Verkeersonderzoek Noordwijk-Binnen

Kansrijke maatregelen voor de geconstateerde knelpunten

Opdrachtgever: Gemeente Noordwijk

Revisie: 1.0

Datum: 31 januari 2022

Iv-Infra b.v.

Ingenieursbureau met Passie voor Techniek

Titel document:	Verkeersonderzoek Noordwijk-Binnen
Ondertitel document:	Kansrijke maatregelen voor de geconstateerde knelpunten
Referentie:	Infr210278
Auteurs:	Karianka Klijn, Ramon Kienhuis
Goedgekeurd:	Bertjan de Boer
Datum:	31 januari 2021
Opdrachtgever:	Gemeente Noordwijk
Project:	Onderzoek naar verkeer Noordwijk-Binnen met aandacht voor circulatie van het verkeer, bereikbaarheid, parkeren en veiligheid.

Samenvatting

De gemeente Noordwijk is een onderzoek gestart naar de verkeerscirculatie in het centrum van Noordwijk-Binnen, met aandacht voor de éénrichtingsstructuur, de verkeerscirculatie, het parkeren en de verkeersveiligheid. Participatie speelt een belangrijke rol: in het centrum spelen diverse belangen en de gemeente wil graag inzicht in de verschillende beelden op deze problematiek.

Voor het onderzoek is gekozen voor een aanpak waarbij inwoners en stakeholders nadrukkelijk betrokken zijn bij het opstellen en formuleren van het advies aan de gemeente Noordwijk. Na een brede inventarisatie naar knelpunten is een Kernteam samengesteld waarin de verschillende belangen zijn vertegenwoordigd.

Voor het onderzoek zijn de knelpunten in Noordwijk-Binnen benoemd en zijn de oplossingsrichtingen verkend samen met de gemeente, het Kernteam. Dit proces is inhoudelijk begeleid door Iv-Infra.

Noordwijk-Binnen kenmerkt zich door een historisch gegroeide wegenstructuur met smalle wegen die de autonome groei van het verkeer niet langer kan bijbenen. Het Kernteam geeft aan dat de verschillende verkeersdeelnemers in de knel komen in de beschikbare ruimte.

De volgende thema's zijn in het onderzoek uitgewerkt:

1 **Verkeerscirculatie**
2 **Verkeersveiligheid**
3 **Jeroensplein**
4 **Parkeren**

1. **Verkeerscirculatie**
2. **Verkeersveiligheid**

Het knelpunt wordt gevormd door de huidige inrichting van de veelal smalle wegen, waarlangs veelvuldig wordt geparkeerd. De verschillende verkeersdeelnemers maken gebruik van de beperkte beschikbare ruimte. Als oplossingsrichting is een beter onderscheid tussen doorstromingswegen en verblijfgebieden gewenst. De doorstromingswegen langs het centrum (via de ruit) kunnen nog beter worden ingericht, zodat het doorgaande verkeer buiten het centrumgebied wordt afgewikkeld. Binnen de ruit geldt nu al een 30 km/uur regime, waarmee het autoverkeer gelijkwaardig is aan de voetgangers en de fietsers. De inrichting van de wegen wordt niet consequent doorgevoerd, waardoor er een spanning ontstaat tussen de verschillende gebruikers. Als oplossingsrichting kan gedacht worden aan een inrichting van enkele straten tot 'auto te gast', waarbij het uitgangspunt wordt omgedraaid. De fietsers zijn de hoofdgebruiker van de weg, de automobilist is welkom, maar te gast. Zo blijft het mogelijk voor het verkeer om daar te komen waar men moet zijn, maar wordt het gewenste gedrag afgedwongen (zoals minder snel rijden) door een andere inrichting van de straten.

3. Jeroensplein

De huidige inrichting van het Jeroensplein wordt als onprettig en onveilig ervaren. De gebruikte bestrating is glad bij regen of bij winterse omstandigheden en hobbelig voor voetgangers. De gekozen inrichting van het gebied als '*shared space*' is ongelukkig. De combinatie van functies op het plein zorgt ervoor dat geen van de doelgroepen de vrije ruimte heeft die wordt gewenst. Het plein vormt en belangrijke entree voor het centrumgebied waardoor het (vracht-)verkeer logischerwijs gebruik maakt van het plein. Het verblijven op het plein door voetgangers en fietsers komt slecht uit de verf door de gekozen bestrating en het feit dat de ruimte wordt gedeeld met andere gebruikers.

Een complete herinrichting van het plein is complex, wel is een eenvoudige aanpassing mogelijk. Met name de gekozen afscheiding voor fietsers met behulp van bollen die in de grond liggen zijn niet effectief en zorgen voor extra risico's op ongevallen. Een uitvoering waarbij alleen visueel gezorgd wordt voor een afscheiding voor fietsers is een stap in de goede richting.

4. Parkeren

Bewoners en andere stakeholders ervaren een hoge parkeerdruk. Dit wordt onderschreven door de gehouden parkeeronderzoeken in 2018 en 2021. Met name bewoners ervaren een parkeerprobleem. Als kansrijke optie wordt het uitbreiden van betaald parkeren in combinatie met een parkeervergunning voor bewoners gezien. De uitbreiding van dit systeem brengt kansen en risico's met zich mee:

- Kans om de parkeerdruk om laag te brengen;
- Mogelijkheden om de beschikbare capaciteit beter te verdelen;
- Risico voor de onbereikbaarheid van winkels en bedrijven in het centrum.

Overdag is er over het algemeen voldoende parkeercapaciteit beschikbaar voor bijvoorbeeld het winkelend publiek. Ook is er een kans om het parkeren voor mensen die werken in het centrum beter te organiseren, bijvoorbeeld door hiervoor op afstand meer ruimte te bieden. Zo is er voor nu en voor de nabije toekomst (tot 2025) overdag voldoende ruimte om het parkeren te organiseren. Speciale aandacht moet gegeven worden aan markt- en evenementdagen. Dan wordt het Kloosterplein anders gebruikt en neemt de parkeerdruk op de omgeving toe. In die omgeving liggen verschillende terreinen zoals bij het Gemeentehuis en bij de kerk of de betaalde garage. De verdeling over de verschillende terreinen kan geoptimaliseerd worden.

Vergroot de capaciteit van de fietsenstalling in het centrum door bij de verschillende entrees extra stallingsmogelijkheden te bieden.

Inhoudsopgave

1 De aanleiding van het onderzoek 7

2 Aanpak van het onderzoek 8
2.1. Brede inventarisatie knelpunten in Noordwijk-Binnen 8
2.2. Het Kernteam 10
2.3. Participatiesessies 11
2.4. Advies 12

3 Knelpunten 13
3.1. Doelgroepen 13
3.2. Ruimtelijke Ontwikkelingen 13
3.3. Verkeerscirculatie 14
3.3.1. Eenrichtingsstructuur 14
3.3.2. Doorgaand en Bestemmingsverkeer 15
3.3.3. Laden en Lossen 16
3.3.4. Oversteekbaarheid 17
3.4. Verkeersveiligheid 17
3.4.1. Maximum snelheid 17
3.4.2. Onduidelijk wegbeeld door foutgeparkeerde voertuigen 18
3.4.3. Fietsers en scooters rijden door het voetgangersgebied 19
3.4.4. Verkeersongevallen 19
3.5. Jeroensplein 22
3.5.1. Het plein voelt onveilig 22
3.5.2. Bestrating Jeroensplein is oncomfortabel 24
3.6. Parkeren 25
3.6.1. Het parkeren voor bewoners 25
3.6.2. Markt op het Kloosterplein 25
3.6.3. Fietsparkeren op De Keuvel 25
3.6.4. Het parkeeronderzoek 26
3.6.5. Overige doelgroepen 29

4 Oplossingsrichtingen 30
4.1. Verkeerscirculatie 30
4.2. Verkeersveiligheid 36
4.3. Jeroensplein 39
4.4. Parkeren 40

5 Advies 43

BIJLAGEN **45**
A. Verkeersonderzoek Noordwijk-Binnen, Iv-Infra, augustus 2021 45

1 De aanleiding van het onderzoek

De gemeente Noordwijk wil graag een evaluatie uitvoeren van de verkeerscirculatie in het centrum van Noordwijk-Binnen. De gemeente ontvangt regelmatig klachten van bewoners en wil een beter beeld van de problematiek en de verbeterpunten die mogelijk zijn. Thema's die regelmatig terugkomen bij de klachten betreffen de éénrichtingsstructuur, het parkeren in Noordwijk-Binnen en de verkeersveiligheid in het gebied. Specifiek wordt aandacht gevraagd voor de zone rondom de basisschool De Bronckhorst en de effecten van de markt die op donderdagen staat op het Kloosterplein. De scope is gericht op de verkeersproblemen (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid) in het gebied Noordwijk-Binnen. Thema's zoals de woningbouw, recreatie of de functie van de pleinen in het gebieden vallen niet onder de scope van het project.

De gemeente Noordwijk wenst een aanpak waarbij de bewoners en stakeholders nadrukkelijk betrokken worden. In het onderzoek is gekozen voor een aanpak waarbij participatie een grote rol inneemt, waarbij om advies wordt gevraagd.

Doel van het project

Het eindproduct van het project betreft een advies aan de gemeente waarin de grootste verkeerskundige knelpunten in Noordwijk-Binnen staan benoemd met daarbij de oplossingsrichtingen waarvan de meeste winst wordt verwacht.

Dit advies bevat kwalitatieve en kwantitatieve aspecten. Via het participatietraject wordt de input van de stakeholders opgehaald. Zo ontstaat een goed beeld van wat er leeft in de gemeenschap. Met behulp van verkeerskundige tools zijn de beschikbare verkeerskundige gegevens betrokken zoals bestaande parkeeronderzoeken, ViaStat gegevens over de verkeersveiligheid en de real-time verkeersgegevens uit ODIQ.

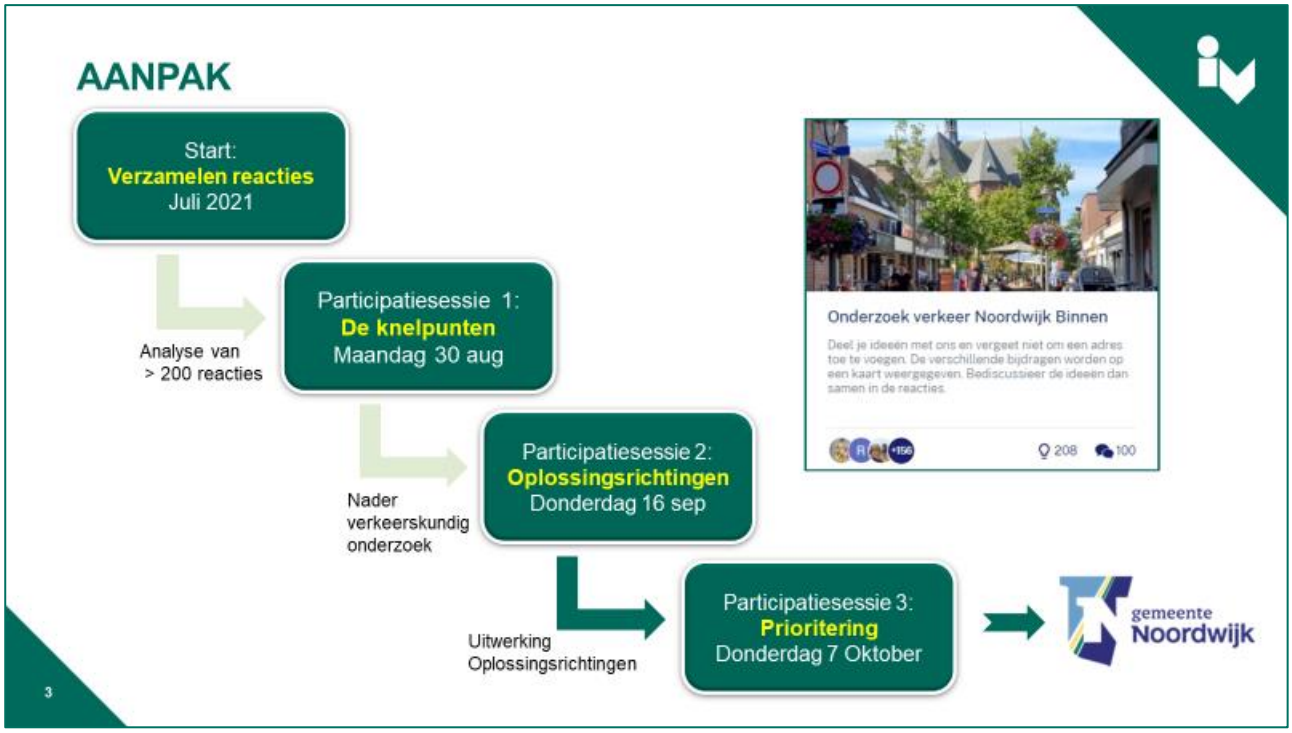
Opbouw rapport

Hoofdstuk 1 geeft de aanleiding weer voor het project en beschrijft de bedoeling van het project. Hoofdstuk 2 gaat in op de gevolgde aanpak van het onderzoek waarbij sterk is ingezet op participatie en waarbij een Kernteam is samengesteld. In hoofdstuk 3 worden de knelpunten benoemd waarbij zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve kant wordt beschreven. Hoofdstuk 4 richt zich op de oplossingsrichtingen. Ook voor de oplossingen is gewerkt vanuit twee invalshoeken: vanuit het Kernteam is ingeschat wat het draagvlak en welk oplossend vermogen wordt verwacht van de voorgestelde maatregelen. Het ingenieursbureau Iv-Infra geeft advies op basis van haar kennis over verkeerssituaties in andere gemeentes. In hoofdstuk 5 wordt het advies aan de Gemeente gegeven met de geconstateerde knelpunten en de meest kansrijke oplossingsrichtingen.

