

Bewonersavond 8 november 2022

info@platformbinnenstadwoerden.nl



Platform
Binnenstad Woerden

IN DE BAN VAN DE (CENTRUM)RING



**Ideeën voor aanpassing op
korte en lange termijn**

Aanleiding

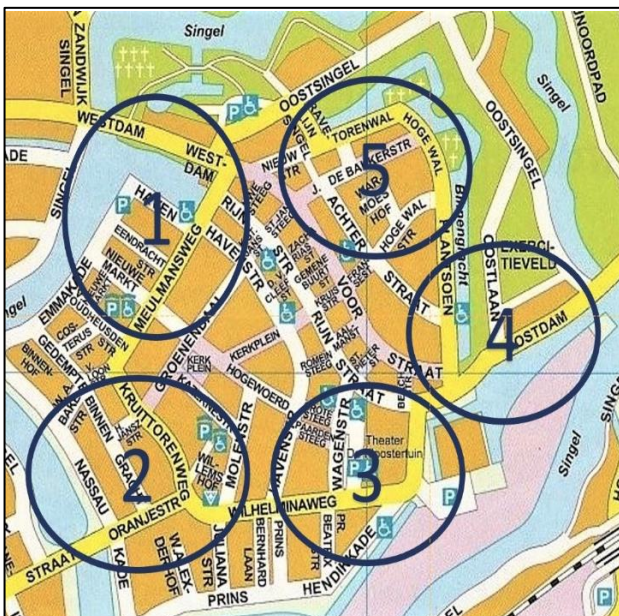
Het Platform Binnenstadbewoners Woerden (PBW) binnenstad bestaat nu bijna 2 jaar. Na een wat moeizame start vanwege de corona-epidemie, beginnen de activiteiten van het platform meer en meer vorm en inhoud te krijgen. Naast het beheren van een website en het versturen van nieuwsbrieven, organiseert PBW met een zekere regelmaat ook bewonersavonden.

De avond van 8 november 2022 ging over de centrumring, de weg die een ring vormt in de binnenstad en waar langs specifieke voorzieningen zoals parkeergarages, parkeerterreinen zijn gesitueerd en waarmee ook de verblijfsgebieden van de binnenstadbewoners worden ontsloten. Al sinds de opening van de ring, in het midden van de jaren negentig van de vorige eeuw, is er discussie over het gebruik en de verschijningsvorm van de weg. En dus ook over de problemen die door velen worden ervaren en die kort samengevat te maken hebben met een uitermate oncomfortabel gevoel die deze weg uitstraalt.

Het PBW ziet de centrumring als een van de belangrijkste onderwerpen die een serieuze discussie met de bewoners rechtvaardigt. Met de bewonersavond van 8 november 2022 wilde het platform die discussie op gang te brengen. En niet door alleen te roepen hoe “erg” het allemaal is, maar ook om mee te denken aan creatieve oplossingen die dat “nare” gevoel over deze weg kunnen wegnemen.

De discussies, waaraan zo’n 45 bewoners in groepsverband aan deelnamen leverde een groot aantal suggesties op (zie bijlage 1). Op de volgende pagina’s is een samenvatting opgenomen van de voornaamste aanbevelingen, wensen dan wel conclusies. Een foto impressie van de avond is opgenomen als bijlage 2. Overigens hebben een aantal bewoners een schriftelijke bijdrage geleverd omdat ze die avond niet aanwezig konden zijn.

Aanwezig waren ook de wijkwethouder en een drietal ambtenaren. De avond stond onder leiding van een externe gespreksleider.



Groepsindeling



Resultaat discussies

Het verslag omvat 17 pagina's en 4 bijlagen

Woerden 13 december 2022

w.g. Ron Stolwijk (voorzitter PBW a.i.)

Verslag

Zoals hiervoor al gemeld, zijn de problemen met de centrumring niet van vandaag of gisteren. In de Verkeersvisie 2030 en de in dat kader opgestelde rapport Hoofdwegenstructuur Woerden wordt dat ook als zodanig onderkend (zie bijlage 3).

We zien ook dat er een strijdigheid is tussen enerzijds de functie als verblijfsgebied voor de bewoners van de binnenstad, inclusief diegenen die het gebied bezoeken en anderzijds het gebruik van de ring door het doorgaande verkeer (40-50% van het totaal) en de rijsnelheden die daarmee gepaard gaan.



Doorgaand verkeer



Overzichtelijkheid

Effectieve oplossingen om het doorgaand verkeer te weren liggen niet direct voor de hand, daarom zal het gewenst zijn, zoals in voornoemd rapport ook wordt geconstateerd om;

- a) hoge intensiteiten te accepteren, maar de weg in te richten als verblijfsgebied; en
- b) maatregelen te treffen om doorgaand verkeer te weren.

