



Gemeente Texel

# Autoluw centrum Den Burg

*Omdat we ons verplaatsen*



adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Texel

## Autoluw centrum Den Burg

Datum	21 januari 2019
Kenmerk	002433.20181030.R1.02
Eerste versie	30 oktober 2018

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Texel
Titel rapport	Autoluw centrum Den Burg
Kenmerk	002433.20181030.R1.02
Datum publicatie	21 januari 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer D. Boot
Projectteam Goudappel Coffeng	De heer R.M.J. Meinen

	Inhoud	Pagina
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding	1
1.2	Leeswijzer	2
<b>2</b>	<b>Autoluw centrum Den Burg</b>	<b>3</b>
2.1	Achtergrond opgave	3
2.2	Notitie autovrij versus autoluw	3
2.3	Verschuiving parkeerdruk en bijbehorende verkeersstromen	4
2.4	Doelgroepen	7
<b>3</b>	<b>Bevoorradingsverkeer</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Fietsvrije Weverstraat en Binnenburg</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Advies</b>	<b>17</b>

# 1

## Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De gemeente Texel wil het winkelrondje in Den Burg herstellen. Een deel van dit winkelrondje maakt al deel uit van het voetgangersgebied terwijl er op het resterende deel nog auto's in het straatbeeld staan en/of rijden. Gelet hierop wil de gemeente Texel geïnventariseerd hebben hoe het centrumgebied autoluw gemaakt kan worden. Het gaat hierbij op termijn om de Groeneplaats, Parkstraat en Burgwal.

Begin 2018 heeft Goudappel Coffeng al eens een notitie opgesteld waarin de begrippen autovrij en autoluw en de bijbehorende verschillende verschijningsvormen zijn onderzocht en beschreven. In deze studie is beschreven dat, gezien de verschillende functies die in dit gebied aanwezig zijn, autovrij een stap te ver lijkt te gaan. Dit betekent namelijk dat geen enkele doelgroep meer in het centrum mag komen en zaken als bevoorrading ook niet meer plaats kunnen vinden.

Een autoluw centrum waarbij de bestaande parkeerplaatsen in het centrum worden verplaatst lijkt de meest kansrijke optie voor Den Burg. Dit biedt het optimale evenwicht tussen een autoluw centrum wanneer dat nodig is (tijdens drukke tijden winkelbezoek bijvoorbeeld) en ook mogelijkheden voor bevoorrading (tijdens de rustige momenten). De gemeente Texel wil graag inzichtelijk welke gevolgen een dergelijke keuze heeft. Naast de effecten voor het autoverkeer dient ook specifieke aandacht uit te gaan naar bevoorradingsverkeer.

Tot slot heeft het College van B&W de wens om een deel van het centrum fietsvrij (o.a. Weverstraat en Binnenburg) te maken en wil de mogelijkheden en consequenties hiervan graag inzichtelijk gemaakt hebben. In feite moet dit, zeker ten tijde van de drukke winkeltijden een voetgangersgebied zijn waarbij de verblijfskwaliteit voorop staat.

Goudappel Coffeng heeft opdracht gekregen om te onderzoeken welke gevolgen deze plannen hebben en daarbij een advies uit te brengen welke aanvullende maatregelen getroffen dienen te worden, indien dit noodzakelijk geacht wordt.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de mogelijkheden voor het invoeren van een autoluw centrum. In hoofdstuk 3 wordt specifieke maatregelen beschreven voor het bevoorradingsverkeer en in hoofdstuk 4 voor een fietsvrije Weverstraat en Binnenburg. Tot slot wordt het advies puntsgewijs verwoord in hoofdstuk 5.

## 2

# Autoluw centrum Den Burg

### 2.1 Achtergrond opgave

Zoals in de inleiding beschreven wil de gemeente Texel het winkelrondje herstellen. De Groeneplaats, Parkstraat en Burgwal maken dan onderdeel uit van het 'winkelrondje' Den Burg dat verder via de Weverstraat en de Binnenburg loopt. Onderdeel van het herstellen van het 'winkelrondje' is het realiseren van een autovrij of autoluw centrum.

Voor het project Den Burg Centrum zijn er daarnaast plannen om de Groeneplaats op korte termijn te gaan herinrichten. In feite vormt dit fase 1 van de herinrichting en wordt later (gedacht wordt aan enkele jaren daarna) het tweede deel heringericht. Dit betreft het deel Groeneplaats richting de Parkstraat. Dit vormt een ideaal moment om ook te kijken of autoluw of autovrij past in het toekomstige plan en wat daarvoor zoal nodig is. Het plangebied voor reconstructie Groeneplaats fase 1 is weergegeven in onderstaande figuur 2.1.