2 Aanpak van het onderzoek

Het onderzoek is in stappen opgebouwd, waarbij de ruimte is geboden voor burgers en belangenverenigingen om te participeren in het onderzoek. Hierbij zijn de volgende stappen gevolgd:

- Stap 1: brede inventarisatie van de knelpunten in Noordwijk-Binnen;
- Stap 2: oprichting van het Kernteam waarin verschillende rollen zijn vertegenwoordigd. Het Kernteam gaat aan de slag met de hoofdthema's die in stap 1 zijn verzameld;
- Stap 3: Eerste participatiesessie: De knelpunten;
- Stap 4: Tweede participatiesessie: Inventarisatie van de oplossingsrichtingen;
- Stap 5: Derde participatiesessie: Nadere uitwerking en beoordeling van de oplossingsrichtingen'
- Stap 6: Opstellen Advies.



Figuur 1: schematische weergave van de aanpak

2.1. Brede inventarisatie knelpunten in Noordwijk-Binnen

De gemeente Noordwijk heeft de ruimte geboden aan haar inwoners om aan te geven wat zij vinden van de verkeerscirculatie: welke knelpunten ziet men en welke oplossingsrichting is gewenst . Op de website Participatieplatform van Gemeente Noordwijk | CitizenLab is gedurende drie weken in juni 2021 de mogelijkheid geboden om een opmerking of een reactie te plaatsen. De bewoners en geïnteresseerden konden een locatie aanklikken of een algemene opmerking geven over de verkeerssituatie in Noordwijk-

Binnen. Via de website, via het wekelijkse huis-aan-huisblaadje en via brieven die zijn verstuurd aan de bewoners.

De inventarisatie heeft geleid tot meer dan 240 reacties. Hiermee is een goede steekproef genomen van de problemen die spelen in Noordwijk-Binnen. Op basis van de binnengekomen reacties is een clustering gemaakt van de meest voorkomende en de meest prangende problemen. Met de aanpak is een ieder die wil de mogelijkheid geboden deel te nemen. Deelname kan via een reactie via de website of via deelname aan het Kernteam. Het overzicht aan Fixi-meldingen is naast de inventarisatie gelegd. De onderwerpen van de klachten komen sterk overeen met de thema's die gevonden zijn in de inventarisatie. Dit onderzoek neemt de rol van Fixi niet over. Klachten over bijvoorbeeld beheer en onderhoud dienen via de normale weg, dus via Fixi gemeld te worden bij de gemeente.

Een uitgebreide analyse van de reacties is bijgevoegd in het document 'Verkeersonderzoek Noordwijk-Binnen, Iv-Infra, augustus 2021'.

Bevindingen

De verschillende reacties zijn gebundeld tot vier hoofdthema's. Deze hoofdthema's zijn in de vervolgstappen met het Kernteam opgepakt als de belangrijkste thema's.

1. Verkeerscirculatie

Uit de vele reacties volgt het beeld dat er veel verkeer reist door de oude kern van Noordwijk-Binnen. De structuur van de wegen is oud en deze is ontstaan in een tijd dat er geen of veel minder autoverkeer aanwezig was. Het profiel van de straten is smal en langs de wegen staan bijvoorbeeld veel bomen. Veel wegen zijn ingericht als éénrichtingsweg. Voor onbekende weggebruikers is het niet altijd even duidelijk hoe een bepaalde locatie bereikt kan worden en wat vervolgens de meest logische route uit het gebied is. Als voorbeeld wordt de basisschool De Bronckhorst genoemd. De route van en naar de school loopt via smalle eenrichtingsstraten. In de praktijk worden niet aan alle verkeersregels (éénrichting, parkeren, snelheid) voldaan.

Ook voor het vrachtverkeer geldt, dat er veel belangrijke bestemmingen liggen in het centrumgebied van Noordwijk-Binnen. De winkels moeten bijvoorbeeld bevoorraad kunnen worden. De routes van en naar deze zones zijn krap en de inrichting van laad- en loszones kan beter. Lossende vrachtwagens blokkeren soms het overige verkeer.

De ruit rond het centrum heeft een belangrijke doorstromingsfunctie. De oversteekbaarheid van de ruit is niet optimaal.

2. Verkeersveiligheid

Veel reacties gaan over de snelheid die gereden wordt. In het centrumgebied geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De beleving is, dat op enkele locaties structureel harder wordt gereden. Op de ruit rond het centrum geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur en ook die wordt op locaties zoals op de van den Mortelstraat, de Weteringkade, Lijnbaanweg, Beeklaan, Herenweg, Nieuwe Offemweg of de Gooweg overschreden.

Foutparkeerders in het studiegebied zorgen ervoor dat het verkeersbeeld soms onduidelijk wordt, en daarmee onveilig.

Fietsers en scooters rijden door de winkelstraat en komen hier in conflict met de voetgangers.

3. Jeroensplein

Bijna alle bewoners ervaren het Jeroensplein als een onprettige en onveilige locatie. De gebruikte bestrating is glad bij regen of bij winterse omstandigheden en hobbelig voor voetgangers. Het is niet duidelijk wat verwacht wordt van de verschillende gebruikers: waar moeten de voetgangers zijn, wat is bestemd voor fietsers, waar mag geparkeerd worden? Over het plein lopen diverse routes voor het autoverkeer richting het centrum, zoals bijvoorbeeld de parkeergarage 'Hof van Noortwijck'. Ook vrachtwagens moeten over het plein, bijvoorbeeld richting de laad- en losplaats van de supermarkt van Dirk van der Broek.

De bestrating op het Jeroensplein zorgt ervoor dat het verkeer veel geluidsoverlast en trillingen veroorzaakt.

4. Parkeren

Bewoners ervaren een hoge parkeerdruk, er zijn bewoners die 's avonds geen parkeerplaats kunnen vinden nabij hun bestemming. Doordat zij verder van hun bestemming af parkeren verspreidt het parkeerprobleem zich ook richting andere straten. Binnen Noordwijk zijn er verschillende parkeermogelijkheden: betaald, gratis of met een blauwe kaart. Het gebruik van deze parkeerterreinen verschilt per type.

Op marktdagen (donderdag) of tijdens evenementen op het Kloosterplein is dit parkeerterrein niet beschikbaar voor automobilisten. De druk op de overige parkeerterreinen is op die momenten veel groter.

Ook fietsers ervaren een tekort aan stallingsplaatsen. Met name bij De Keuvel zijn vaak geen plaatsen meer beschikbaar. De stalling bij De Keuvel is overvol, dit zorgt voor chaotische toestanden.

2.2. Het Kernteam

De knelpunten en mogelijke oplossingen zijn besproken met het Kernteam in een drietal participatiesessies. Getracht is om een goede afspiegeling te krijgen van verschillende belangen in het Kernteam. Via de brede uitvraag naar knelpunten konden personen ook aangeven dat men wilde deelnemen aan het Kernteam. De gemeente was aanwezig bij deze participatiesessies met het Kernteam. Zo ontstond de mogelijkheid om direct vragen te beantwoorden en om de randvoorwaarden aan te geven van het project. De participatiesessies zijn begeleid door Iv-Infra. Zij hebben gezorgd voor de inhoudelijke voorbereiding, de verslaglegging en het begeleiden van de overleggen. Bewoners hebben de mogelijkheid gehad om zich aan te melden voor het Kernteam, men spreekt niet namens anderen De inbreng is op eigen titel. Het belang van bewoners die niet in het Kernteam zitten, is geborgd door de brede analyse waarop meer dan 200 reacties zijn binnengekomen. Hieruit zijn de belangrijkste thema's gefilterd.

Samenstelling Kernteam

Het Kernteam is als volgt samengesteld:

Deelnemer	Rol
Kees van der Zalm	Bewoner - Hekelhof
Monica van Egmond	Bewoner - Binnenhof
Jan van Stijn	Bewoner - Binnenhof
Pieter van Bers	Bewoner - Voorstraat
Marion Hoek-Koudenberg	Bewoner – A. van Velsenstraat
Frans Bruijnzeel	Vereniging De Oude Dorpskern
Karel Reekers	Vereniging De Oude Dorpskern
Doris van Kampen	Veilig Verkeer Nederland
Marjolein Hensen	Directeur Basisschool De Bronckhorst
Bea Veenvliet	NOV; Noordwijkse Ondernemers Vereniging
Arno Brinkman	Winkeliersvereniging Noordwijk Binnen
Astrid van Everdingen	Fietsersbond Noordwijk
Leo Kuithof	Fietsersbond Noordwijk
Monique Bulk	Gemeente Noordwijk - Projectassistente
Jeroen Dolman	Gemeente Noordwijk - Projectleider
Tim van Steensel	Iv-Infra – Verkeerskundige - sessie 1
Ramon Kienhuis	Iv-Infra - Verkeerskundige - sessie 3
Karianka Klijn	Iv-Infra – Verkeerskundige, projectsecretaris – sessie 2
Bertjan de Boer	Iv-Infra - Projectleider

2.3. Participatiesessies

Iv-Infra heeft in opdracht van de gemeente Noordwijk een drietal participatiesessies georganiseerd. In bijeenkomsten van circa 2-3 uur is met het Kernteam achtereenvolgens besproken wat exact de problemen zijn die spelen in Noordwijk-Binnen (sessie 1), welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn (sessie 2) en hoe de verschillende rollen uit het Kernteam aankijken tegen de genoemde oplossingsrichtingen (sessie 3). De periodes tussen de workshops zijn benut door Iv-Infra voor de analyse van de binnengekomen reacties, analyse van beschikbare verkeerskundige gegevens uit ViaStat en analyse van de gegevens uit ODIQ. Deze input is vervolgens weer gehanteerd bij de voorbereiding van de komende workshop.

De workshops zijn gehouden op de volgende momenten:

- Sessie 1: Maandag 30 augustus, locatie De Wieken;
- Sessie 2: Donderdag 16 september, locatie De Wieken;
- Sessie 3: Donderdag 7 oktober, locatie Basisschool De Bronckhorst;
- Sessie 4: Bespreking conceptrapportage, dinsdag 30 november, Teams-digitaal.

2.4. Advies

De input vanuit de participatiesessies en de input vanuit Iv-Infra is samengevoegd in dit afsluitende document en heeft geleid tot het advies in hoofdstuk 5. Dit rapport inclusief advies is voorgelegd aan het Kernteam en besproken op 30 november 2021. De opmerkingen zijn verwerkt in de definitieve versie van het rapport.

3 Knelpunten

In de eerste participatiesessie die is gehouden op 30 augustus 2021, is verder ingezoomd op de knelpunten in Noordwijk-Binnen. Met het Kernteam is verkend waar de problemen liggen en welke doelgroepen daar last van hebben. Generiek is gekeken naar de doelgroepen en de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Die zijn bepalend voor de vier hoofdthema's die naar voren zijn gekomen uit de probleeminventarisatie. Vervolgens is per thema een analyse opgesteld. Het uitwerken van de oplossingsrichtingen heeft plaats gevonden in de tweede workshop en wordt beschreven in hoofdstuk 4 van dit onderzoek.

3.1. Doelgroepen

Het verkeer in Noordwijk kan worden onderverdeeld in verschillende doelgroepen, die elk een eigen karakter hebben. Dit onderscheid is belangrijk, omdat de knelpunten door de doelgroepen verschillend ervaren kunnen worden. Wat voor de ene doelgroep een probleem is, kan voor een andere doelgroep geen probleem zijn.

- Bewoners; hebben de wens om in de nabijheid van de eigen woning te parkeren. De gemeente heeft gedefinieerd dat een afstand van 200 meter rondom de woning een acceptabele afstand is. Bewoners ervaren overlast van de hoeveelheid verkeer. Dit uit zich in geluidsoverlast, trillingen en een onveilig gevoel vanwege voertuigen die te hard rijden.
- Werknemers: Er zijn veel mensen werkzaam in het studiegebied, bijvoorbeeld in de winkels in het centrumgebied. Daarnaast zijn er grote werkgevers zoals Marente – Jeroen, de basisschool Bronckhorst of de gemeente Noordwijk zelf. Een deel van de medewerkers komt met de auto naar het werk en maakt gebruik van de parkeergelegenheid die aanwezig is in het centrum.
- Hotel/B&B: in het gebied bevinden zich enkele hotels en Bed & Breakfast-gelegenheden. De bezoekers komen deels met de auto en zijn minder goed bekend met de verkeerssituatie.
- Winkelend publiek; het centrumgebied (supermarkt + winkels) wordt veel bezocht door Noordwijkers en andere inwoners uit de omliggende kernen. Zij verblijven vaak maximaal 2 uur in de kern en weten goed waar de mogelijkheden liggen om (gratis) te parkeren.
- Scholieren: Het schoolgaande verkeer kenmerkt zich door meerdere piekmomenten 's ochtends en 's middags. Veel scholieren komen te voet of met de fiets, een deel wordt gebracht per auto. Deze modaliteiten komen elkaar tegen rond de school en dit zorgt op de piekmomenten voor chaotische taferelen.