Helaas kosten de maatregelen om doorgaand verkeer te weren veel geld en tijd. De bewoners vinden echter dat die tijd er niet meer is. Er moet wat gebeuren en wel zo snel mogelijk.

Om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken is, een aantal jaren geleden, de 30km zone ingesteld. Maar die is weinig effectief gebleken. Voornamelijk omdat de weginrichting niet voldoet aan de daarvoor gestelde eisen (zie bijlage 4). Daarom is handhaving juridisch gezien niet haalbaar. Als er al wordt gecontroleerd, dan gebeurt dat vanaf 50km/h.

In het voorjaar van 2023 wil de gemeente de centrumring asfalteren (regulier onderhoud). Van veel kanten wordt met nadruk verzocht het asfalteren uit te stellen om de noodzakelijke ombouw van de weg niet te frustreren. Immers, de kwaliteit van het wegdek lijkt, op een paar plaatsen na, in redelijke conditie te zijn. Trouwens een aantal bewoners heeft tijdens de bewonersavond aangegeven voorstander te zijn van klinkers i.p.v. asfalt.

Inmiddels zijn er al voorbereidende maatregelen getroffen en zijn al in november 2022 een 5-tal wegdrempels weggefreed. De redenen zijn onduidelijk, er had op zijn minst gewacht kunnen worden tot de asfaltering in 2023. Intussen lijkt de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer al hoger te liggen dan met de drempels.

De wijkambtenaar van de binnenstad heeft eind november laten weten dat bij het asfalteren eventueel nieuwe drempels kunnen worden meegenomen. Gelet op de uitkomst van de bewonersavond is het zinvol om samen met de gemeente, te bekijken waar nieuwe drempels en andere maatregelen mogelijk zijn.

In dit verslag worden een aantal voorstellen gepresenteerd voor de **korte termijn**, te combineren met de onderhoudswerken gepland in het voorjaar 2023;

- a) plaatsen van drempels van het model dat bij restaurant Viviamo, Meulmansweg ligt (ietwat scheef zodat het effect groter is, zie voorbeeld Berkenlaan Kamerik). *Sommige aanwezigen die avond deelnemers pleiten juist voor “gemenere drempels”;*
- b) het plaatsen van zgn. snelheidskasjes met “U rijdt te hard” (in combinatie met camera snelheidscontrole);
- c) aanbrengen van een aantal zebrapaden (voorzien van lichtjes, zie vb. Breukelen of knipperbollen); *Er zijn bewoners die vinden dat om de 30m een zebepad moet worden gerealiseerd desnoods over de gehele lengte;*
- d) verwijderen van de scheidingen tussen fietsrook en rijbaan (te gevaarlijk en fietsonvriendelijk). *Door sommige bewoners wordt hier anders over gedacht en wordt bv. gepleit voor betere zichtbaarheid en verbreding van de fietsstroken;*
- e) inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer van de Wagenstraat vanaf de Wilhelminaweg;
- f) aanpassen van de aansluiting Wagenstraat-Wilhelminaweg (in relatie tot voorstel e);
- g) aanpassen van de middenberm nabij de kruising PHKade-Rijnstraat inkorten zodat autoverkeer makkelijker linksaf kan slaan richting Rijnstraat (in relatie tot voorstel e);
- h) aanpassen van de belijning van de 3 belangrijkste toegangswegen (verwijderen middenstreep en extra belijning langs de fietsstroken (effect; rijbaan optisch smaller);
- i) aanbrengen van drempels in de straten genoemd onder h) en wel nabij de aansluitingen met de centrumring;
- j) overwegen om de voorrangssituatie op de centrumring te laten vervallen (rechts heeft dan weer voorrang);
- k) aanpassen van de aansluitingen (verwijderen uitritinrichting) van een aantal woonstraten die op de ring uitrijden (in relatie tot voorstel j);
- l) aansluitingen en kruisingen voorzien van een andere/lichtere kleur asfalt;
- m) verbeteren toegang tot P-garage Meulmansweg door inrijden en uitrijden beter te managen (gebruik 2 ingangen als het druk is, idem uitgangen);
- n) het hele gebied binnen de buitensingel 30km zone maken en het wederom aanbrengen van de 30km markeringen op het wegdek;
- o) verbeter toezicht en handhaving (snelheid, laden&lossen, fietsen in wandelstraten, onjuist gebruik fietspadendoor bromfietsen, scooters e.d.); en
- p) verbreden laad- en losplaats voor het Klooster.



