het gewenste verkeersgedrag (snelheid). De overige 15% van de weggebruikers laat zich in de regel minder sturen door de weginrichting.*

Telling 2, Marktveld:

- De totale verkeersintensiteiten liggen tussen de 260 motorvoertuigen op werkdagen en 200 motorvoertuigen in weekenddagen.
- De V85 van richting 1 (richting Kraanstraat) is 28 km/u. Richting 2 is niet van toepassing hier, omdat er sprake is van eenrichtingsverkeer.

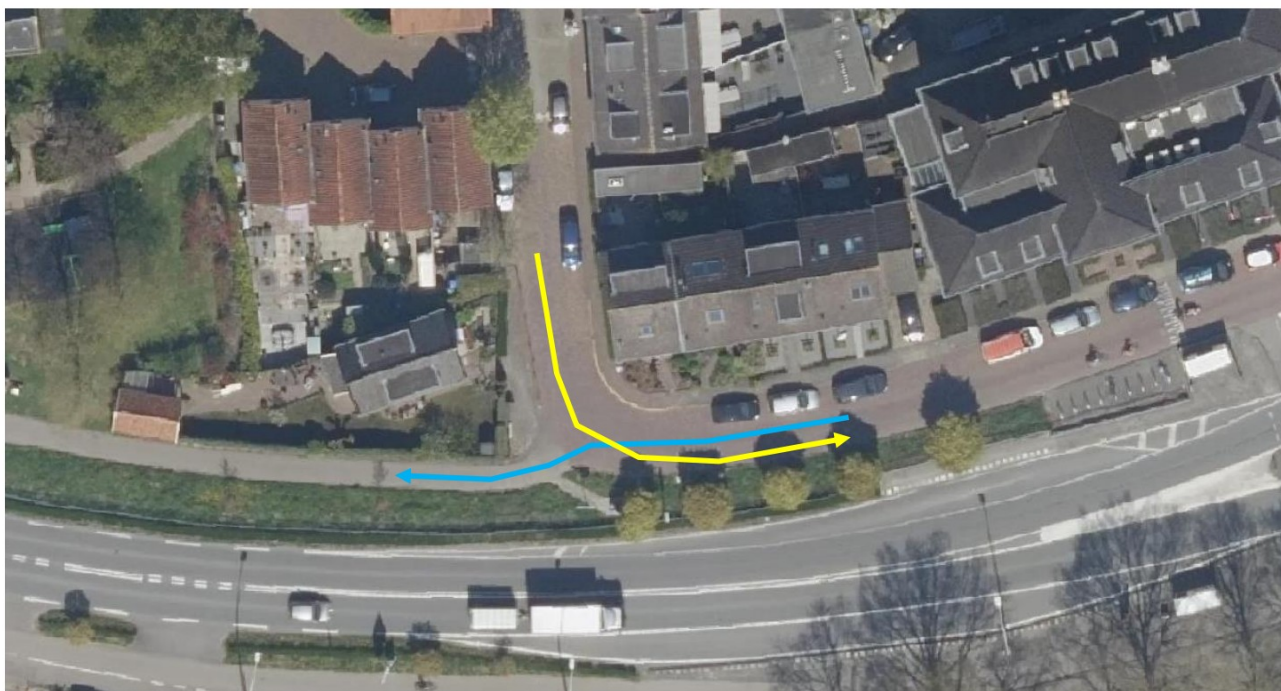
Geconcludeerd kan worden dat er niet tot nauwelijks te hard worden gereden door de meerderheid van de bestuurders. In de ervaring van mensen kan dat echter anders liggen. Door de smalle wegen, aanwezigheid van voetgangers en fietsers kan 30-35 km/h als ongewenst hard worden ervaren. Juridisch is dit echter niet ter sprake.

Mogelijke maatregelen om de snelheid verder te verlagen zijn beperkt. Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels of plateaus zijn ingericht om met 30 km/h overheen te kunnen rijden, mede in verband met hulpdiensten. Nadelig van drempels is dat deze kunnen leiden tot geluid- en trillingsoverlast. Mede gezien de gevoelige bebouwing (zonder palenfundering) is dit onwenselijk. Wat mogelijk wel kan bijdragen is de uitstraling van de weg. Hoe meer het centrum de uitstraling van een verblijfsfunctie krijgt, hoe meer bestuurders de snelheid hierop zullen aanpassen.