3.2. Ruimtelijke Ontwikkelingen

Het aantal woningen in het centrumgebied is de afgelopen jaren toegenomen. De huidige ontwikkelingen laten zien dat deze trend zich naar alle waarschijnlijkheid voort zal zetten. Ook wordt verwacht dat er meer ondernemingen komen in het gebied. Concrete voorbeelden zijn:

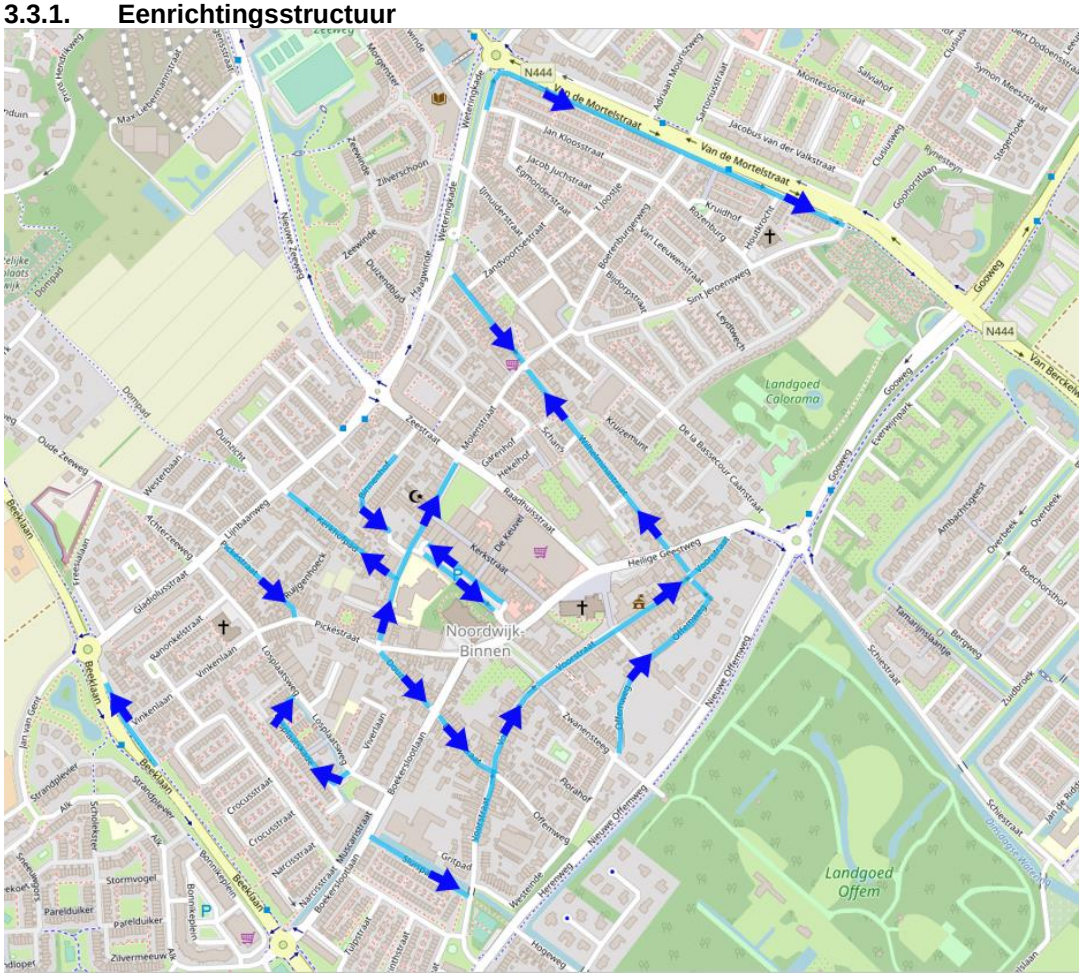
- Het opsplitsen van bestaande woningen;
- Het opvullen van nu leegstaande panden in het centrum;
- De realisatie van een nieuwe supermarkt nabij Bronkhorststraat/Raadhuisstraat.

3.3. Verkeerscirculatie

Vanuit de brede analyse zijn de volgende knelpunten benoemd:

a. Onduidelijke verkeersstructuur vanwege diverse eenrichtingswegen. Voor gebruikers is het niet duidelijk hoe specifieke locaties bereikt, dan wel verlaten dienen te worden. Vanwege de eenrichtingswegen dient dit via verschillende routes te gebeuren.
b. Doorgaand verkeer in Noordwijk-Binnen; waarbij het doorgaande verkeer is gedefinieerd als verkeer dat van de ruit, via het centrumgebied naar de ruit rijdt. De omvang van het doorgaand verkeer is niet onderzocht.
c. De ruimte voor laden- en lossen van vrachtwagens is beperkt. Leden uit het Kernteam geven aan dat het overige verkeer wordt gehinderd wordt wanneer de vrachtwagens geladen of gelost worden. De verwachting is, dat met enkele kleine aanpassingen het laden- en lossen beter kan worden geoptimaliseerd.
d. De oversteekbaarheid van de ruit is niet optimaal.

3.3.1. Eenrichtingsstructuur



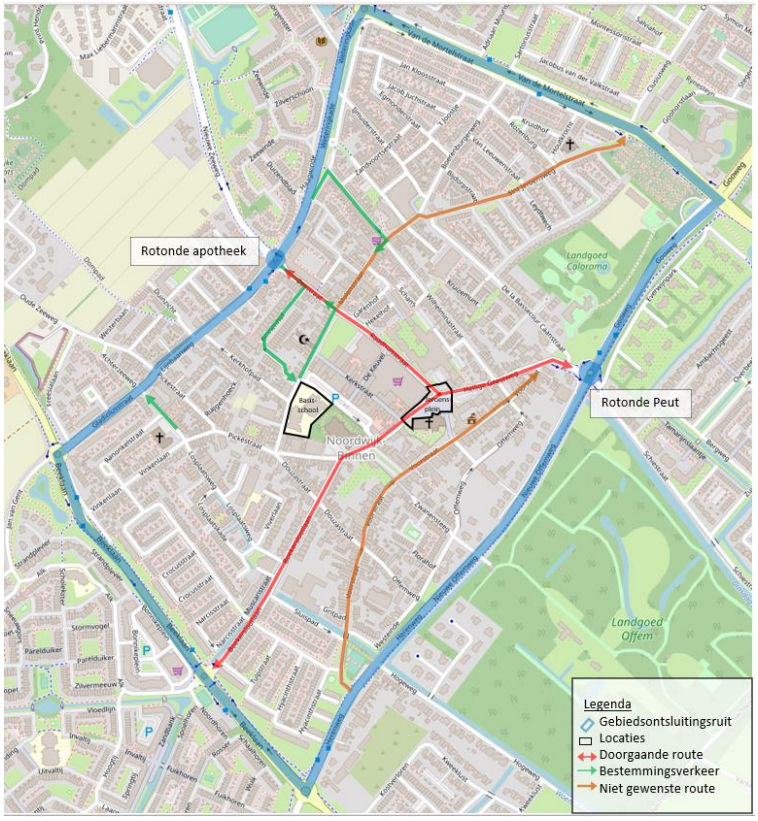
Figuur 2: huidige eenrichtingsstructuur

De wegenstructuur van Noordwijk-Binnen is in een ver verleden ontstaan. De structuur is niet ingericht op basis van de moderne auto. Veel straten hebben een smal profiel en de ruimte voor parkeren is beperkt. Met het invoeren van eenrichtingsverkeer wordt voorkomen dat op enkele zeer smalle wegen het verkeer elkaar tegenkomt. Twee bijzondere locaties in het centrumgebied zijn de basisschool De Bronckhorst en het Kloosterplein. Dit plein wordt op donderdagen gebruikt voor markt en incidenteel worden evenementen georganiseerd, zoals de kermis. De toegang vanaf het noordwesten naar deze locaties loopt via eenrichtingsweg het Binnenhof. De zone wordt verlaten via de Bronckhorststraat. Voor beide straten geldt, dat de hoofdfunctie wonen/verblijven is en dat het hinderlijk is dat er verkeer met een andere bestemming door de straten rijdt.

De wegenstructuur in Noordwijk-Binnen is onduidelijk. De historische kern is opgebouwd uit veel smalle straten zonder een duidelijke hiërarchie. Vanwege de eenrichtingsstraten dienen enkele bestemmingen op een andere manier verlaten te worden, dan dat ze bereikt worden. Veel gebruikers zijn goed bekend in het centrum. De inschatting van het Kernteam luidt, dat daarmee wordt het probleem niet als een zeer groot probleem ervaren. Voor dit onderzoek is niet gesproken met bezoekers van het centrum van Noordwijk.

3.3.2. Doorgaand en Bestemmingsverkeer

In figuur 3 staan de verschillende types verkeer weergegeven.



Figuur 3: Doorgaand- en Bestemmingsverkeer

Het doorgaande verkeer voor dit onderzoek is gedefinieerd als het verkeer dat geen herkomst- of bestemming heeft binnen de ruit van Noordwijk-Binnen. Als voorbeeld geldt het verkeer dat vanaf Noordwijkerhout via Peut-Schiestraat-Heilige Geestweg-Raadhuisplein-Zeestraat richting Noordwijk aan Zee rijdt. In figuur 3 zijn deze routes met rood weergegeven. Er zijn natuurlijk meer doorgaande routes mogelijk, maar uit de input van de participatiesessies blijkt, dat dit de meest voorkomende routes zijn.

Het bestemmingsverkeer kan opgedeeld worden in twee categorieën:

- Verkeer met een herkomst of bestemming in het gebied, waarbij men kiest voor de kortste route van en naar de ruit voor de verplaatsing. Dit is gewenst bestemmingsverkeer. In figuur 3 zijn enkele voorbeeldroutes met groen aangegeven.
- Verkeer met een herkomst of bestemming in het gebied, waarbij men kiest voor een langere route door het centrumgebied richting de ruit. Dit is ongewenst bestemmingsverkeer. In figuur 3 zijn enkele voorbeeldroutes met oranje weergegeven.

Tenslotte kan sprake zijn van lokaal verkeer, oftewel verkeer met zowel de herkomst als de bestemming binnen de ruit. Dit betreft een klein deel van het verkeer. In de meeste gevallen is het logisch dat dit verkeer gebruik maakt van de wegen in het centrumgebied.

3.3.3. Laden en Lossen

De winkels in het centrumgebied van Noordwijk-Binnen moeten bevoorraad kunnen worden. De ruimtes die hiervoor beschikbaar zijn, zijn niet altijd optimaal te gebruiken. Wanneer vrachtwagens gelost worden, dan wordt in enkele gevallen het overige verkeer gehinderd, omdat de voorzieningen voor het vrachtverkeer krap zijn gedimensioneerd. De grootste vrachtwagen (voor Action) lost volgens afspraak voor 10 uur ’s ochtends.

Figuur 4 : Laden- en Lossen van vrachtwagens op deze locatie op de Raadhuisstraat geeft overlast voor het overige verkeer

3.3.4. Oversteekbaarheid

De ruit rond het centrum heeft een belangrijke doorstromingsfunctie. De ruit wordt gevormd door gebiedsontsluitingswegen. Hier past een inrichting bij die gericht is op een vlotte doorstroming. Het oversteken van deze wegen dient plaats te vinden nabij de kruisingen op duidelijk aangegeven te worden. De oversteekbaarheid voor het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) is niet optimaal. Parallel aan dit onderzoek worden enkele rotondes aangepast. De fietsers binnen de bebouwde kom krijgen voorrang. Hiermee sluit de inrichting aan op de standaard indeling die in Nederland wordt gehanteerd. Daarbij wordt ook het oversteken voor voetgangers aangepakt. De volgende rotondes zijn in 2021 verbeterd:

- Rotonde Zeestraat/Lijnbaanweg/Nieuwe Zeeweg/Weteringkade
- Rotonde Boekerslootlaan/Beeklaan/Bonnikeplein
- Van de Mortelstraat/Weteringkade/van Panhuysstraat/Duinwetering
- Rotonde bij tankstation Peut (Gooweg/Schiestraat/Nieuwe Offemweg) – Fase 1 – fietsers in de voorrang.

Bij de rotonde bij het tankstation Peut wordt nog geen mogelijkheid geboden voor voetgangers om aan de zijde van de Nieuwe Offemweg over te steken. Dit kan een aanvullende maatregel worden (fase 2).
Vanuit de visie Horeca en Retail worden middelen gereserveerd voor een betere oversteekvoorziening tussen de Voorstraat en de kerk. In dezelfde visie wordt ook gesproken over de verdere herinrichting van het Kloosterplein, waardoor er minder parkeervakken worden gerealiseerd op het plein. Deze visie is onafhankelijk ontwikkeld van dit participatieonderzoek naar Noordwijk-Binnen.