Figuur 2.1: plangebied reconstructie Groeneplaats (fase 1)

### 2.2 Notitie autovrij versus autoluw

Begin 2018 is er reeds een eerste verkenning uitgevoerd naar de verschillen tussen een autovrij en autoluw centrum van Den Burg en de verschillende verschijningsvormen en mogelijkheden. Deze notitie is bijgevoegd in bijlage 1.

Samengevat komt het erop neer dat de eerste keuze autovrij of autoluw is. Autovrij betekent dat er geen enkele auto meer het centrumgebied in mag terwijl autoluw minder vergaat. Autoluw kan in vele verschijningsvormen doorgevoerd worden. Er kan gekozen worden voor een beperking in tijd maar ook voor specifieke doelgroepen.

Gezien de centrumfunctie van Den Burg en de noodzaak tot het economische functioneren ervan is in het verkennende onderzoek geadviseerd om voor Den Burg te kiezen voor een autoluw centrum.

Uit deze verkenning komt naar voren dat het simpelweg verplaatsen van parkeercapaciteit een aantal belangrijke voordelen heeft ten opzichte van de meer fysieke afsluitingen van het centrum door een paal of slagboom. Voorwaarde is wel dat de bestaande parkeervraag gecompenseerd wordt.

Er wordt in deze notitie beschreven dat er een aantal aspecten zijn die aandacht behoeven als het gaat om een dergelijke manier van autoluw centrum. Het gaat hierbij om:

- Verschuiving parkeerdruk en bijbehorende verkeersstromen.
- Doelgroepen;
- Logistiek.

In onderstaande paragrafen wordt hier nader op in gegaan.

## **2.3 Verschuiving parkeerdruk en bijbehorende verkeersstromen**

Op de Groeneplaats, Burgwal en Parkstraat wordt op dit moment geparkeerd. Het betreffen parkeerplaatsen met een parkeerduurbeperking van 2 uur. Het invoeren van een autoluw centrum betekent dat deze (vrijwel) allemaal komen te vervallen. De parkeerdruk neemt echter niet plotseling af. Met andere woorden, deze parkeerdruk dient elders opgevangen te worden. Om te bepalen of en zo ja, welke mogelijkheden hiertoe zijn is inzicht nodig in de huidige bezettingsgraden.

### **2.3.1 Parkeeronderzoek 2016**

In augustus 2016 heeft er een grootschalig parkeeronderzoek plaatsgevonden in Den Burg waar gebruik van gemaakt kan worden. Op maandag 22 augustus 2016 en dinsdag 23 augustus 2016 is er elke twee uur een meting uitgevoerd naar de bezettingsgraden van het gehele centrum, verdeeld in secties. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in bijlage 2.

Uit het parkeeronderzoek blijkt het maatgevende moment op maandag rond 12.00 uur te liggen. Op dat moment zijn 90 parkeerplaatsen van de in totaal 107 parkeerplaatsen bezet in de gebieden die als mogelijke alternatieve parkeergebieden aangewezen kunnen worden. Ondanks dat dit in eerste instantie het maatgevende moment is, is dit niet het juiste moment om conclusies op te trekken. Dit is namelijk ook exact het



moment dat er geen parkeren mogelijk is op een groot deel van de Groeneplaats en Parkstraat in verband met de wekelijkse markt.

De dinsdag uit het onderzoek geeft een beter beeld. Op het drukste moment zijn er dan 84 parkeerplaatsen bezet van deze 107 beschikbare parkeerplaatsen (in het gebied waarvan verwacht zou kunnen worden dat uitwijkgedrag plaatsvindt). Dit betekent dat er tijdens dit maatgevende moment nog 23 beschikbare parkeerplaatsen vrij zijn, die in potentie gebruikt zouden kunnen worden door parkeerders die nu nog in het centrum staan.

Op basis van zowel de telling maandag als dinsdag is op te maken dat het parkeerterrein achter het busstation de eerst gezochte alternatieve parkeerplaats is. Op de maandag tijdens de markt staan er namelijk structureel 6 tot 16 auto's meer geparkeerd op het parkeerterrein achter het busstation dan op dinsdag.

### 2.3.2 Uitbreiding parkeerterrein Elemert

Het huidige parkeerterrein achter het busstation (parkeerterrein Elemert te noemen) bestaat uit 28 parkeerplaatsen en 4 bushaltes. Deze bushalte komt te vervallen en wordt, als onderdeel van de totale reconstructie Emmalaan, verplaatst naar de Emmalaan. Dit levert voor Connexxion een beter inpasbare dienstregeling op. Gevolg hiervan is dat deze ruimte vrijkomt en ingezet kan worden voor herinrichting waarbij extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Vooralsnog wordt hierbij gedacht aan een uitbreiding van circa 12 parkeerplaatsen waardoor het totaal op 40 uit zou kunnen komen.