Fietspad Kraanstraat

Er zijn signalen van bewoners dat fietsers gevaarlijke situaties ervaren bij het naderen van het fietspad ter hoogte van de Kraanstraat. Uit ongevalgegevens (ViaStat) blijkt er op dit punt één (geregistreerd) ongeval heeft plaatsgevonden. Dit ongeval vond in 2017 plaats tussen een personenauto en een E-bike.

Een mogelijke oorzaak van de (subjectieve) verkeersonveiligheid op dit punt is dat (doorgaande) fietsers die langs de N228 door Haastrecht (over Kraanstraat) met een redelijk tempo richting het fietspad rijden. Door de relatief lage intensiteit en snelheid van het autoverkeer op het Marktveld zijn fietsers mogelijk geneigd meer risico te nemen, terwijl ze wel voorrang moeten verlenen aan verkeer van rechts, zie figuur 2. Daarnaast zullen fietsers voorafgaand aan de kruising al links 'voorsorteren', mede om meer zicht op verkeer van rechts. Hierdoor is voorrang verlenen indien een auto van rechts komt op dat moment lastig en zullen fietsers voorrang 'nemen'.



Figuur 2 conflictpunt tussen fietser (blauw) en autoverkeer (geel)

Indien het parkeerverbod (gele markering) in de bocht door parkeerders gerespecteerd wordt is er voldoende zicht op verkeer van rechts. Indien dit niet het geval is, kan handhaving mogelijk voor een verbetering zorgen.

Fietsers zijn in dit geval verantwoordelijk voor het correct verlenen van voorrang. De oorzaak van het probleem zit dan ook voornamelijk in het gedrag van fietsers. Dat is op deze locatie niet of nauwelijks te beïnvloeden met behulp van fysieke maatregelen zoals bebording, markering of verharding.



Een alternatieve maatregel zou kunnen zijn om het eenrichtingsverkeer om te draaien. Dit is ook door bewoners voorgesteld. Voordelig is dat auto's met de fietsers in de Kraanstraat meerijden richting de kruising met het fietspad. Fietsers hoeven dan geen voorrang te verlenen aan gemotoriseerd verkeer van rechts (wel aan andere fietsers). Nadelig aan deze maatregel is dat op het Marktveld relatief veel fietsers van noord naar zuid rijden. Deze fietsers krijgen in dat geval juist te maken met verkeer dat in tegengestelde richting rijdt, terwijl er sprake is van een erg smalle rijbaan op het Marktveld. Ook is het zicht voor automobilisten op de kruising Marktveld – Hoogstraat op verkeer van rechts beperkt, wat ook met name voor fietsers vanuit de Veerstraat via Hoogstraat naar Marktveld een risico met zich meebrengt. Er is op het kruispunt niet tot nauwelijks ruimte om uit te wijken, waardoor onoverzichtelijke en onduidelijke situaties kunnen ontstaan. Daarnaast bestaat het risico dat (te) grote voertuigen op dit punt in een fuik rijden, omdat er op de kruising voor sommige voertuigen te weinig manoeuvreerruimte is. Ook dit vormt een risico voor de verkeersveiligheid en mogelijke schade aan gebouwen of wegmeubilair. Anderzijds kan gesteld worden dat het omdraaien van de rijrichting er wel aan bijdraagt dat er minder verkeer door het Marktveld rijdt. Tijdens een locatiebezoek is geconstateerd dat er voertuigen vanaf de Veerstraat via het Marktveld naar de rotonde N228 rijden, terwijl dat bij voorkeur via de Hoogstraat plaatsvindt. Indien het eenrichtingsverkeer wordt omgedraaid, kan dit verkeer enkel via de Hoogstraat in westelijke richting weggrijden.