3.4. Verkeersveiligheid

Vanuit de brede analyse zijn de volgende knelpunten benoemd:

a. Maximum snelheid van het wegverkeer
b. Onduidelijk wegbeeld door foutgeparkeerde voertuigen
c. Fietsers en scooters door voetgangersgebied
d. Verkeersongevallen

Naast de bestaande verkeersveiligheidsknelpunten spreekt het Kernteam haar zorg uit over de realisatie van een nieuwe supermarkt nabij de kruising Raadhuisstraat/Bronckhorststraat. De inpassing van een parkeerplaats voor de supermarkt trekt extra verkeer aan op een toch al drukke locatie waar verschillende functies samen komen. Dit vormt een veiligheidsrisico.
De verkeersongevallen in het studiegebied zijn onderzocht met ViaStat[1]. De resultaten staan beschreven in paragraaf 3.4.4.

3.4.1. Maximum snelheid

In het centrumgebied geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Op de ruit rond het centrum geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Voor beide type wegen geldt, dat de V85 lager ligt dan de maximumsnelheid. Dat wil zeggen dat minimaal 85% van het verkeer zich houdt aan de maximum snelheid

[1] ViaStat is een analyseprogramma voor verkeersongevallen. Het systeem werkt op basis van floating-car-data en geeft het V85 aan, dit is de snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft. Deze waarde wordt vaak gehanteerd om aan te geven of sprake is van een structurele overtreding van de maximum snelheid. Bij deze waarde kan sprake zijn van individuele snelheidsovertredingen.

en dat hiermee niet sprake is van een structurele overtreding van de maximumsnelheid. Het Kernteam geeft aan dat er twee problemen zijn wat betreft de maximum snelheid:

I. Een deel van het verkeer <15% rijdt wel degelijk harder dan de toegestane maximum snelheid. Het feit dat het om een relatief kleine groep gaat, geeft aan dat de oorzaak niet zozeer gezocht moet worden in het huidige ontwerp van de weg, maar in het verkeersgedrag.

II. Voor sommige wegen is de geldende maximum snelheid niet de gewenste snelheid:

   a. Op smalle wegen in de kern waar verschillende modaliteiten elkaar tegenkomen is de gewenste snelheid 'stapvoets rijden'. Een definitie voor stapvoets rijden luidt: *een voorzichtige, lage snelheid bedoeld, zo laag dat men tijdig kan stoppen voor bijvoorbeeld plotseling overstekende kinderen.* Dit komt overeen met een snelheid van 15 km/uur. Mogelijke voorbeelden voor een dergelijke aanpassing betreft de Douzastraat, de Wilhelminastraat of de Voorstraat.

   b. Enkele wegen op de ruit rond het centrum vertonen ontwerpkenmerken van een weg waar de maximumsnelheid ligt op 30 km/uur. Wanneer op deze wegen gereden wordt met een snelheid van bijna 50 km/uur, dan voelt dit als onveilig.

3.4.2. Onduidelijk wegbeeld door foutgeparkeerde voertuigen

De parkeerdruk in het centrumgebied is hoog (zie ook paragraaf 3.6). Momenteel wordt ook geparkeerd op locaties die daar niet voor zijn bedoeld. Dit zorgt voor nieuwe verkeerskundige problemen. Kruisingen worden onoverzichtelijk voor andere weggebruikers, voetgangers en fietsers moeten uitwijken en vanuit het Kernteam wordt gemeld dat voertuigen van de Nood- en Hulpdiensten in een enkel geval last hadden van foutgeparkeerde voertuigen. Figuur 5 geeft de situatie weer bij het Binnenhof. Hier staan enkele voertuigen foutgeparkeerd op het trottoir of op een onveilige plek. De route in dit voorbeeld is tevens de voorkeursroute richting de Basisschool De Bronckhorst en richting de markt op het Kloosterplein.

Figuur 5: voorbeeld geparkeerde voertuigen, deels correct en deels foutief

3.4.3. Fietsers en scooters rijden door het voetgangersgebied

Fietsers mogen fietsen door de winkelstraat in Noordwijk-Binnen. Hier komen zij soms in conflict met de voetgangers in het winkelgebied (figuur 7). De uitzondering geldt niet voor bromfietsers. Leden uit het Kernteam geven aan dat er wel degelijk bromfietsers rijden door het centrumgebied.

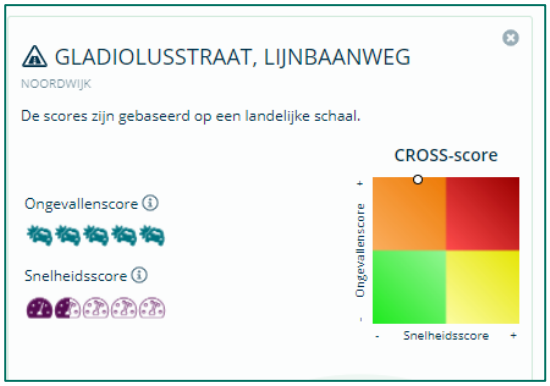
Figuur 7: Voetgangersgebied met fietsers

3.4.4. Verkeersongevallen

Verkeersongevallen worden geregistreerd in een landelijke database. Door de gegevens van wegen en kruisingen te analyseren, kan bepaald worden hoe veilig de infrastructuur is. Dit is een relatieve vergelijking en betreft een methode die in heel Nederland wordt toegepast. Het is belangrijk om bij de beoordeling van de resultaten te onthouden dat niet alle ongelukken worden geregistreerd. Met name ongevallen waarbij sprake is van letsel worden goed geregistreerd (>80%). De registratiegraad voor ongevallen zonder letsel is veel lager. Juist omdat gewerkt wordt met een relatieve, landelijke vergelijking ontstaat wel goed beeld van wat de risicovolle locaties zijn.

<u>Wegvakken:</u>

Het wegvak waar het risico op een ongeval het grootst is, betreft het wegvak Gladiolusstraat/Lijnbaanweg/Weteringkade. De CROSS score (figuur 8) laat zien dat de snelheid slechts een beperkte rol speelt bij dit risico. De kans op ongevallen is bijzonder hoog.



Figuur 8: Cross-score wegvak

Wanneer het wegbeeld wordt geanalyseerd (figuur 9 en 10), dan valt op dat de genoemde wegen ontwerpkenmerken kennen van zowel een gebiedsontsluitingsweg (GOW – 50 km/uur, aparte fietsstroken) als van een erftoegangsweg (ETW – 30 km/uur, wegversmalling , geen middenstreep, geparkeerde voertuigen). De wettelijk toegestane snelheid bedraagt 50 km/uur. Deze discontinuïteit in het wegbeeld vormt een mogelijke verklaring voor de hoge ongevallenscore.

Figuur 9: Wegbeeld Lijnbaanweg

Figuur 10: Wegbeeld Weteringkade

<u>Kruispunt:</u>
Het kruispunt Raadhuisstraat/Bronckhorststraat/Zeestraat/Molenstraat behaalt de hoogste score (figuur 11). Ook voor deze kruising geldt, dat de snelheid geen groot aandeel heeft in dit risico, maar dat de kans op ongevallen erg hoog is.

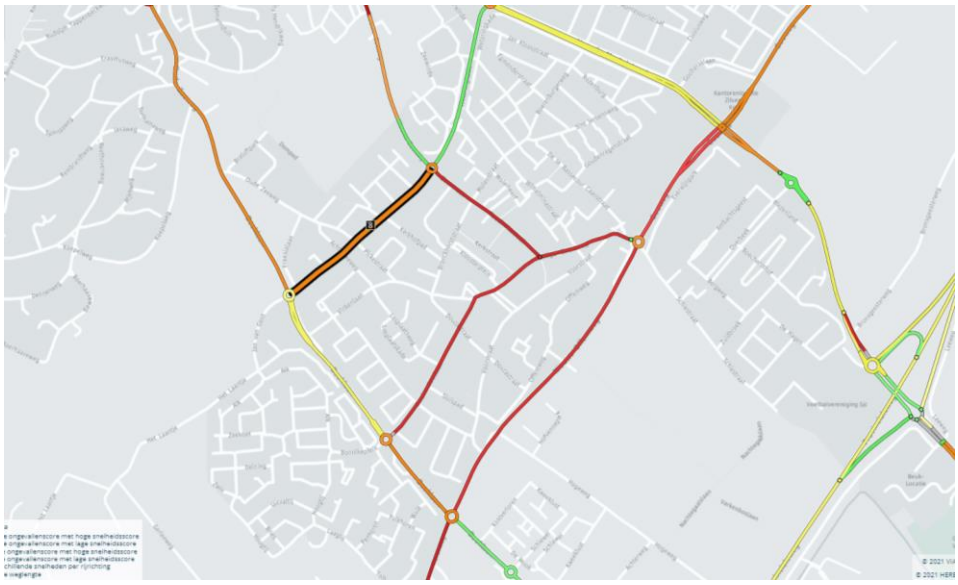
Figuur 11: CROSS-score kruispunt

Het kruispunt ligt in de 30 km/uur zone van het centrumgebied. De aanwezigheid van een zebrapad is niet conform de richtlijnen, maar wel begrijpelijk. Een belangrijke looproute naar het centrum loopt via deze route. Ook veel schoolkinderen maken gebruik van deze oversteekplaats. De verbinding Raadhuisstraat/Zeestraat maakt onderdeel uit van de meer doorgaande route door het centrum heen. De huidige intensiteiten zijn

hoog, maar passen nog bij het geboden ontwerp. Wel mag verwacht worden dat het verkeer nog drukker wordt. Zo ligt er reeds een besluit voor de bouw van een nieuwe supermarkt, waarvan de ontsluiting van het parkeerterrein ligt nabij deze kruising.

Figuur 12: Kruispunt Raadhuisstraat/Bronckhorststraat/Zeestraat/Molenstraat

Wanneer gekeken wordt naar het risico op verschillende routes (figuur 13), dan valt op dat de twee doorgaande routes door het centrum (Peut-Zeestraat en Peut-Boekerslootlaan) slecht scoren. Op deze routes komen meerdere functies samen. Hier mengt het doorgaande verkeer zich met voetgangers en fietsers. Deze wegen komen overeen met de beleving van veel bewoners dat het ‘te’ druk is op deze wegen.



Figuur 13: Veiligheidsscore wegvakken

3.5. Jeroensplein

De inrichting van het huidige Jeroensplein komt voort uit de visie van 2006[2]. Deze visie voor het nieuwe plein gaat uit van '*een centraal dorpsplein wordt ingericht tussen kerk, Raadhuis en het nieuwe winkelcentrum, waarbij de relatie tussen winkelgebied en historische Voorstraat wordt hersteld en levendig programma (kerk, cultuur, overheid, grand café, markt) wordt gebundeld*.'

Vanuit de brede analyse zijn de volgende knelpunten benoemd:

a. Het plein voelt onveilig vanwege de verschillende verkeerskundige functies die samenkomen:
b. De bestrating op het plein is ongemakkelijk voor rolstoelgebruikers en zij die slecht ter been zijn.

3.5.1. Het plein voelt onveilig

Veel verschillende modaliteiten maken gebruik van het Jeroensplein. De volgende doelen worden onderscheiden:

a. Fietsers weten niet welke ruimte bedoeld is voor hen;
b. Voetgangers weten niet waar men geacht wordt over te steken;
c. Het verzorgingstehuis Jeroen van Marente ligt nabij. Veel voetgangers zijn slecht ter been;
d. Een deel van het plein is ingericht als verblijfsgebied, inclusief bankjes;
e. Automobilisten gebruiken het plein als doorgaande route tussen de Zeestraat, Peut en Boekerslootlaan;
f. Automobilisten rijden via het plein naar de ingang van de parkeergarage Hof van Noortwijck en naar het Kloosterplein;
g. Het parkeren op het Jeroensplein is niet nadrukkelijk verboden en dus toegestaan;
h. Vrachtwagens gebruiken de route over het Jeroensplein als toegang naar het centrum;
i. Vrachtwagens rijden via het plein naar de bevoorrading van de supermarkt Dirk van der Broek.

[2] Visie Noordwijk, 2006

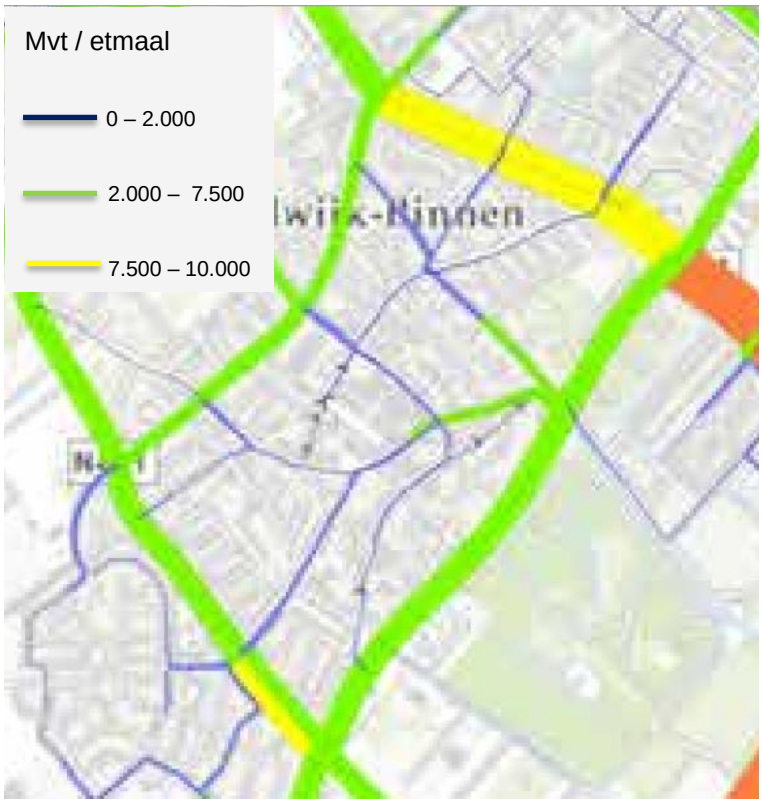
Voor de inrichting van het Jeroenplein is het ‘shared- space-principe’ gehanteerd. Uitgangspunt bij dit type inrichting is, dat alle verschillende modaliteiten (voetganger, fiets, auto) gelijkwaardig zijn. In figuur 14 wordt een voorbeeld gegeven: de voetganger en de automobilist maken beiden gebruik van de shared-space en hebben gelijke rechten op die ruimte.