Veiligheid



Handhaving



Samengevat kan er worden geconcludeerd dat aanwezig, maar ook anderen willen dat het principe van “auto te gast” zo veel mogelijk wordt ervaren door de gemotoriseerde weggebruiker.

Per email zijn PBW en anderen van de overleggroep Centraalbrug Defensie-eiland, na de bewonersavond, geïnformeerd over de voortgang inzake de bouw van de brug. De informatie betreft vooral de planvorming;

- (i) herinrichting kruising/aansluiting Wilhelminaweg-PHKade (verkeersplateau); en
- (ii) herinrichting rijstrook vanaf de Rijnstraat richting nieuwe brug (auto te gast, fietsers in 2 richtingen)

Deze maatregelen passen uitstekend in het pakket korte termijn maatregelen en kunnen worden aangevuld met de hiervoor al genoemde maatregelen onder e), f) en g)

Daarnaast zijn door bewoners een aantal suggesties gedaan voor de wat **langere termijn**, waarbij het versterken van de verblijfsfunctie leidend is. De voorstellen zijn minder gedetailleerd maar geven wel een duidelijke denkrichting aan:

- a) herinrichting van de belangrijke kruisingsvlakken; Oostdam-Plantsoen, Westdam-Meulmansweg en Oranjestraat-Kruittorenweg (verbeter overzichtelijkheid, shared space principe is leidend);
- b) in zekere mate geldt dit ook voor de aansluiting Achterstraat-Torenwal-Oostsingel
- c) maken van asverspringingen rijbaan (Meulmansweg, Wilhelminaweg);
- d) aanleg 2richtingenfietspad aan de zuidkant van de Wilhelminaweg (voorkomt oversteken bij Defensie-eiland);
- e) aanbrengen van verhoogde kruisingsvlakken (Kruittorenweg-van Loonstraat, Havenstraat-Beatrixstraat en Ravelijn-Nieuwstraat);
- f) overweeg het maken van knip in de centrumring, teneinde doorgaand verkeer zo goed als onmogelijke te maken;
- g) realisering van overdekte fietsparkeerplaatsen (bv. Groenendaal);
- h) het maken van een overallplan voor fietsers en voetgangers om vanuit de woonwijken de binnenstad op een kortere/comfortabelere wijze te kunnen bereiken;
- i) het stimuleren van alternatief vervoer;
- j) het aanpakken van de overlast van pakketbezorgers (afhaalpunten), flietsbezorgers,, vrachtauto's die laden&lossen (centrale locatie), alsmede gebruikers van het fietspad (snor- en bromfietsen, scooters e.d.) die er niet thuis horen; en
- k) overwegen om meer “steedse” straatverlichting langs de centrumring te plaatsen (geen masten welke eerder geschikt zijn voor provinciale wegen).

Met deze maatregelen voldoet de centrumring aan de eisen die aan een 30km zone kunnen worden gesteld en is handhaving juridisch gezien afdwingbaar geworden.

Met de gemeente is afgesproken om op korte termijn te bespreken welke maatregelen al kunnen worden meegenomen in het komende asfalteringsplan (voorjaar 2023) en welke maatregelen op een later tijdstip kunnen worden gerealiseerd. Verder wil het PBW, ondersteund door enkele bewoners, m.n. direct betrokken zijn bij de ontwikkeling van de plannen voor de lange termijn.

Tot slot wordt dit verslag rondgestuurd aan de volgers van PBW, wordt het geplaatst op de website en gedistribueerd onder relevante belanghebbenden (gemeente, belangengroeperingen e.d.).

Bijlage 1: NOTITIES GROEPEN

NB Op privacy redenen hebben in de deelnemers aan de groepen niet altijd hun naam opgegeven.



Een tas vol ideeën

GROEP I X = Prioriteit

- Slagboom verplaatsen
 - Ingang Castlehorn → breder maken
→ ingang kazernestraat
 - X Situatie kruispunt Woldam - Meulmansweg
→ gevaarlijk!! Fietsers!! Rijstraat
→ mini rotonde? (ook bij Oostdam!)
 - Ring: bredere fietspaden
X smalle rijstrook auto's
X 'gemene' drempels
 - Voetgangers gebieden respecteren
 - 'Racebaan' Meulmansweg.
 - Stoep/fietspad Meulmansweg - veel fietsers op de stoep.
 - Vrachtverkeer beperken.
 - 'Auto te gast' op centrum ring?
 - X Markering '30 km' herstellen
 - X Blauwe borden '30 km' 30
 - Binnenstad als woonerf.
 - Verhoogde afscheiding naast rijbaan.
- groep 1:
- Angela & René van Slooten
 - Rik For
 - Stecher
 - Martin Rijkman
 - Marjolain Doorewaard