De mogelijkheid tot het inrichten van de Kraanstraat als fietsstraat is geopperd door de gemeente. Dit zou betekenen dat de fietsers in de voorrang worden gesteld. Voordelig is dat fietsers een duidelijke plek op de weg krijgen, waarbij de auto 'te gast' is. Nadelig is echter dat fietsers geen voorrang hoeven te verlenen aan verkeer van rechts, waardoor zij geneigd zijn sneller te gaan fietsen. Omdat het zicht op de locatie al beperkt is, neemt het risico toe dat weggebruikers elkaar over het hoofd zien. Door het hogere snelheidsverschil zullen de gevolgen bij een aanrijding ernstiger zijn. Los van bovenstaande is het wenselijk een fietsstraat toe te passen als onderdeel van een duidelijke fietsstructuur, waarbij op grotere schaal (bijvoorbeeld in meerdere kernen langs de N228) fietsmaatregelen worden getroffen om een hoofdfietsroute te benadrukken. Korte segmenten, in dit geval ca. 100 meter, hebben daardoor slechts een beperkte geloofwaardigheid/toegevoegde waarde.

Geadviseerd wordt om de bestaande situatie te behouden. Het risico op nieuwe verkeersonveilige situaties is groter dan in de bestaande inrichting.

Kruispunt Grote Haven – Hoogstraat

Bewoners van Haastrecht geven aan het kruispunt Grote Haven – Hoogstraat als onveilig te ervaren. Om het kruispunt te onderzoeken is een locatiebezoek uitgevoerd tijdens de ochtendspits (8:00 – 9:00 uur) op 11 januari 2023. Daarbij zijn de volgende kenmerken en aandachtspunten naar voren gekomen.

Inrichting rijbaan

- De Grote Haven en de Hoogstraat (west) zijn ingericht als erftoegangsweg met een maximum toegestane snelheid van 30 km/h. De Hoogstraat (oost) is ingericht als woonerf, hier geldt een maximum toegestane snelheid van 15 km/h.
- Langs de Hoofdstraat is een voetgangersstrook aanwezig aan de noordzijde.
- Langs de Grote Haven zijn voetpaden aanwezig. Om van de Grote Haven naar de Hoogstraat dient gebruik te worden gemaakt van het oostelijke voetpad, waar men via een trap omhoog kan en via de uitritconstructie op het kruispunt de Hoogstraat kan oversteken. Via de westzijde moeten voetgangers gedeeltelijk over de rijbaan lopen en bij de eerste woning de Hoogstraat oversteken.
- De rijbaan op de Grote Haven is 6,4 m breed. De Hoogstraat (west) is 4,4 m en de Hoogstraat (oost) is 3 m breed.
- De Grote Haven is in twee richtingen berijdbaar. De Hoogstraat, zowel oost als west, is ingesteld als eenrichtingsweg. Voor fietsers geldt hiervoor een uitzondering.
- De rijbanen bestaan uit gebakken klinkers. Ondanks dat voetpad in een andere kleur en patroon is gestraat, is er weinig contrast tussen rijbaan en het voetpad. Met name in het donker of bij slecht weer kan dit onderscheid slecht herkenbaar zijn.
- In de binnenbocht tussen de Grote Haven en de Hoogstraat (west) zijn betonnen bollen geplaatst, mogelijk ter bescherming van de bebouwing. De bollen hebben tevens een geleidend effect.
- De bocht van de Grote Haven naar de Hoogstraat (west) is niet vloeiend vormgegeven. Dit geldt met name voor de binnenbocht, die als het ware meer 'afgesneden' is.



Figuur 3 bestaande inrichting kruispunt Grote Haven - Hoogstraat

Zicht

- De zichtlijnen tussen de Grote Haven en de Hoogstraat zijn beperkt. Er is sprake van ca. 20 – 25 m zicht vanaf de Grote Haven naar de Hoogstraat, zie figuur 4. Het zicht wordt deels belemmerd door de bebouwing en deels door een laag muurtje, zie figuur 5.
- De openbare verlichting is beperkt op de kruising. Er is verlichting aanwezig, maar is vrij zwak en heeft een gele/warme kleur. Hierdoor worden de kruising en gebruikers niet specifiek uitgelicht.