Figuur 14: Voetganger en automobilist maken beiden gebruik van de shared space

Het ontwerpprincipe van shared-space werkt op het Jeroensplein niet zoals bedoeld. Door de inrichting wordt de suggestie gewerkt dat de automobilist meer ruimte krijgt dan de voetgangers en de fietsers.

De verkeersintensiteit voor het jaar 2020 staat gepresenteerd in figuur 15. De basis voor deze prognose komt van tellingen uit 2013. Rekening houdend met de ontwikkelingen die men destijds kon voorzien is een voorspelling gemaakt van de te verwachten verkeersdrukte in 2020. In het model wordt uitgegaan van de ruimtelijke ontwikkelingen zoals de realisatie van een nieuwe supermarkt en de ontwikkeling van extra woningen in het centrum.

De geprognosticeerde intensiteiten liggen in lijn met de intensiteiten die nu aanwezig zijn in het gebied. Deze hoeveelheid verkeer is goed te verwerken op een erftoegangsweg met 30 km/uur. Het Jeroensplein is het drukste verkeersgebied in de kern van Noordwijk-Binnen. De intensiteit ligt (te) hoog voor een shared space zone waar de gewenste snelheid ligt op 15 km/uur en waar de verschillende verkeerssoorten mengen. De aanwezigheid van het vrachtverkeer past niet bij het gewenste concept. Het Kernteam geeft aan graag een aanpassing te zien op het ‘*shared space*’ concept op het Jeroensplein



Figuur 15: Prognose 2020[3]

3.5.2. Bestrating Jeroensplein is onconfortabel

Voor de bestrating van het Jeroensplein is gekozen voor basaltkeien (figuur 16). Dit type bestrating past goed bij het type weg als erftoegangsweg – 30 km/uur. Voor het langzame verkeer – voetgangers wordt ruimte geboden door middel van doppen die ervoor zorgen dat het auto- en fietsverkeer meer op de rijbaan komt. Parkeren rond het plein wordt niet nadrukkelijk verboden, het is op het eerste oog niet duidelijk of dit wel of niet de bedoeling is.

Figuur 16: Bestrating op het Jeroensplein

Nadeel van doppen is dat ze glad zijn bij regen en of winterse omstandigheden. Daarnaast zijn de doppen niet goed zichtbaar. Ook de bestrating zelf kan glad worden. Met name fietsers en scooters geven aan dat het plein niet comfortabel is om over te fietsen.

Omwonenden geven aan geluidsoverlast te ervaren door het verkeer dat rijdt over de bestrating.

[3] Verkeer en Bereikbaarheid, RoyalHaskoningDHV, 2014

3.6. Parkeren

Vanuit de brede analyse zijn de volgende knelpunten benoemd:

a. Het parkeren voor bewoners wordt als een probleem ervaren;
b. Op marktdagen wordt het parkeerterrein Kloosterplein gebruikt, deze plekken zijn die dag niet beschikbaar voor parkeren
c. Het fietsparkeren op De Keuvel is een probleem. Het aantal plekken is beperkt. Veel fietsen staan naast de stallingsplekken.

In het verleden zijn parkeeronderzoeken gehouden, waarin de parkeerdruk is onderzocht. De belangrijkste bevindingen worden weergegeven in paragraaf 3.6.4. Het parkeren voor andere doelgroepen vormt een minder groot probleem. Dit staat beschreven in paragraaf 3.6.5.

3.6.1. Het parkeren voor bewoners

In diverse wijken in Noordwijk-Binnen is het parkeren voor bewoners een probleem. Het gebied is ontstaan in een tijd dat er geen / veel minder auto's waren in Nederland. Met de groei van het aantal auto's is het knelpunt groter geworden. In de smalle straatjes is weinig ruimte om de auto te parkeren.

Het probleem wordt jaarlijks groter. De ruimtelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat er steeds meer woningen komen in het centrumgebied. De gemeente heeft gericht beleid voor nieuwbouw, waarbij als eis gesteld wordt dat het parkeren wordt geregeld op het eigen terrein. De beleving van de bewoners is, dat de nieuwbouw weldegelijk zorgt voor extra parkerende auto's in de wijk. Daarnaast wonen er relatief veel seizoenwerkers in Noordwijk. Het aantal buitenlandse nummerborden in het onderzoeksgebied is opvallend. Per huis staan meerdere voertuigen geparkeerd: auto's van werknemers die samenwonen. Als voorbeeld wordt genoemd dat busjes gedurende langere tijd geparkeerd staan, waarin bijvoorbeeld gereedschap wordt bewaard.

3.6.2. Markt op het Kloosterplein

Op donderdagen (vanaf woensdagavond) en bij evenementen wordt het Kloosterplein benut als evenemententerrein. Op die dagen kan er niet geparkeerd worden op het Kloosterplein. Met omwonenden zijn er afspraken gemaakt over alternatieven in de parkeergarage Hof van Noortwijck tegen een gereduceerd tarief of op woensdagavond parkeren bij de kerk naast het Gemeentehuis. Herijken van deze afspraken is gewenst, maar hangt samen met een definitieve keuze waar de markt wordt gesitueerd. Door het onttrekken van de parkeerplaatsen op het Kloosterplein wordt de druk op de overige parkeerplaatsen veel groter.

3.6.3. Fietsparkeren op De Keuvel

De fietsenstalling op de Keuvel wordt goed gebruikt (figuur 17). De stalling is met regelmaat volledig gevuld. Fietsen worden dan ook naast de stalling geplaatst en blokkeren de looproutes.

Figuur 17: Fietsen op De Keuvel

3.6.4. Het parkeeronderzoek

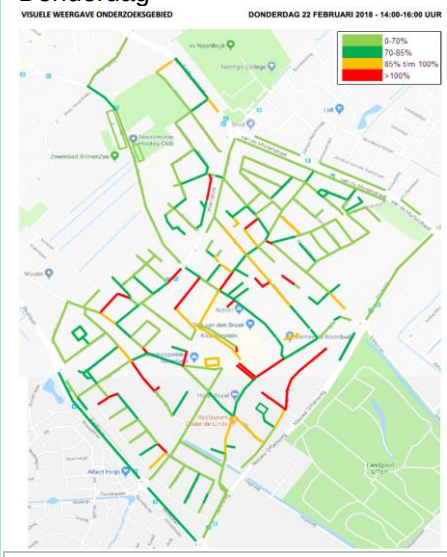
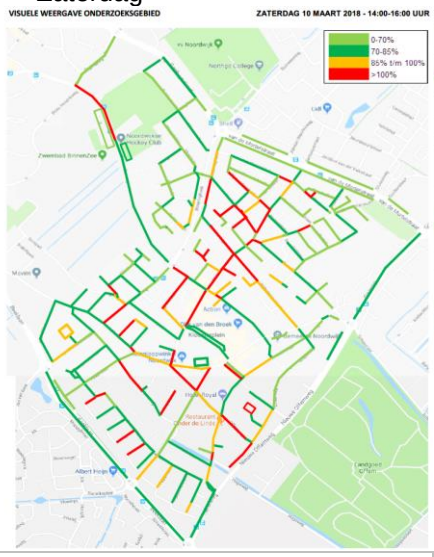
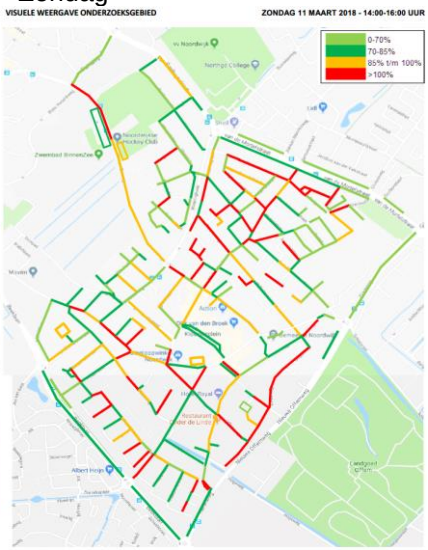
In maart 2018 is er parkeeronderzoek gedaan[4] op vier verschillende momenten van de dag; Donderdag middag (14:00-16:00) tijdens de markt, Dinsdagnacht (23:00-01:00), Zaterdagmiddag (14:00-16:00) en Zondagmiddag (14:00-16:00). In figuur 16 staat voor de drie periodes in de middag weergegeven wat de parkeerdruk was. Bewoners hebben moeite om een vrije plek te vinden en moet op zoek naar de vrije positie. Dit genereert veel zoekverkeer.

In 2021 heeft een parkeeronderzoek[5] plaatsgevonden in de kern van Noordwijk-Binnen. In het onderzoek is onderzocht hoeveel voertuigen staan geparkeerd ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Vanaf een parkeerdruk van 85% (geel en rood) is er sprake van een knelpunt om te parkeren. Bij 100% is elk parkeervak gevuld met een voertuig. Wanneer het percentage boven de 100% komt, dan staan er ook voertuigen buiten de officiële vakken. Wanneer het percentage boven de 85% komt, dan is er sprake van een ongewenste situatie. Bewoners hebben moeite om een vrije plek te vinden en moet op zoek naar de vrije positie. Dit genereert veel zoekverkeer.

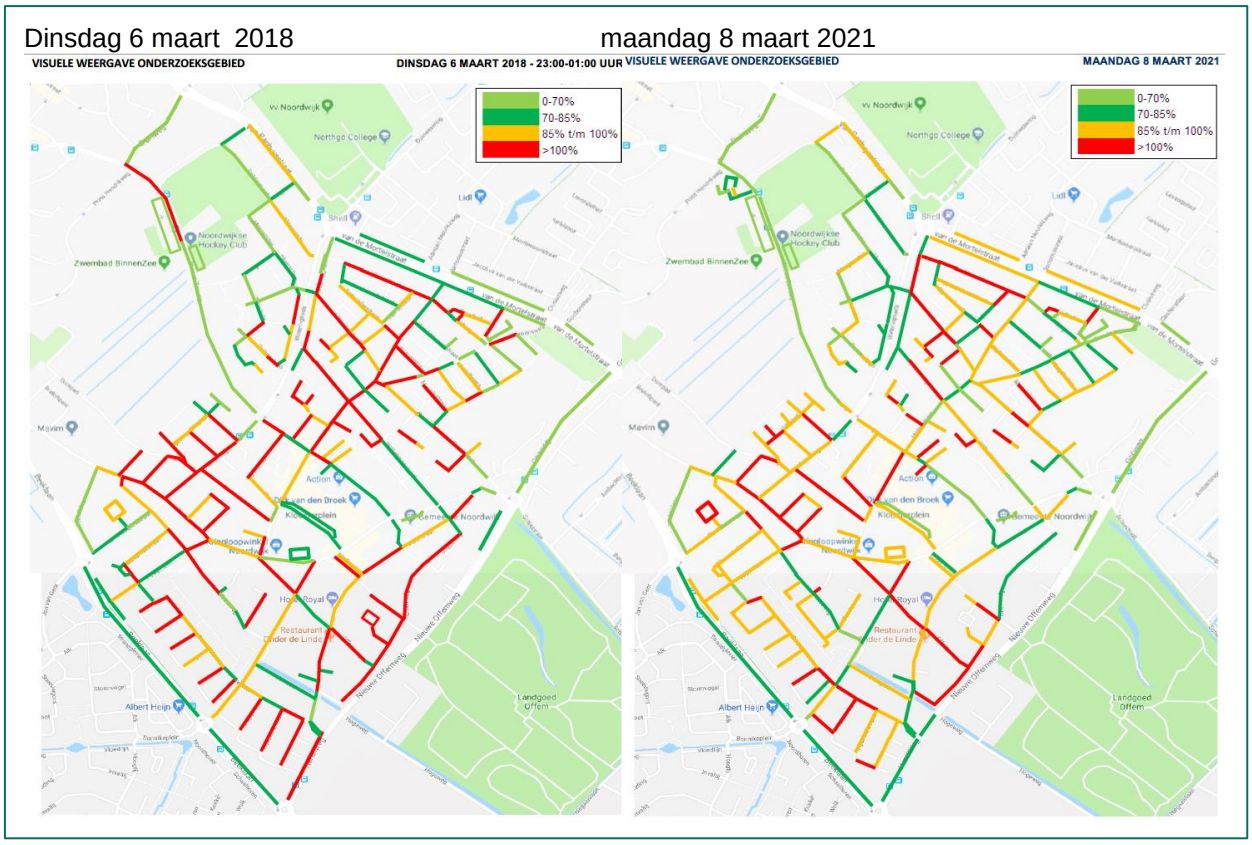
In figuur 18 staat voor 3 periodes overdag weergegeven wat de parkeerdruk was: op donderdagmiddag tijdens een marktdag, op zaterdagmiddag en voor een zondag. Figuur 19 geeft de parkeerdruk voor de

[4] (B.V., 2018)
[5] De verkeerstellers, 2021

nachtperiode aan, te weten voor de nachtperiode (van 23.00 tot 04.30 uur). Tijdens de nachttelling was sprake van een avondklok in verband met Covid-19.