- Auto te gast GROEP 2

- * Meer zebrapaden (zie kaart)
- * Voorrangssituaties verslechteren voor auto's
- * Rood asfalt
- * Vrijliggende fietspaden
- * Straatverlichting meer historisch
- * Meer groen
- * Handhaven op snelheid
- * Handhaven op vrachtverkeer binnen verbodstijden
- * Zeer zwaar verkeer verbieden (+7,5t)
Loverslag plaatsen creëren
- * Prins Hendrikkade als fietsroute
- * Knip in de ring.
- * Konings Ring en Oranjestraat aanpassen.
- * Noordelijke Ringweg / Randweg

(2)

Lucas

Koosmans Morcel

Tico Klarenbeek

Wim Smits.

Hetty Breeve

Eric de Jonge

Igo Corbière

Peter Ravenska,

lin. van de l...
 Cindy de Grey
 Mennas v Gysse.
 Ryan Veenboer
 Tjerk K
 Joke Snijder
 PEEP 3

→ kruisingen

→ kruisingen / aansluitingen op ring
 in andere kleur as faet

→ aanpassen aansluiting toegangs
 wegen op centrering (overzichtelijk)

→ bij AH rondgang auto's onmogelijk
 maken: geen 2-richting in- en uit
 vanaf Wilhelmusweg → minder rijbewijzen
 op de wapenstraat

→ Fietser tegen verkeer in
 voor langs de kerk ontmoedigen

→ Veiliger maken links afslaan bij hoek
 Rijnstraat / kerk

→ zebrapad bij overgang defensie eiland
 naar oerker → zodat auto's vaker
 fietsers / voetgangers voorrang verlenen

→ meer drempels à la Viviamo

→ bloemborden voor optische
 wegversmalening

→ kleuren asfalteren om fietsers
 ergens motive te verleiden

→ kleur fietspad weg → auto's daardoor
 minder hard rijden

→ voorrang ring vervallen.

- Ring inrichten als 30 km weg. III III III

- auto te gast of veiligheids

⑫ fietspad. III III II

- al het verkeer van rechts

⑧ voorrang III III

- Oostdam inrichten als 30 km weg

- lussen

[GROEP 4]

- klinkers ipv asfalt IIII

④ - om de 30 meter een
zebrapad met knipperbol

⑦ in de grond. II

- De hele ring één Groot II

⑦ Zebrapad.

- zuidkant wilhelminaweg

③ 2 richting fietspad. IIII
oversteken
dij estand

- Verkeer va zijn straat richting

⑪ plantsoen wordt zijrichting
afslaan naar westdam niet.
VOORRANG
Afwijkende voorrang

VRAGEN? Richard Stadhoudt

④ 06.555.0836 IIII IIII I

Afgemeten: verhoogd
meer pleintjes voorin
op 4 à 5 plekken

onderstelsel
vervangingsregeling

Auto te gast?

Marco Vollemans

Lucia Buys

WACHKORTERS

Joke Paterik
Gineke v. Kesteren

Glabsoor

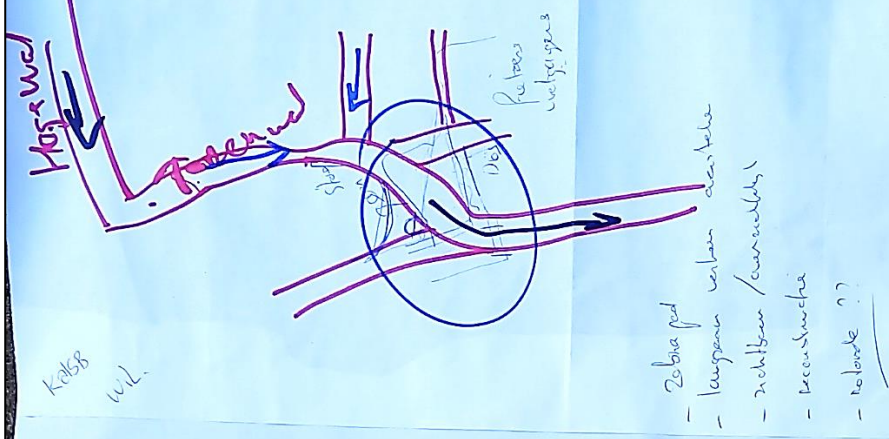
huurde
plek

snellheid
eruit

* invaeg STRAOK Bij INGANG PARKEER GARAGE.

meulmansweg

GRIPS



Bijlage 2: FOTO IMPRESSIE

Bijlage 3: RAPPORTAGE HOOFDWEGENSTRUCTUUR (april 2021) (Hoofdstuk 4.5 Cluster Centrum)

4.5.1 Doel

Het cluster 'Centrum' heeft tot doel het centrum van Woerden leefbaarder en de fietsbereikbaarheid te verbeteren. Gepoogd wordt het doorgaande verkeer door het centrum af te wenden.