Figuur 4 zichtlijn vanaf Grote Haven naar Hoogstraat (west)

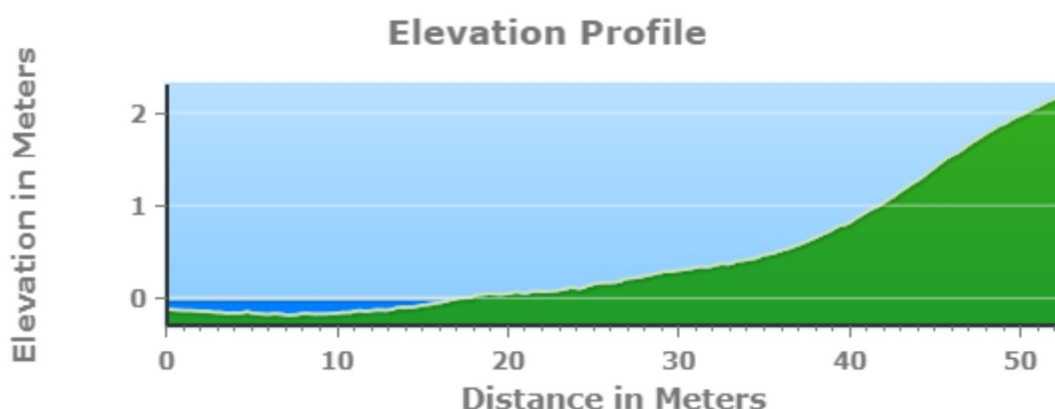


Figuur 5 beperkt zicht door bebouwing en muur op verloop rijbaan



Hoogte

- De Grote Haven loopt naar de Hoogstraat ruim 2,2 meter omhoog met een gemiddelde helling van 6,7%. Op het steilste gedeelte is de helling ca. 10%.
- De uitritconstructie die als aansluiting van het oostelijke gedeelte de Hoogstraat dient ligt diagonaal in de helling. Daarbij ontstaat het risico dat fietsers door de schuine hoek opzij worden geduwd, met name bij gladde omstandigheden.
- De uitritband van de uitritconstructie zelf is, doordat deze in de helling ligt, extra stijl.



Figuur 6 hoogteprofiel van Grote Haven naar kruispunt met Hoogstraat

Gedrag

- Zowel fietsers als automobilisten neigen naar de binnenbocht, zie figuur 7 en 8. Voor automobilisten van de Grote Haven naar de Hoogstraat (west) is dit een logische lijn vanwege het eenrichtingsverkeer en dat de rijbaan smaller wordt. In figuur 8 is de veelgebruikte rijlijn ingetekend en tevens zichtbaar door het natte wegdek.
- Het risico ontstaat dat automobilisten onvoldoende rekening houden met fietsers die, in tegenstelling tot het gemotoriseerd verkeer, wel in twee richtingen rijden op de Hoogstraat. Tijdens het locatiebezoek zijn geen (bijna)conflicten geconstateerd.
- Voor fietsers is het lastig accelereren wanneer zij (vanuit stilstand) omhoog moeten. Op dat moment zijn ze ook geneigd meer uit te wijken.
- De snelheid van het verkeer is laag op dit punt, mede vanwege het zicht, de krappe bocht en de helling. Hierdoor ontstaat meer tijd voor verkeer om op elkaar te reageren. De gevolgen bij een eventuele aanrijding zijn door de lage snelheid in de regel minder ernstig.
- Voetgangers aan de oostzijde maken gebruik van de rijbaan, waarschijnlijk om de trap aan de oostzijde te vermijden. Hierdoor ontstaat ook uitwijkgedrag van auto's en fietsers richting de binnenbocht.



Figuur 7 fietsers in de binnenbocht



Figuur 8 veelgebruikte rijlijn door autoverkeer

Ongevallenregistratie

In de ongevallenregistratie Viastat zijn tussen 2014 en 2023 twee ongevallen geregistreerd op het kruisingsvlak. Eén daarvan betrof een ongeval waar een automobilist, twee fietsers en een voetganger bij betrokken waren. Hierbij is één fietser gewond geraakt. De exacte aanleiding is onbekend, maar het betrof een frontale aanrijding, wat mogelijk te koppelen is aan het afsnijden van de bocht. Het andere ongeval betrof een enkelzijdig ongeval waarbij een bestelauto een vast object heeft geraakt. Mogelijk dat dit een van de betonnen bollen betrof.