Donderdag	Zaterdag	Zondag
		
Enkele straten kennen parkeerdruk > 100%	Diverse straten kennen parkeerdruk > 100%	Veel straten kennen parkeerdruk > 100%
Aan de rand van het centrum zeer veel ruimte	Aan de rand van het centrum veel ruimte	Aan de rand van het centrum ruimte

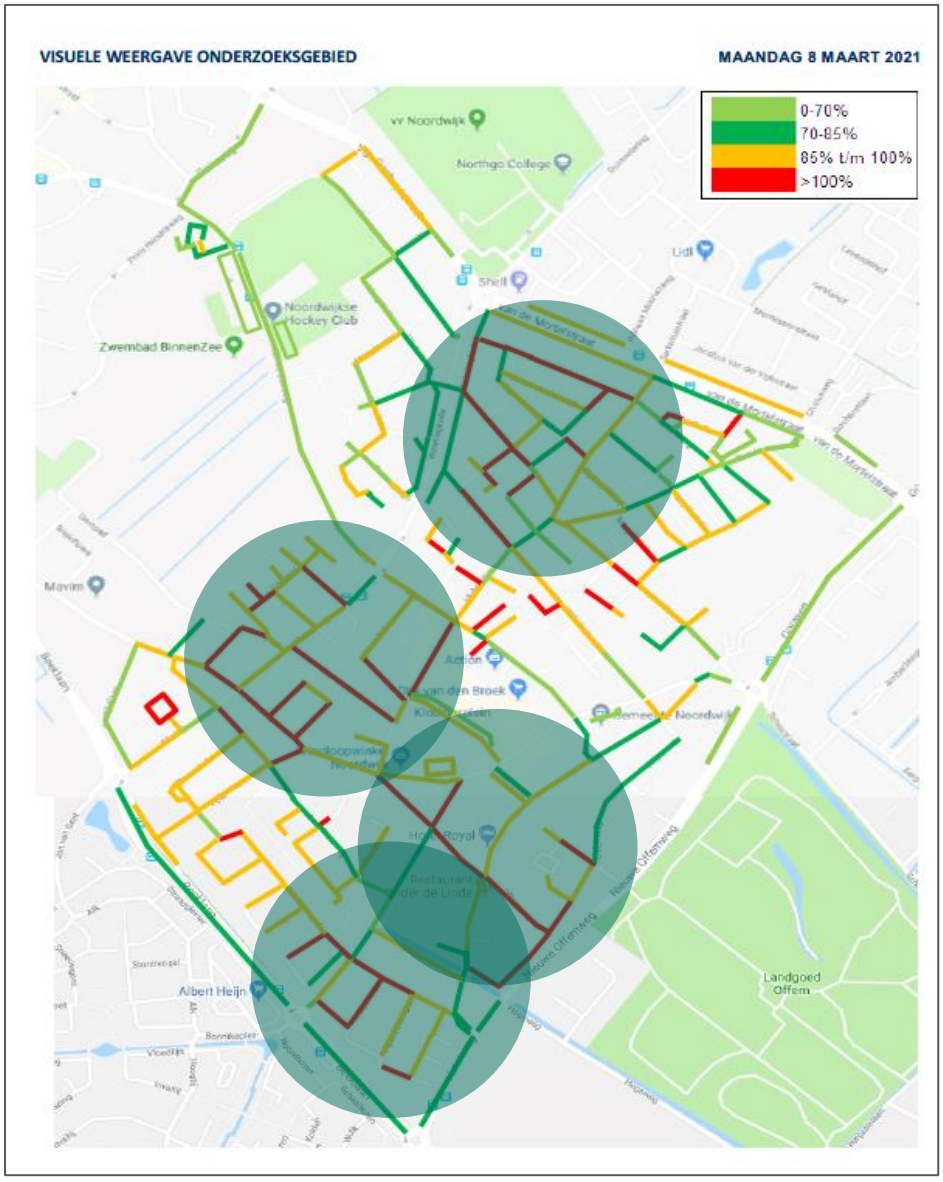
Figuur 18: Parkeerdruk 's middags in Noordwijk-Binnen 2018.



Figuur 19: Parkeerdruk 's nachts in Noordwijk-Binnen.

De gemeente geeft als richtlijn aan dat bewoners binnen een straal van 200 meter een geschikte vrije plek moeten kunnen vinden. In figuur 20 staat met behulp van cirkels aangegeven hoe groot de afstand van 200 meter is ten opzichte van vier drukke locaties. Het aantal geschikte alternatieven in de buurt is zeer beperkt.

Het Kernteam geeft aan de beelden van de tellingen niet te herkennen. De parkeerdruk wordt als zwaarder ervaren dan de tellingen aangeven. Een afstand van 200 meter voor het vinden van een vrije parkeerplaats wordt benoemd als een forse afstand.



Figuur 20: Loopafstand van 200 meter

3.6.5. Overige doelgroepen

Het parkeren voor het winkelend publiek of de bezoekers van Hotels of B&B kunnen over het algemeen een geschikte parkeerplaats vinden. Dit is niet altijd een gratis locatie, maar deze doelgroepen zijn eerder geneigd om te betalen voor een parkeerplaats. De werknemers van bijvoorbeeld de gemeente zelf, verzorgingstehuis Jeroen, de winkeliers of de basisschool de Bronckhorst parkeren ook in het centrumgebied. Over het algemeen is deze doelgroep goed bekend en weet waar de mogelijkheden zijn om gratis te staan. Ook op plekken met een blauwe-zone wordt geparkeerd waarbij een enkeling ervoor kiest om elke twee uur de kaart te draaien.

4 Oplossingsrichtingen

In hoofdstuk 3 zijn de knelpunten benoemd. Het betreft een combinatie van subjectieve (gevoel, beleving) en objectieve (meetbare) problemen. Beide type problemen zijn reëel. Per hoofdthema (verkeerscirculatie, verkeersveiligheid, Jeroensplein en Parkeren) wordt een analyse gemaakt van het vraagstuk en worden de oplossingsrichtingen benoemd. Per oplossingsrichting wordt de beoordeling vanuit het Kernteam meegegeven. De mening van het Kernteam is veelal niet unaniem, in die situatie worden de verschillende belangen benoemd.

4.1. Verkeerscirculatie

De gesignaleerde knelpunten zijn:

a. Onduidelijke verkeersstructuur;
b. Doorgaand verkeer in Noordwijk-Binnen;
c. De ruimte voor laden- en lossen van vrachtwagens is niet optimaal. Het overige verkeer wordt soms gehinderd;
d. De oversteekbaarheid van de ruit is niet optimaal.

Onduidelijke verkeersstructuur

Analyse

De structuur van het wegennet is logisch: de ruit rond het centrum heeft een doorstromingsfunctie en het gebied binnen de ruit is het verblijfsgebied. Deze basisindeling is goed en dient gehandhaafd te blijven. Binnen de ruit liggen veel oude, smalle wegen waar eenrichtingsverkeer geldt. De gekozen structuur lijkt historisch ontstaan, er ligt geen duidelijk regelconcept boven. Voor de meeste doelgroepen in het gebied (bewoners, winkelend publiek, werkenden, schoolgangers) geldt, dat ze goed de weg kennen. Deze doelgroepen hebben weinig last van de onduidelijke structuur. Aangezien veel bestuurders tegenwoordig gebruik maken van navigatiesystemen, is er slechts een kleine groep automobilisten die moet zoeken naar de juiste route in het gebied. Het aanpakken van dit knelpunt heeft derhalve geen hoge prioriteit.

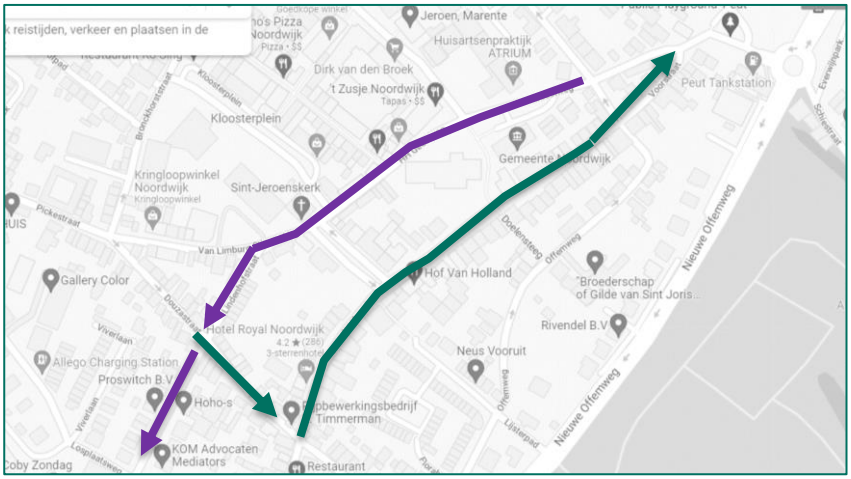
Basisschool Bronckhorst en Markt

Enkele belangrijke bestemmingen zijn slechts te bereiken of te verlaten via eenrichtingswegen.
Dit geldt voor de locaties Basisschool De Bronckhorst en de Markt op het Kloosterplein. De toegang loopt via het Binnenhof en het gebied wordt verlaten via de Bronckhorststraat. Alternatieven voor de bereikbaarheid van deze zone scoren niet beter:

- ontsluiting van het Kloosterplein richting de Limburg van Stirumstraat is een minder goed alternatief, voertuigen rijden langer door het centrum en komen op een andere plek weer op de ruit;
- ontsluiting van de zone via Bronckhorststraat richting Pickéstraat is ongewenst vanwege de smalle inrichting van die straat.
- Het omdraaien van de rijrichting op het Binnenhof en in de Bronckhorststraat lost weinig op; dezelfde verkeersstromen blijven rijden over dezelfde wegen. De overlast blijft gelijk. Mogelijk wordt de gevaarlijke kruising Raadhuisstraat/Bronckhorststraat wel eenvoudiger en minder gevaarlijk.

Het advies luidt om de huidige situatie te handhaven. Het algemene beeld is, dat de geboden alternatieven slechter zijn dan de huidige situatie. Met name de bewoners aan het Binnenhof worden niet geholpen. De huidige intensiteiten blijven aanwezig en de verkeerssituatie voor de basisschool verbetert niet.

<u>Eenrichting op Limburg van Stirumstraat / Lindenlaan</u>
De Voorstraat is momenteel eenrichtingsverkeer. Ook de Douzastraat is ingericht als eenrichtingsverkeer. Door ook de Limburg van Stirumstraat / Lindenhofstraat in te richten als eenrichtingsverkeer, ontstaat een volledig netwerk (figuur 21). Het voordeel van de maatregel is, dat het rustiger wordt op het Jeroensplein (zie paragraaf 4.3).Nadeel is dat op de Douzastraat en de Voorstraat meer verkeer verwacht mag worden. Met name de Douzastraat is ongeschikt voor vrachtverkeer. Het vrachtverkeer kan het centrum inrijden via Peut/Heilige Geestweg/Limburg van Stirumstraat. Het uitrijden van het vrachtverkeer dient te geschieden via de Lindenhofstraat en de Boekelerslootlaan



Figuur 21: Eenrichting instellen op Limburg van Stirumstraat/Lindenlaan

Het Kernteam reageert niet positief op het voorstel. Met de aanpassing wordt het rustiger op het Jeroensplein wat een positief punt is. De extra overlast op zowel de Douzastraat als de Voorstraat wordt als onacceptabel gezien. Met name de Douzastraat (figuur 22) is ongeschikt om extra verkeer te verwerken. Voor het vrachtverkeer is het onwenselijk dat de zone alleen via Boekerslootlaan kan verlaten.