4.5.2 Knelpunten

Het centrum van Woerden kent meerdere knelpunten ten aanzien van de druktebeleving. De volgende knelpunten zijn in het gebied aanwezig:

1. De verkeersintensiteit op de Wilhelminalaan zorgt voor een druktebelevingsknelpunt. De verkeersintensiteit is te hoog voor de functie (wijkontsluitingsweg) en ligging van de weg. De Wilhelminaweg ligt immers in een verblijfsgebied en heeft geen doorstroomfunctie.
2. De centrumring aan de noordoostzijde (Plantsoen – Hoge Wal – Torenwal – Ravelijnsingel) kent een te hoge verkeersintensiteit waardoor een druktebelevingsknelpunt optreedt.
3. De verkeersintensiteit op de centrumring aan de westzijde van centrum (Meulmansweg - Kruittorenweg) overstijgt de grenswaarde, waardoor sprake is van een druktebelevingsknelpunt.
4. De Oostdam vormt een belangrijke inrikker voor de binnenstad, maar heeft een te grote verkeersintensiteit waardoor een druktebelevingsknelpunt ontstaat.

De gehele centrumring vormt een druktebelevingsknelpunt. In en door de binnenstad van Woerden rijdt te veel gemotoriseerd verkeer voor de beoogde functie. Het druktebelevingsknelpunt wordt veroorzaakt door de hoge verkeersintensiteiten, de aanwezige bebouwing dicht op de wegen, de wens om de fietsbereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren en fietsers prioriteit op de centrumring te geven. De leefbaarheid en verkeersveiligheid voor langzaam verkeer staan onder druk. Dit komt doordat de centrumring een van de weinige oost-west verbindingen is in Woerden ten noorden van het spoor. De centrumring verwerkt naast het bestemmingsverkeer ook doorgaand verkeer.

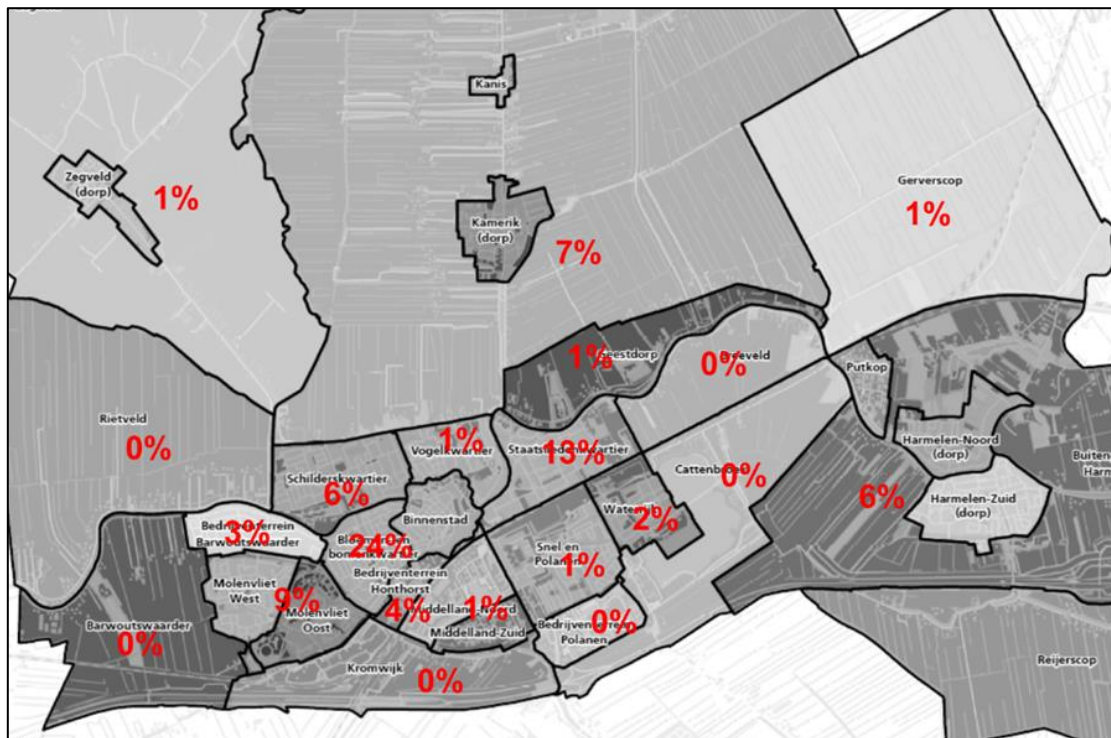
Om het doorgaande verkeer te duiden (hoeveelheid, relaties), is met het verkeersmodel een analyse van het centrum gerelateerd verkeer uitgevoerd.