Op de Grote Haven, halverwege de helling, heeft een ongeval plaatsgevonden met een bestelbus en drie auto's. Daarbij stond één voertuig geparkeerd. Uit mediaberichten blijkt dat een bestuurder mogelijk onwel is geworden. Twee personen raakten gewond. Direct naast de kruising op de Hoogstraat (west) heeft ook een ongeval plaatsgevonden, maar hier zijn geen details over bekend.



Mogelijke maatregelen

De fysieke ruimte om infrastructurele wijzigingen door te voeren is beperkt. De verkeersruimte ligt opgesloten tussen de bebouwing. Daarnaast speelt ook het hoogteverschil een beperkende rol voor de ruimtelijke mogelijkheden. Binnen de ruimte die beschikbaar is zijn de volgende maatregelen mogelijk:

- Kruising gelijkwaardig inrichten.
 - Door de kruising als gelijkwaardig in te richten ontstaat een T-kruising, waar verkeer van rechts voorrang heeft.
 - De uitritconstructie kan daarmee weg worden gehaald.
 - De Hoogstraat (oost) wordt dan ingesteld als erftoegangsweg (30 km/h) in plaats van een woonerf (15 km/h).
 - Voordelig is dat er een kruisingsvlak ontstaat waarop de gewenste rijlijnen duidelijker zijn. Auto's zullen bij een gelijkwaardige kruising meer rechts blijven omdat ze rekening moeten houden met verkeer dat voorrang heeft.
 - Nadelig is dat de route via de Hoogstraat (oost) interessanter wordt als verbinding tussen de N228 en de Hoogstraat (west). Voor wat betreft de inrichting en functie is de Hoogstraat (oost) hier niet voor geschikt. Meer gebruik van deze verbinding verhoogd het risico op (extra) verkeershinder. Ook nadelig is dat verkeer vaker stil komt te staan op de helling, omdat verkeer vanuit de Grote Haven voorrang moet verlenen aan verkeer vanuit de Hoogstraat (oost). Met name voor fietsers is dit oncomfortabel en kan tot onveilige situaties leiden.
- Kruisingsvlak aanpassen
 - De binnenbocht tussen de Grote Haven en Hoogstraat (west) kan vloeiender worden ingepast. Met name de binnenbocht kan iets ruimer worden vormgegeven waardoor (auto)verkeer minder geneigd is de binnenbocht te nemen.
 - Hiermee kan ook de uitritconstructie worden opgeschoven en meer 'op de dijk' worden geplaatst. Daardoor ligt de uitritconstructie minder onder een helling wat gunstiger is voor de fietsveiligheid.
- Bocht beter geleiden met behulp van materialisatie
 - Door duidelijker onderscheid tussen rijbaan en trottoir zal verkeer meer geneigd zijn de gewenste rijlijnen te volgen. Meer contrast in materialisatie of het gebruik van banden draagt hieraan bij.
- Openbare verlichting
 - Door meer, sterkere of gebundelde openbare verlichting toe te passen is de kruising duidelijker zichtbaar onder donkere omstandigheden.

Geadviseerd wordt om het kruisingsvlak zodanig aan te passen dat deze beter aansluit bij de gewenste rijlijnen en de kruising te voorzien van meer contrasterende materialisatie. Op basis van het schetsontwerp van 24 april 2022 lijkt hier aan te worden voldaan. Ter aanvulling is het raadzaam de openbare verlichting te versterken op het kruispunt. Het gelijkwaardig inrichten van de kruising is af te raden vanwege nadelige effecten met betrekking tot het gebruik van de Hoogstraat (oost).



Parkeren

Parkeerdruk

Enkele bewoners zien graag meer parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp. Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek (zie notitie 'Parkeeronderzoek centrum Haastrecht', [REDACTED] d.d. 30-9-2022) kan worden gesteld dat er sprake is van een hoge parkeerdruk in het centrum.

Vanuit de parkeerbehoefte is het voor de hand liggend om meer parkeerplaatsen te realiseren. Er zal echter een afweging moeten plaatsvinden tussen meer parkeren of meer verblijfskwaliteit. In een historisch centrum als Haastrecht is de ruimte per definitie te beperkt om alle functies evenveel ruimte te geven. Dit zal deels een politieke afweging zijn. In het kader van een autoluw centrum waarin verblijfskwaliteit en leefbaarheid worden benadrukt is steeds minder plaats voor autogebruik en dus ook parkeren. Gesteld kan worden dat de parkeerplaats op het Concordiaplein voor veel bewoners, bezoekers en ondernemers een acceptabel alternatief kan zijn. De loopafstand tussen het parkeerterrein op de Grote Haven en het Concordiaplein is ongeveer 150 m.