Figuur 22: Douzastraat

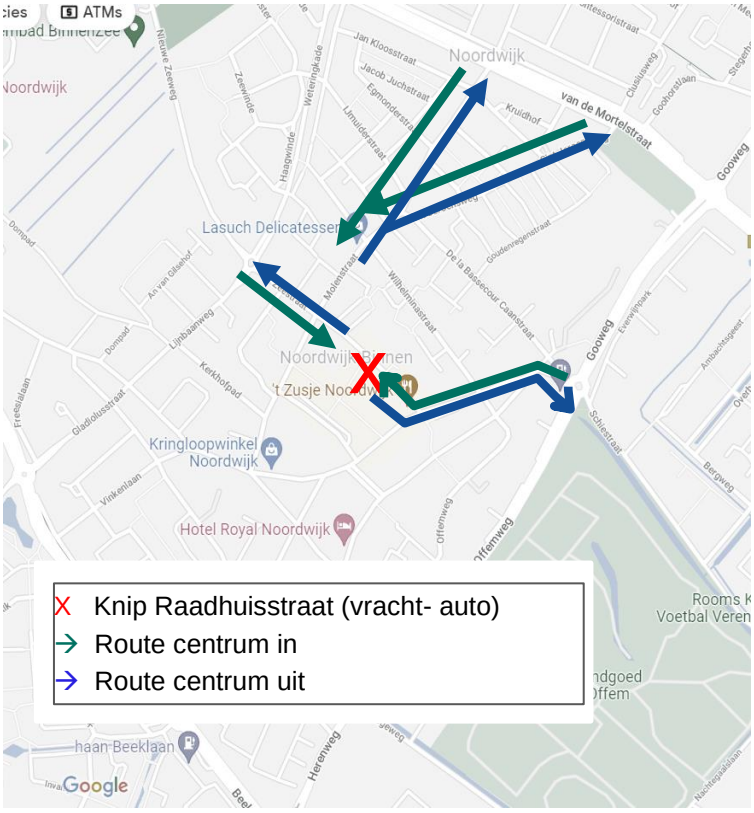
Doorgaand verkeer

<u>Een knip in de Raadhuisstraat</u>
De verkeerscirculatie in Noordwijk kan aangepast worden door het doorknippen van de doorgaande verbinding tussen Peut en de rotonde Lijnbaanweg/Nieuwe Zeeweg/Weteringkade/Zeestraat. Deze route loopt over twee probleemlocaties in het centrumgebied: het Jeroensplein en de kruising Raadhuisstraat/Molenstraat/Zeestraat/Bronckhorststraat. Beide locaties zijn gebaat bij minder verkeer. Door een knip te leggen in de Raadhuisstraat (figuur 23) wordt bereikt dat er minder verkeer rijdt. Een eventuele knip kan gemaakt worden op het weggedeelte tussen de parkeergarage Hof van Noortwijck en het Hekelhof, waarbij de parkeergarage nog via het Jeroensplein bereikbaar is en het Hekelhof via de Zeestraat. Belangrijk aandachtspunt betreft de mogelijkheid om te keren bij de afsluiting. Dit is technisch in te richten voor het personenverkeer. Voor vrachtverkeer is het niet goed inpasbaar. Voor deze doelgroep kan gedacht worden aan een oplossing met een paaltje dat in de grond zakt, wanneer nodig.

De verwachting is, dat met de maatregel al het doorgaande verkeer uit het centrumgebied wordt gehaald. Daarmee neemt de totale hoeveelheid verkeer in het centrumgebied af. Aandachtspunt is dat er geen nieuwe sluiproute ontstaat. Het verkeer dient bijvoorbeeld niet de Wilhelminastraat te kiezen. Dit is absoluut ongewenst.

De totale hoeveelheid verkeer in het centrumgebied neemt af en op de Zeestraat en op de Heilige Geestweg/Jeroensplein wordt het minder druk. Een deel van dit verkeer zal de ruit rond het centrum nemen. De toename van het verkeer op van der Mortelstraat en de Weteringkade is gewenst. Deze wegen zijn hier in voldoende mate voor ingericht. Mogelijk leidt de maatregel ook tot meer verkeer op de Sint Jeroensweg of de Boerenburgerweg. Dit is niet wenselijk, want de inrichting van deze wegen is niet geschikt voor meer verkeer.

De reactie op het voorstel vanuit het Kernteam is zeer gemengd. Bij diverse leden van het Kernteam (NOV, winkeliersvereniging en enkele bewoners) worden veel nadelen gezien zoals de mindere bereikbaarheid van het centrum, de extra druk op andere wegen en de onmogelijkheden voor vrachtverkeer om te draaien in het centrum. Andere leden van het Kernteam (fietsersbond, enkele bewoners) zien kansen met de maatregel om de drukte uit het centrum te halen. of om ruimte te geven voor andere modaliteiten zoals de fiets. Ook komt er ruimte vrij op de Raadhuisstraat zelf. Hier zijn activiteiten mogelijk, bijvoorbeeld een markt.



Figuur 23: Knip Raadhuisstraat

De verwachting van het Kernteam is, dat de maatregel veel discussie gaat opleveren bij verdere besluitvorming. Mogelijk maakt een minder drastische maatregel meer kans. Als voorbeeld wordt gedacht aan een inrichting waarbij de '*auto te gast*' is (Figuur 24). Ook voor deze maatregel geldt, dat er sprake is van een ander beleidsmatig gebruik van het beschikbare wegennetwerk, waarbij er meer ruimte wordt gegeven aan de fietsers. Autoverkeer in het centrum blijft toegestaan, maar de nadruk wordt gelegd op het gebruik van de ruit om het centrum heen, in plaats van het gebruik door het centrum zelf.

Een inrichting van de weg binnen de bebouwde kom als 'auto te gast' is mogelijk wanneer het aantal motorvoertuigen per uur lager ligt dan 400. Soms wordt ook 250 voertuigen per uur gehanteerd, dit is afhankelijk van de specifieke situatie. Per etmaal wordt in de literatuur een maximum genoemd van circa 2.500 motorvoertuigen. Daarnaast is het aantal fietsers belangrijk. De route dient onderdeel uit te maken van een belangrijke fietsroute waarmee het fietsverkeer dominant is. Aan beide uitgangspunten kan voldaan worden, waarmee het toepassen van dit type oplossing een reële optie is.

Bij dit type inrichting kan het autoverkeer nog gebruik maken van de straat, maar volgt uit de inrichting dat het uitgangspunt de fiets is. De gereden snelheid bij deze inrichting ligt veel lager (circa 15 km/uur). Met de maatregel wordt tevens bereikt dat het doorgaande verkeer onaantrekkelijker wordt. Door dit type inrichting is het overige verkeer genoodzaakt om zich aan te passen aan de andere verkeersdeelnemers zoals de fietser. Het Kernteam geeft aan dat voorkomen moet worden dat het verkeer verschuift naar de nog smallere parallelgelegen wegen. Deze wegen zijn nog minder geschikt voor de combinatie van auto's en fietsers. Een eventuele aanpassing moet gelden voor het hele gebied, niet alleen voor een enkele straat.

Figuur 24: Voorbeeld inrichting Auto te Gast / Fietsstraat

Laden en Lossen
Wanneer vrachtwagens moeten laden en lossen, dan zijn de huidige locaties waar de vrachtwagens kunnen staan krap. Het gevolg is, dat de vrachtwagens in de weg staan voor het overige verkeer. Voetgangers, fietsers en automobilisten worden gehinderd. Dit probleem doet zich voor op meerdere locaties zoals op de Molenstraat, Raadhuisstraat, Limburg van Stirumstraat of nabij het Kloosterplein. Door een enkele parkeerplaats en een deel van het trottoir op te offeren voor een betere laad- en losplaats wordt een betere doorstroming voor alle modaliteiten bereikt. Het is belangrijk om een goede balans te vinden tussen de verschillende modaliteiten. Wanneer er parkeerplaatsen worden verwijderd, dan moeten er voldoende alternatieven in de nabijheid zijn. En het versmallen van het trottoir is op sommige locaties mogelijk, maar niet altijd en overal.

Oversteekbaarheid
Met het aanpassen van enkele rotondes, waaronder de rotonde bij Peut op de ruit rond het centrum is de oversteekbaarheid sterk verbeterd. Het knelpunt dat overblijft is de verkeerssituatie rond het benzinestation Peut. Dit betreft een complexe verkeerskundige situatie waar meerdere knelpunten samen komen (figuur 25):

a. De inrichting van de Schiestraat richting het centrum is niet volgens de richtlijnen. De vrijliggende fietspaden en de brede middenberm suggereren dat we hier te maken hebben met een gebiedsontsluitingsweg en dus een maximumsnelheid. In de praktijk geldt een maximum snelheid van 30 km/uur.
b. De ingang van het tankstation ligt dicht op de rotonde, er is weinig ruimte voor het verkeer om zich op te stellen.
c. Er ligt een zebrapad bij de start van de 30 km/uur zone.
d. Langs de Schiestraat ligt een korte zone met BUS (figuur 26).
e. Langs de Schiestraat ligt een parkeervak voor circa 4 voertuigen.

Figuur 25: Schiestraat / ingang benzinestation

Figuur 26: Schiestraat / busstrook en parkeervak

Een herinrichting van deze zone lijkt mogelijk. Er is voldoende ruimte aanwezig voor een herinrichting waarbij het profiel van de weg beter aansluit bij de functie. Tegelijkertijd kan de ingang van het tankstation aangepast worden en ontstaat er ruimte voor voetgangers om langs het tankstation te lopen en vervolgens via een nieuw zebrapad over te steken. Een optimalisatie van de zone is mogelijk, ook zonder de bestaande rotonde te verplaatsen. Met enkele quick-wins wordt de situatie verbeterd. Voor een passende oplossing waarbij alle knelpunten worden verholpen is het wellicht nodig om de bestaande rotonde te verplaatsen. Nader onderzoek is gewenst om te bepalen of op deze locatie gekozen moet worden voor de quick-wins of voor een meer structurele oplossing.

4.2. Verkeersveiligheid

Vanuit de brede analyse zijn de volgende knelpunten benoemd:

a. Maximum snelheid van het wegverkeer
b. Onduidelijk wegbeeld door foutgeparkeerde voertuigen
c. Fietsers en scooters door voetgangersgebied
d. Verkeersongevallen

<u>Maximum Snelheid</u>

Uit de analyse van de verkeersgegevens komt naar voren dat er niet structureel te hard wordt gereden in het studiegebied. Dit geldt zowel voor de erftoegangswegen in de kern (30 km/uur) als voor de gebiedsontsluitingswegen die als een ruit om de kern liggen (50 km/uur). Dit betekent dat het niet nodig is om snelheidsremmende maatregelen te treffen. Wel is er hinder door incidentele snelheidsovertreders en wordt op sommige wegen de geldende maximumsnelheid van 30 km/uur als ‘te snel’ ervaren. Effectieve maatregelen zijn:

I. Beter doorgeven van de maximumsnelheden aan Service Providers; wanneer de juiste snelheid (bijv. 30 km/uur in plaats van 50 km/uur) wordt getoond in de voertuigen, dan is de kans dat men

zich houdt aan de snelheid groter. Deze verbeteractie is reeds in gang gezet: aan het NDW zijn de juiste snelheden doorgeven.

II. Het overtreden van de maximumsnelheid is een gedragskwestie. Met een gedragscampagne kan ingezet worden om het gewenste gedrag te verbeteren. Dit geldt voor de snelheid, maar bijvoorbeeld ook voor het houden aan de verkeersregels (tegen het verkeer in rijden).

III. Het profiel van de wegen in het centrumgebied is smal (bijvoorbeeld Douzastraat, Wilhelminastraat, Voorstraat). Zelfs een snelheid van 30 km/uur wordt ervaren als een snelheid die 'te hoog' ligt. De feitelijke ontwerpsnelheid op deze wegen ligt lager dan genoemde 30 km/uur. Op die manier wordt een lagere rijsnelheid van bijvoorbeeld 15 km/uur afgedwongen.

Onduidelijk wegbeeld door foutgeparkeerde voertuigen

De parkeerdruk is hoog in Noordwijk-Binnen (zie ook paragraaf 3.6). Dit leidt ertoe dat er ook geparkeerd wordt op locaties waar dit niet de bedoeling is, bijvoorbeeld op trottoirs of nabij kruisingen. Het oplossen van dit knelpunt is tweeledig. Maatregelen die zich richten op het verminderen van het aantal auto's dat parkeert, staan in paragraaf 4.4. Zo wordt de parkeerdruk in het gebied verlaagd. Door helder aan te geven waar geparkeerd mag worden, en waar niet, ontstaat meer duidelijkheid. Dit kan bijvoorbeeld door 'parkeren – alleen in vakken' in te voeren. Dit betekent wel dat de auto minder vaak voor de eigen deur geparkeerd kan worden.

Fietsers en scooters door centrumgebied

Het is een beleidskeuze om fietsers toe te staan in het centrum van Noordwijk-Binnen. Voor fietsers is er alleen bij De Keuvel een goede mogelijkheid voor het parkeren. Het ligt voor de hand om ook bij de andere entreepunten van het Centrum (Heilige Geestweg, Kloosterplein en Bronckhorststraat) betere stallingsmogelijkheden te realiseren. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het omruilen van bestaande parkeervakken voor auto's tot ruimte voor het fietsparkeren wanneer er geen andere ruimte beschikbaar is.

Verkeersongevallen

Het wegvak Gladiolusstraat/Lijnbaanweg/Wetringkade komt uit de analyse naar voren als het wegvak waar de kans op een ongeval het grootst is. Wanneer de inrichting van de weg wordt bekeken, dan valt op dat de wegen kenmerken vertonen van zowel gebiedsontsluitingswegen (GOW 50 km/uur) als erftoegangswegen (30 km/uur). Dit is logisch, want de ruimte die nodig is om een weg volwaardig conform een GOW, ontbreekt. Wel is een verdere optimalisatie mogelijk.