4.5.3 Analyse centrum gerelateerd verkeer

In het centrum van Woerden vormt de centrumring een druktebelevingsknelpunt in de huidige en toekomstige situatie. Met het verkeersmodel is de verhouding tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer in beeld gebracht. In de volgende tabel is op drie wegvakken in het centrum de verhouding tussen doorgaand en bestemmingsverkeer weergegeven. Het aandeel doorgaand verkeer op de Wilhelminaweg is het grootst met 2.600 voertuigen per etmaal. De Wilhelminaweg en Plantsoen hebben ruim 40% doorgaand verkeer en circa 60% bestemmingsverkeer. Het verkeer op de Kruittorenweg bestaat voor een kwart uit doorgaand verkeer en voor driekwart uit bestemmingsverkeer.

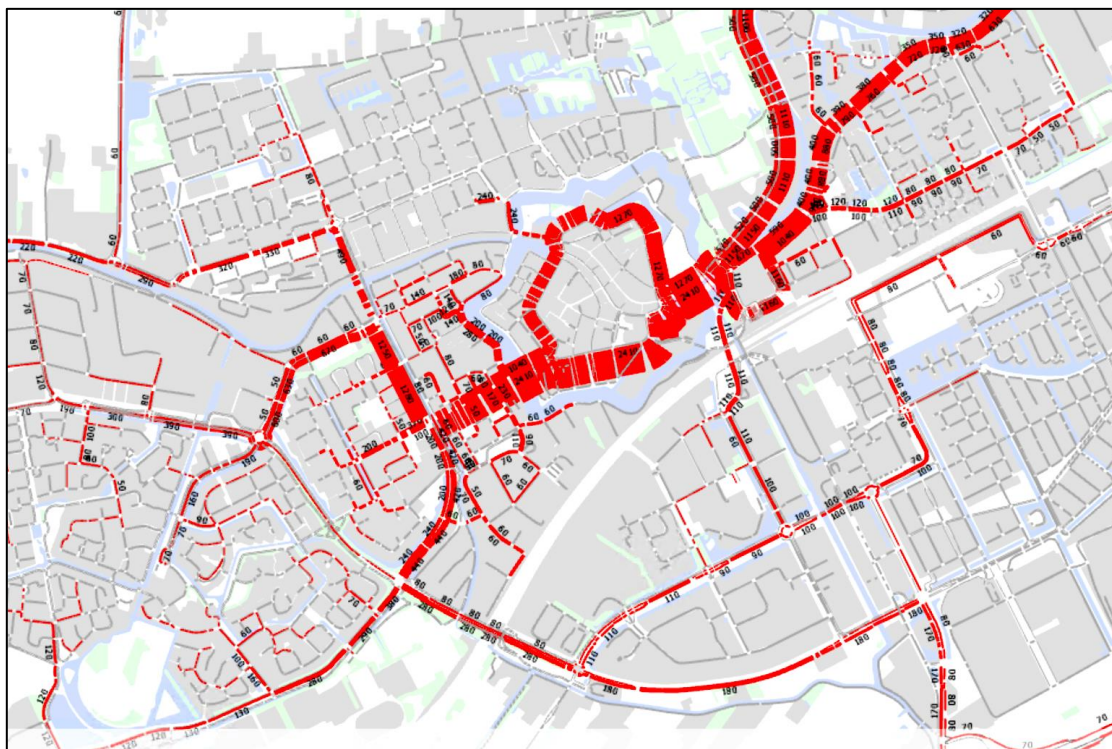
Verkeers-samenstelling	Wilhelminaweg		Plantsoen		Kruittorenweg	
	Mvt. per etmaal	%	Mvt. per etmaal	%	Mvt. per etmaal	%
Bestemmings-verkeer	3.700	59	1.700	57	3.500	76
Doorgaand verkeer	2.600	41	1.300	43	1.100	24
Totaal	6.300	100	3.000	100	4.600	100

Het percentage doorgaand verkeer door het centrum is relatief groot, met name op de Wilhelminaweg (van west naar oost) en Plantsoen (van oost naar west). Om te beoordelen welk deel van het doorgaande verkeer af wendbaar is, dat wil zeggen verkeer dat een goed alternatief heeft om buitenom via de hoofdwegenstructuur te rijden, zijn de herkomstgebieden van het doorgaande verkeer afgeleid. In de volgende afbeelding op de volgende pagina zijn deze weergegeven.