Haaks of langsparkeren

Met betrekking tot de inpassing van parkeerplaatsen wordt door bewoners aangegeven dat zij liever langsparkerplaatsen hebben in plaats van haakse parkeervakken op de Grote Haven. Beide opties zijn mogelijk binnen de richtlijnen. Vanuit verkeersveiligheid is langsparkeren conform de richtlijnen wenselijker, omdat bij haaks parkeren sprake is van beperkt zicht op het verkeer.

Een aandachtspunt op de Grote Haven is dat verkeer uit meerdere richtingen komt (rijbaan, parkeerplaatsen plein) en dat er fietsers op de rijbaan zitten. Indien voor haaks parkeren wordt gekozen is het daarom wenselijk om te zorgen dat het zicht op verkeer op de rijbaan zo goed mogelijk is. Dit kan bijvoorbeeld worden versterkt door een extra (manoeuvree)strook voor de parkeerplaatsen te realiseren, waardoor voertuigen niet direct op de rijbaan komen bij het (achteruit) uitrijden.

Blaauwe Zone

Bewoners geven aan dat de blauwe zone (parkeerschijfzone) in Marktveld onvoldoende benut wordt en kan worden weggelaten in het nieuwe centrumplan.

Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek (zie notitie 'Parkeeronderzoek centrum Haastrecht', [REDACTED] d.d. 30-9-2022) kan worden gesteld dat de blauwe zone aan het Marktveld binnen de geldende venstertijden tussen de 44% en 67% benut wordt. Er zijn altijd drie of meer plaatsen beschikbaar. Op basis van de totale parkeerdruk in de blauwe zones kan worden gesteld dat indien de blauwe zone op het Marktveld wordt opgeheven, dat de overige blauwe zones nog voldoende restcapaciteit hebben om dit te compenseren.

Indien het wenselijk is om het aantal parkeerplaatsen binnen blauwe zones te verminderen, is de blauwe zone in het Marktveld het meest voor de hand liggend om op te heffen. Enerzijds doordat de locatie voor bezoekers enigszins afgezonderd ligt en daardoor minder voor de hand liggend is. En anderzijds om tegemoet te komen aan de hoge parkeerdruk in het overig gedeelte van het Marktveld.



Voor de blauwe zones op de Grote Haven geldt dat deze tijdens op het drukste moment waarin de blauwe zones actief waren 60% bezetting hebben (dinsdagochtend 10:00 uur). Dat geeft een restcapaciteit van 17 voertuigen op dat moment. Dat biedt ruimte om een deel van de parkeerplaatsen uit de blauwe zone te halen, om bijvoorbeeld de parkeerdruk in de Wagenmakersstraat te verlichten.

Bovenstaande conclusies zijn gebaseerd op momentopnamen. Het risico bestaat dat die momenten niet voldoende representatief zijn voor de gemiddelde situatie.

Indien het wenselijk is om optimaal gebruik te maken van de parkeercapaciteit is het advies om het aantal parkeerplaatsen in de blauwe zone te verminderen. Het opheffen van blauwe zones kan wel als gevolg hebben dat de parkeerdruk in het totale onderzoeksgebied toeneemt. Evaluatie van dergelijke maatregelen is daarom raadzaam.

Mogelijkheid vergunningen/ontheffingen

Een aanvullende maatregel om het gewenste gebruik van parkeervoorzieningen te beïnvloeden is het invoeren van parkeervergunningen of ontheffingen voor de blauwe zone.

Een ontheffing voor een blauwe zone biedt voertuigen uitzondering voor de parkeerschijfzone. Voertuigen met een ontheffing mogen te allen tijde in een blauwe zone (langdurig) parkeren. Voordelig is dat er gerichter onderscheid kan worden gemaakt tussen bewoners, ondernemers en bezoekers. Ontheffinghouders hebben meer ook keuze in waar ze kunnen parkeren. Zij hoeven niet te wachten tot buiten de venstertijden.