- Gladiolusstraat (figuur 27). Om de inrichting en het gebruik beter overeen te laten komen kan op twee manieren worden ingegrepen:
    - Wanneer de parkeervakken aan één zijde worden verwijderd, dan komt er ruimte beschikbaar voor een breder wegprofiel. In de woonwijken buiten de ruit is voldoende parkeergelegenheid binnen een straal van 200 meter om het verdwijnen van de parkeervakken op te vangen. Zo ontstaat een GOW/50 weg, die beter voldoet aan de richtlijnen. Inschatting vooraf is, dat een volledig profiel niet inpasbaar is.
    - Wanneer de inrichting verder versmald wordt, kan gekozen worden om de functie van deze schakel te verlagen naar een 30 km/uur weg. Daarmee wordt deze schakel uit de ruit getild

en vervuld de weg vooral een rol voor de ontsluiting van de woningen aan de straat zelf. Het doorgaande verkeer loopt via Zeeweg/Weteringskade of via de Beeklaan.

- Het openbaar vervoer is belangrijke aandachtspunten. Lijn 20 en lijn 90 lopen over en halteren op de Gladiolusstraat.

Figuur 27: Wegprofiel Gladiolusstraat

- Weteringkade (figuur 28). Dit type wegversmallingen passen niet bij het karakter van een gebiedsontsluitingsweg. Onderdeel van het maatregelenpakket is, dat het rijden over de ruit aantrekkelijker moet zijn, zodat er minder verkeer door het centrum hoeft. De gemeente Noordwijk geeft aan dat deze versmallingen al in de planning staan om te verwijderen.

Figuur 28: Wegversmalling Weteringkade

4.3. Jeroensplein

De belangrijkste bevindingen voor het Jeroensplein zijn dat:

a) Het plein voelt onveilig:
b) De bestrating van het plein met basaltkeien is niet comfortabel voor rolstoelgebruikers en verkeersdeelnemers die slecht ter been zijn. Ook voor een deel van de fietsers en voetgangers is deze wegverharding oncomfortabel.

Analyse van het probleem laat zien dat er veel verschillende functies samenkomen op het plein. Die combinatie van functies zorgt ervoor dat de bedoeling van het plein niet goed uit de verf komt. De gekozen bestrating in combinatie met de doppen die een scheiding tussen rijbaan en voetgangersgebied suggereert, wordt als gevaarlijk aangegeven. Dit blijkt overigens niet uit de feitelijke ongevallenregistratie.

Een oplossingsrichting moet gevonden worden in het beperken van het doorgaande verkeer. Wanneer het minder druk wordt, dan neemt ook het aantal conflicten af. Maatregelen zoals een knip in de Raadhuisstraat, het herinrichten van de Raadhuisstraat tot ‘auto te gast’ of het instellen van eenrichtingsverkeer op de Limburg van Stirumstraat draagt bij aan deze doelstelling, maar de reacties op deze maatregelen zijn sterk verdeeld.

Wat betreft de algemene bestrating lijkt het waargenomen knelpunt subjectief. De klinkers passen bij het type weg. Echter, de bestrating biedt weinig comfort aan fietsers, voetgangers en rolstoelgebruikers. De realisatie van de doppen is ongelukkig. Voorbeelden uit andere steden (figuur 29 en 30, Amstelveen) laten zien dat het onderscheid tussen rijzone – verblijfszone ook visueel gemaakt kan worden, zonder de afscheiding glad wordt voor voetgangers of fietsers.

Het Kernteam geeft aan graag een andere invulling te zien van het Jeroensplein, waarbij wordt aangegeven dat een inrichting met asfalt niet de bedoeling is, maar wel een vorm die meer comfort biedt aan de fietsers, voetgangers en rolstoelgebruikers.

Figuur 29: Shared Space in Amstelveen

Figuur 30: Shared Space in Amstelveen

4.4. Parkeren

De belangrijkste knelpunten wat betreft het parkeren zijn:

a) Het parkeren voor bewoners wordt als een probleem ervaren;
b) Op marktdagen wordt het parkeerterrein Kloosterplein gebruikt, deze plekken zijn die dag niet beschikbaar voor parkeren
c) Het fietsparkeren op De Keuvel is een probleem. Het aantal plekken is beperkt. Veel fietsen staan naast de stallingsplekken.

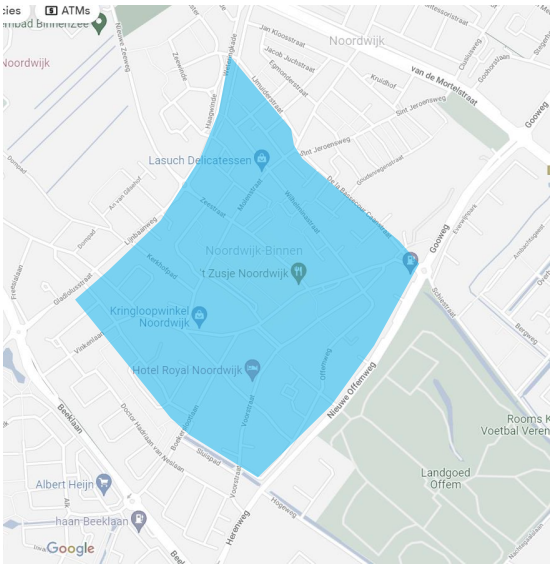
Het parkeren voor overige doelgroepen wordt niet als een concreet probleem gezien.

Parkeren voor bewoners

Analyse van het probleem laat zien dat de oorzaak van het probleem simpel is: er zijn te veel auto's voor de beschikbare plekken in Noordwijk-Binnen. Er zijn momenteel geen concrete plannen om het aantal parkeerplaatsen in het centrumgebied van Noordwijk-Binnen uit te breiden.

Overdag is er voldoende capaciteit in de kern beschikbaar, maar wordt deze capaciteit niet altijd goed, of door de gewenste doelgroep, benut.

I. Als meest kansrijke oplossing wordt het uitbreiden van betaald parkeren in combinatie met een parkeervergunning voor bewoners gezien. De eerste vergunning moet betaalbaar zijn, wanneer voor een huishouden meerdere vergunningen worden aangevraagd, dan mag het tarief progressief zijn. Doel is dat met name tweede en derde voertuigen per huishoudens verdwijnen uit de kern. Zo ontstaat de ruimte die nodig is om de parkeerdruk te verlagen. De gemeente Noordwijk kent al een progressief systeem, het aanscherpen hiervan maakt onderdeel uit van de oplossingsrichting.
   Het idee van betaald parkeren, inclusief een parkeervergunning voor bewoners wordt gemengd ontvangen:
   - Het biedt kansen om de parkeerdruk omlaag te brengen;
   - Het biedt mogelijkheden om de beschikbare parkeercapaciteit beter te verdelen;
   - Het vormt een risico voor de bereikbaarheid van de winkels en bedrijven in het centrum.



In figuur 31 staat een voorstel voor de zone waar het betaald parkeren moet gelden in combinatie met de parkeervergunning. Bij het bepalen van deze zone is gekeken naar de parkeerdruk in de verschillende straten en naar de restruimte in de aangrenzende wijken. Voorkomen moet worden dat er een waterval ontstaat waarbij de parkeerdruk opschuift naar de naastliggende (gratis parkeren) wijken. Enkele straten langs de winkels worden uitgesloten. Hier blijft een blauwe zone van kracht zodat het winkelend publiek geen last heeft van de zone.

Figuur 30: startpunt voor zone betaald parkeren/vergunningen.

Parkeren op Marktdagen

Wanneer het Kloosterplein wordt gebruikt voor markt of andere evenementen, dan wordt de parkeerdruk op de andere locaties in Noordwijk-Binnen hoog. Op deze momenten staat zelfs de parkeergarage Hof van Noortwijck vol, op andere momenten is er nog voldoende capaciteit beschikbaar in deze garage.

Analyse van het probleem laat zien dat er voldoende parkeerplekken zijn voor de benodigde functies. Er kan ruimte worden gecreëerd door ongewenst parkeergedrag te ontmoedigen. Zo parkeren werknemers nu in het centrumgebied en houden daarmee de parkeerplaatsen gedurende lange tijd (4-8 uur bezet).

II. Creëer overloopgebieden buiten het centrum van Noordwijk. Gedacht kan worden aan het terrein bij de Gooweg, Johanna van Hoornstaat of nabij de Zeestraat. Deze overloopgebieden dienen goed bereikbaar te zijn vanaf de ruit. De gebieden hebben een dubbele functie: het parkeren van werkenden in het centrum en ruimte voor 2e en 3e auto's (zonder vergunning). Aandachtspunt is, dat het beleid voor Noordwijk-Binnen uniform is met de overige gebieden in Noordwijk zoals Noordwijk aan Zee.

Fietsparkeren De Keuvel

De geparkeerde fietsen staan nu gecentreerd rond De Keuvel. Daarmee schiet de capaciteit soms tekort en moeten fietsers uit alle richtingen naar De Keuvel fietsen.

III. Realiseer bij de andere entreepunten van het Centrum (Heilige Geestweg, Kloosterplein en Bronckhorststraat) betere stallingsmogelijkheden.

5 Advies

I. Voor de korte termijn kunnen de volgende maatregelen nader onderzocht of gerealiseerd worden gerealiseerd in 2022:

a. Realiseer extra fietsenstallingen nabij het centrum. Het omruilen van parkeervakken tot fietsenstalling is fysiek goed mogelijk, maar vanuit het Kernteam geven diverse partijen aan niet achter deze oplossingsrichting te staan.

b. Verminder het doorgaande verkeer door aanpassing van de Raadhuisstraat. Als denkrichting is ‘auto te gast – fietsstraat’ geschikt. Hierbij blijft autoverkeer mogelijk op de route, maar de voorkeursroute wordt buiten het centrum om geleid, via de ruit. Het betreft een complexe maatregel waar in het Kernteam verdeeld op wordt gereageerd. In 2022 kan een nader onderzoek plaatsvinden en realisatie is vanaf 2023 mogelijk.

c. Pas de beschikbare laad- en losplaatsen aan, zodat minder overlast ontstaat voor het verkeer. De beschikbare ruimte kan gevonden worden door in te leveren op andere functies, bijvoorbeeld door parkeervakken weg te halen of door het trottoir te versmallen.

d. Voer een draagvlakonderzoek uit naar betaald parkeren, in combinatie met een parkeervergunning voor bewoners. Houdt hierbij rekening met het belang van de ondernemers zodat kort parkeren mogelijk blijft. Zoek bij de oplossingen ook naar ruimte op alternatieve locaties, bijvoorbeeld buiten de ring. Door het instellen van overloopgebieden kan een alternatief geboden worden

e. Vervang de doppen op het Jeroensplein door een minder gladde, visuele afscheiding.

f. Geef extra aandacht voor :
   - Parkeernormering bij nieuwbouw/verbouw bestaande panden (zoals supermarkt);
   - Bespreek de zorgpunten uit de analyse in regulier overleg met politie en de nood- en hulpdiensten.

g. Realiseren Quick-Wins uit participatiesessie:
   - Aanbrengen parkeervakken;
   - Informatie delen over maximumsnelheden met service providers;
   - Versmallingen Weteringkade verwijderen.

II. Voor de middellange termijn kunnen de volgende maatregelen worden onderzocht 2023-2025:

a. Herijk visie over mobiliteit; waar legt de gemeente Noordwijk haar prioriteiten.
    a. Hoe wil omgaan met thema's zoals:
        i. Fietsbeleid
        ii. Deelmobiliteit
        iii. Openbaar vervoer
        iv. Klimaatdoelen.
    b. Welke definitieve keuzes in de verkeerscirculatie wil de gemeente make? Dit vraagt een nader onderzoek naar de verkeerskundige effecten van het knippen van verbindingen, het instellen van (andere) eenrichtingswegen of

b. Verken bij aanpak rotonde Peut fase 2 ook de herinrichting van Peut/Schiestraat met aandacht voor een passende entree 30 km/uur zone en met aandacht voor de bereikbaarheid van het tankstation.

c. Verken de herinrichting van Gladiolusstraat/Weteringkade tot reguliere 50 km/uur ontsluitingsweg of tot afwaardering 30 km/uur erftoegangsweg, waarbij op de 50 km/uur wegen het accent ligt op doorstroming, waarmee de wegen een aantrekkelijk alternatief vormen voor de wegen door het centrum. Bij een 30 km/uur inrichting ligt het accent juist op verblijven en mengen van de verschillende verkeersfuncties. Houdt hierbij rekening met eenrichtingsverkeer op de Duinweg, de aanwezigheid van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten.

d. Verken of er (een netwerk van) wegen omgebouwd kunnen worden tot het concept 'auto te gast', waarbij diverse wegen anders worden ingericht, zodat het gebruik van die wegen door fietsers en auto's dichter bij elkaar komt te liggen en het ongewenste doorgaande verkeer wordt geleid naar de omliggende ruit.

III. Procesmatig worden de volgende adviezen meegegeven voor 2022:

a. Geef eind 2022 aan wat de voortgang is; informeer het Kernteam en de overige belanghebbenden hierover.

BIJLAGEN

A. Verkeersonderzoek Noordwijk-Binnen, Iv-Infra, augustus 2021

Iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland

Nevelgaarde 10
3436 ZZ Nieuwegein
Nederland

Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch
Nederland

Waarderweg 40
2031 BP Haarlem
Nederland

Westervoortsedijk 73
Gebouw CB
6827 AV Arnhem
Nederland

Trompstraat 36a
9190 Stekene
België

www.iv-infra.nl
Telefoon +31 88 943 3200
Postbus 135
3360 AC Sliedrecht
officemanagement@iv-infra.nl