NB Niet gemarkeerde gebieden 20%

In de afbeelding is te zien dat het grootste deel van het doorgaande verkeer afkomstig is van de wijken Bloemen en Bomenkwartier, Molenvliet, Staatsliedenbuurt en Schilderskwartier, dicht tegen het centrum aan. Opvallend is dat deze relaties in de oost-west richting ten noorden van het spoor liggen. Voor deze relaties geldt dat de route door het centrum de meest logische en directe route is. Voor de oost-west relaties ten noorden van het spoor van/naar Harmelen en Kamerik vormt de centrumring eveneens de meest logische route. Van het doorgaand verkeer is het maximaal haalbaar om het verkeer uit Harmelen, Kamerik en Molenvliet af te wenden. Het gaat daarbij om circa 30% van het doorgaande verkeer. Dit komt overeen met 1.500 voertuigen per etmaal. Om dit te bereiken moeten echter wel rigoureuze maatregelen in het centrum worden genomen en goede alternatieve routes worden geboden, zowel per auto als per fiets.



4.5.4 Oplossingsrichtingen

Mogelijke oplossingsrichtingen om de knelpunten op te lossen zijn:

1. Fiets in de voorrang op kruispunt Oranjestraat – Wilhelminaweg
2. Fietsprioriteit op de centrumring
3. Knip Wilhelminaweg
4. Knip Oostdam
5. Omdraaien eenrichtingsverkeer Wilhelminaweg
6. Parkeren op straat beperken, lang parkeren buiten centrum
7. Noordelijke Randweg

Het realiseren van een tweerichtingsfietspad aan oost/noordzijde van het station naar de aansluiting met Defensie Eiland wordt beschreven in het cluster Stationsomgeving.

De oplossingsrichtingen 1 en 2 betreffen maatregelen om het fietsverkeer te prioriteren.

Oplossingsrichtingen 3, 4 en 5 hebben tot doel om het autoverkeer dat door het centrum rijdt af te wenden op de omliggende hoofdverbindingswegen. Oplossingsrichting 6 heeft tot doel om het bestemmingsverkeer voor de binnenstad op afstand te laten parkeren, zodat minder voertuigen in de binnenstad hoeven te zijn en rijden. Oplossingsrichting 7 biedt een alternatieve oost-west verbinding voor autoverkeer. Maatregelen voor het stimuleren van het fietsverkeer, het afwenden van doorgaand verkeer en het parkeren op afstand, kunnen gecombineerd worden en elkaar versterken. Daarnaast dragen maatregelen uit het cluster 'Stationsomgeving' bij aan het autoluwe centrum (en vice versa). Deze kunnen dus niet los van elkaar worden gezien.

4.5.5 Effecten

Voor verplaatsingen binnen Woerden zelf en dus ook naar de binnenstad zet de gemeente in op de fiets als het meest gewenste vervoermiddel. De fietser krijgt voorrang op de toegangswegen tot de binnenstad en de oversteken over de centrumring. De fietsmaatregelen dringen het autoverkeer in de binnenstad in beperkte mate terug. Dit lost de druktebelevingsknelpunten op de centrumring niet op, maar geeft wel meer prioriteit aan de fietsers in het centrum. Een negatief bijeffect is het ontstaan van extra verkeer ten noorden van het centrum, hetgeen ook een negatief effect heeft voor de verkeersveiligheid op deze wegen.

Maatregelen op de Wilhelminaweg en Oostdam om het doorgaande verkeer over de centrumring onmogelijk te maken, levert een positief effect op de centrumring op. Echter ontstaat aan de noordzijde van het centrum een sluiproute van west naar oost via de Burgemeester H.G. van Kempensingel en Oostsingel. Deze wegen zijn daarvoor niet geschikt, waardoor nieuwe druktebelevingsknelpunten ontstaan. Hierdoor gaan er bijvoorbeeld 6.000 motorvoertuigen per dag langs de Wilhelminaschool rijden. Dit is onacceptabel.