Nadelig is dat voertuigen met een ontheffing binnen de gestelde venstertijden parkeercapaciteit ontnemen van de blauwe zone. De flexibiliteit van de blauwe zone neemt daarmee af. Ook kunnen voertuigen met ontheffing binnen de blauwe zone meer op plaatsen gaan staan waar langparkeren minder gewenst is vanuit bijvoorbeeld ondernemers. Een bewoner kan bijvoorbeeld zijn/haar voertuig meerdere dagen bij een winkel voor de deur zetten, terwijl het voor de winkelier prettig is dat klanten daar kort kunnen parkeren.

Parkeervergunningen zijn vergunningen waarmee vergunninghouders binnen een bepaald gebied mogen parkeren. De voor- en nadelen zijn grotendeels gelijk aan een ontheffing binnen een blauwe zone. Bijkomend nadeel is echter dat mensen die geen vergunning hebben niet in het gebied mogen parkeren of moeten betalen om te parkeren. Dat laatste werpt, met name in een kleine kern als Haastrecht, een grote drempel op om binnen het centrum te parkeren. Dit maakt een bezoek aan de kern voor veel bezoekers ook minder interessant.

Er kan gekozen worden om een deel van de kern voor vergunninghouders te reserveren en een deel als blauwe zone aan te wijzen. Een dergelijke gebiedsindeling vindt in de regel plaats op basis van logische grenzen bij een duidelijke scheiding van functies. In Haastrecht is veel menging van functies (wonen, werken, horeca, winkelen) en daarmee ook van parkeermotieven. Dat gegeven in combinatie met een relatief kleine (potentiële) zonering zal daardoor snel leiden tot onduidelijkheid over waar wel en niet geparkeerd mag worden. Ook kan snel als ongeloofwaardig worden ervaren als bijvoorbeeld het



parkeerterrein op de Grote Haven vol staat, maar dat er enkele meters verder veel plaatsen beschikbaar zijn voor vergunninghouders die niet benut worden.

Voor beide systemen geldt dat het invoeren en in stand houden van het systeem kosten met zich meebrengt. In de regel worden legekosten verrekend op de ontheffing-/vergunninghouders. Het betalen van deze kosten brengt ook de verwachting met zich mee dat er goed op wordt gehandhaafd. Dit vergt mogelijk extra inzet van parkeerhandhaving.