Het beperken van de parkeercapaciteit is een effectieve maatregel om het verkeer in de binnenstad te beperken. De maatregel zoals die nu voorstaat is echter onvoldoende voor een autoluwe centrum omdat bezoekers en bewoners nog steeds in de binnenstad parkeren. Het verdwijnen van langparkeerders in de binnenstad is daarmee niet de oplossing, maar draagt wel bij aan een autoluwe binnenstad. Bovendien zijn de neveneffecten gering. Het parkeerbeleid, wat in Q1 van 2021 wordt vastgesteld, gaat hier nader op in.

4.5.6 Kansrijke oplossingsrichtingen tot 2030

Om de binnenstad leefbaar te houden voor de bewoners en het winkelend publiek dient het doorgaande autoverkeer automobilititeit zo veel mogelijk teruggedrongen te worden. Enerzijds door het stimuleren van andere verkeersmodaliteiten zoals fiets, wandelen en openbaar vervoer (vermijdbare automobilititeit), anderzijds door het gebruik van routes buiten het centrum door gebiedsvreemd autoverkeer te bevorderen (afwendbare automobilititeit). Het terugdringen van de automobilititeit in de binnenstad zal tot hogere verkeersdruk op de hoofdverbindingswegen leiden. Fysiek onmogelijk maken van west-oost gerelateerd verkeer heeft grote gevolgen. Er ontstaan sluiproutes aan de noordzijde en de hoofdverbindingswegen aan de zuidzijde kunnen de extra verkeersstromen niet aan. In beide gebieden ontstaan nieuwe druktebelevingsknelpunten.

Dé oplossing voor een autoluwe binnenstad is niet direct voor handen. Op dit moment liggen twee keuzes voor:

1. Accepteren van de hoge intensiteiten, maar de weg inrichten als verblijfsgebied;
2. Maatregelen treffen om doorgaand verkeer te weren.

Ad 1. Veranderen weginrichting

Uit de analyse van het doorgaande verkeer door het centrum, blijkt dat 60% van het verkeer dat via één van de drie toegangswegen het centrum binnenkomt daar ook daadwerkelijk een bestemming heeft. Dit gegeven zorgt ervoor dat er altijd relatief veel autoverkeer zal rijden op de centrumring. Het parkeerbeleid wat in Q1 van 2021 wordt vastgesteld brengt daar ook geen verandering in. Met de huidige weginrichting geeft de centrumring gemotoriseerd verkeer een prominente plaats. Er zijn diverse voorbeelden in den lande waar wegen in of langs een winkelgebied zo zijn ingericht dat langzaam verkeer een prominentere plaats heeft.

Ad 2. Weren doorgaand verkeer

Om doorgaand verkeer te weren zijn rigoureuze maatregelen nodig. Denk hierbij aan wegafsluitingen of het omdraaien van eenrichtingsverkeer. Op andere wegen rondom de stad wordt het dan eveneens drukker, waardoor ook op die locaties maatregelen getroffen moeten worden. Bovendien moet dit integraal worden afgewogen, omdat dit behalve verkeer ook wonen, werken en winkelen in de binnenstad betreft.

Maatregelen in het centrum hangen nauw samen met de maatregelen die in het Stationsgebied worden getroffen. Wanneer bijvoorbeeld de Polanertunnel wordt afgesloten, gaat een deel van dat autoverkeer een alternatieve route zoeken. Dit gaat ertoe leiden dat het weer drukker gaat worden op de centrumring. Het cluster Centrum moet dan ook in samenhang worden bekeken met het cluster Stationsomgeving.

SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid)**Hoe ziet een 30km/uur-gebied eruit?**

In 30km/uur-gebieden mengen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dat wil zeggen dat er in principe voor fietsers geen aparte voorzieningen zijn, en soms ook niet voor voetgangers. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd door een beperkt aantal toegangen (inritten) tot de gebieden, door het instellen van eenrichtingsverkeer of door het aanbrengen van een 'knip' in een voorheen doorgaande route. Een lage snelheid wordt fysiek afgedwongen door bijvoorbeeld drempels, plateaus, wegversmallingen of zigzagverleggingen van de wegen.

Het begin en einde van een 30km/uur-gebied moeten duidelijk herkenbaar zijn door een poortconstructie: met borden, ondersteund door een in- en uitritconstructie. Binnen een 30km/uur-gebied heeft verkeer van rechts voorrang; er zijn in beginsel geen voorrangswegen of -kruispunten. Uitzonderingen hierop vormen hoofdfietsroutes en busroutes: daarop zijn voorrangskruispunten toegestaan. Bij het verlaten van een 30km/uur-gebied moet, vanwege de uitritconstructie, aan alle andere verkeer voorrang worden verleend.