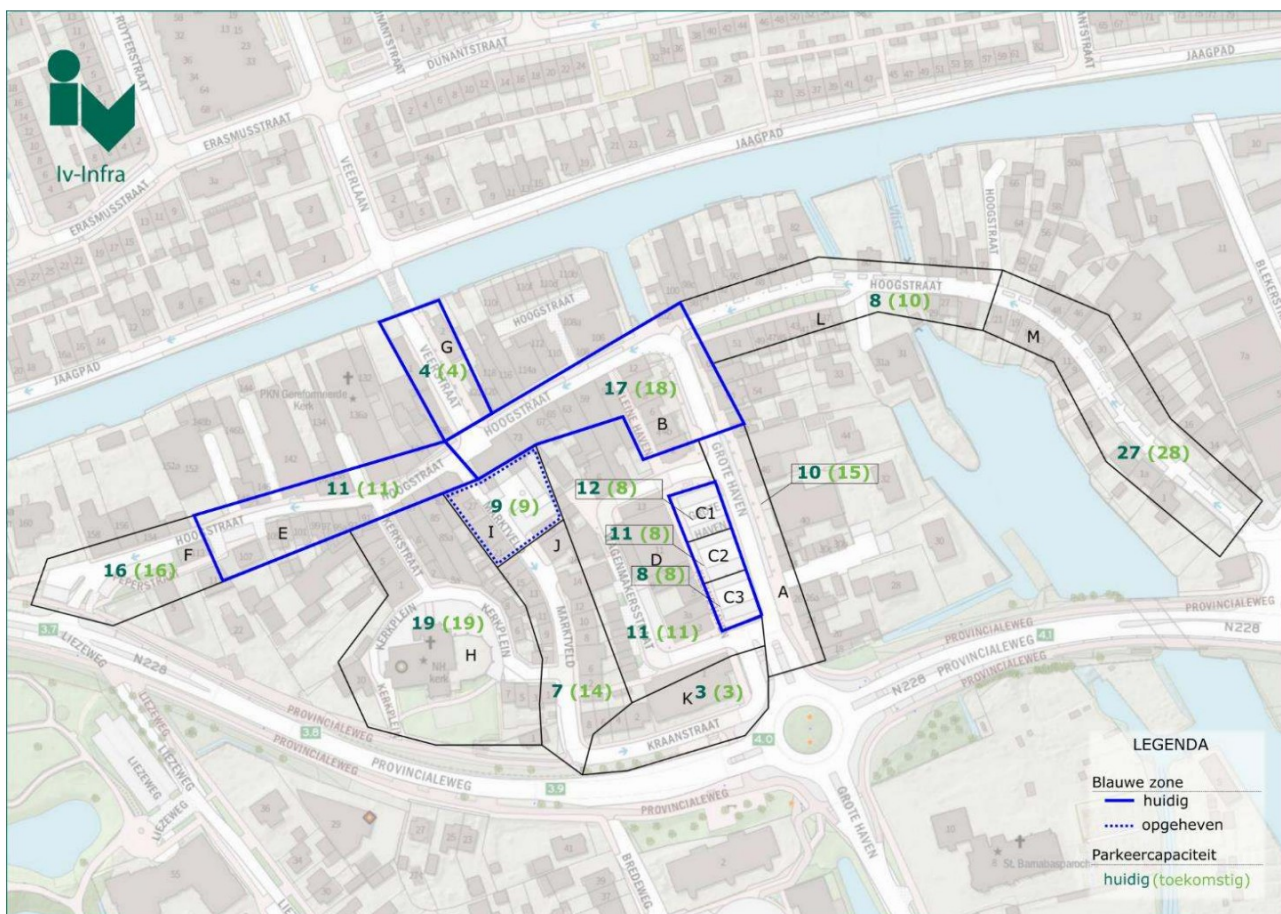
Voor beide systemen geldt dat voor het instellen verkeersbesluiten nodig zijn, waarbij de noodzaak voor een dergelijk systeem dient te worden onderbouwd. Hoewel er uit het parkeeronderzoek naar voren komt dat sprake is van een hoge parkeerdruk, is het gezien de diversiteit aan parkeermotieven slechts voor een beperkte doelgroep een oplossing.

Als advies geldt om vooralsnog geen ontheffingen of vergunningen in te voeren. De voorziene herverdeling van parkeerplaatsen binnen en buiten de blauwe zone in het nieuwe centrumplan biedt meer parkeerruimte voor langparkeerders, zonder dat het functioneren van de blauwe zone onder druk komt te staan. Dat is gunstig voor de balans. Geadviseerd wordt om deze herverdeling na bijvoorbeeld een half jaar te evalueren. Het instellen van ontheffingen en/of vergunning is een reactieve maatregel die later alsnog kan worden toegepast.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat bij een eventuele overweging om ontheffingen of vergunning toe te passen aanvullend onderzoek noodzakelijk is. De uitgevoerde parkeerdrukmeting geeft onvoldoende inzicht in motieven (wie parkeert waar, wanneer en hoelang). Een parkeerduurmeting en enquête geeft hier meer inzicht in.

Capaciteit nieuwe centrumplan

In figuur 9 is een vergelijking tussen bestaande capaciteit en de capaciteit van het nieuwe ontwerp weergegeven.



Figuur 9 Parkeercapaciteit bestaand en nieuw

Schetsontwerp

Het concept schetsontwerp van 24 april 2022 is voorzien van opmerkingen/verbetervoorstellen. Deze opmerkingen zijn in een losse tekening opgenomen, zie bestand:

(HST2003_SOG-T99 Concept_Nieuwe situatie_kleur_(opmerkingen iv-infra).pdf).



A. Bijlage

Zie meegezonden document: 'INFR220667-TEL-Uitwerking tellingen Haastrecht'

B. Bijlage

Zie meegezonden document: HST2003_SOG-T99 Concept_Nieuwe situatie_kleur_(opmerkingen iv-infra).pdf