Een eerste schets is weergegeven in onderstaande figuur 2.1.



Figuur 2.1: eerste inrichtingschets parkeerterrein Elemert

### 2.3.3 Effecten na fase 1 autoluw maken

Zoals eerder beschreven wordt de reconstructie van het centrum, en daarmee mogelijk gepaard gaande autoluwe centrum, in fasen uitgevoerd. De eerste fase betreft met name de Groeneplaats. Op de Groeneplaats zijn 16 parkeerplaatsen aanwezig en nog 6 parkeerplaatsen op de Parkstraat die in deze eerste fase vervallen. Wel blijven er 2 invalidenplaatsen beschikbaar waardoor het in totaal gaat het om een verplaatsing van een parkeervraag van 20 parkeerplaatsen.

Het busstation gaat verplaatst worden naar de Emmalaan, waardoor ruimte ontstaat voor extra parkeerplaatsen op de Elemert. Met de uitbreiding van 12 parkeerplaatsen (zie figuur 2.1) op het parkeerterrein Elemert worden deze bestaande parkeerplaatsen, op 8 na, reeds gecompenseerd. Uit het parkeeronderzoek blijkt tevens dat in het bestaande areaal deze 8 parkeerplaatsen altijd beschikbaar zijn, zelfs tijdens de drukke maandag en de wekelijkse Markt er is.

In het ontwerp van de Elemert (figuur 2.1) is ook nog fietsparkeren opgenomen. Er wordt geadviseerd om dit fietsparkeren te verplaatsen naar de Groeneplaats en hier nog een aantal extra parkeerplaatsen te realiseren. Enerzijds omdat fietsers minder snel bereid zijn om dit laatste stuk nog te gaan lopen naar het centrum en naar alle waarschijnlijkheid toch al doorfietsen tot de Groeneplaats en anderzijds doordat er nog circa 7 parkeerplaatsen gerealiseerd te kunnen worden. In dit geval zijn er voor fase 1 van het autoluw maken nog slechts 3 parkeerplaatsen uit het bestaande areaal (uitwijkgebied) nodig. Deze 3 parkeerplaatsen zijn, zo blijkt uit de telling op alle momenten, voldoende aanwezig.

De aanwezigheid van deze vrije parkeerplekken wil overigens niet zeggen dat het gevoel van bezoekers hetzelfde is. Uit diverse gesprekken tussen bewoners en gemeente is gebleken dat er in de praktijk wel geregeld ervaren wordt dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. De metingen wijzen dit echter niet uit. Het is best denkbaar dat men het als een tekort ervaart. Een deel van de parkeerplaatsen in het "uitwijkgebied" zijn niet in één oogopslag zichtbaar terwijl dat in de huidige situatie op de Groeneplaats wel het geval is. Men zal meer moeten zoeken waardoor er sneller het gevoel van een tekort ervaren wordt, terwijl er feitelijk dus nog wel voldoende capaciteit beschikbaar is.

### 2.3.4 Effecten na fase 2 autoluw maken

Fase 2 betreft een verplaatsing van de rest van de parkeerplaatsen aan de Parkstraat en de Burgwal. Het gaat hierbij om circa 33 parkeerplaatsen. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er nog wel een beperkte mate van vrije parkeerplaatsen in de directe omgeving aanwezig is. Deze parkeerplaatsen liggen echter wel her en der verspreid in diverse omliggende straten. Daarnaast is het niet voldoende om de volledige 33 parkeerplaatsen te compenseren. In alle gevallen zal de parkeerdruk in deze omliggende gebieden toenemen omdat dit relatief aantrekkelijke parkeerplaatsen worden. Deze verhoogde parkeerdruk leidt tot ongewenst zoekverkeer en verhoogde kans op foutparkeren.

Dit betekent dat er op redelijke afstand alternatieve parkeergelegenheid geboden dient te worden. Wat hiervoor een redelijke afstand is, hangt onder meer af van het

parkeermotief. Om te winkelen accepteert een weggebruiker in zijn algemeenheid namelijk een grotere loopafstand dan voor woonfuncties.

Een eenvoudige alternatieve parkeergelegenheid wordt op termijn geboden door de parkeerplaatsen in Den Burg Zuid, nabij de school en de sporthal. Qua functies zouden deze namelijk perfect zijn. De piekmomenten in het parkeren in het centrum vallen doorgaans in vakantieperiodes en weekenden en dat zijn de momenten dat de parkeerplaatsen nabij de school ongebruikt liggen. De loopafstand tussen het centrum en dit parkeerterrein bedraagt echter circa 350 a 400 meter. Dit is eigenlijk een te grote loopafstand om als serieus alternatief te dienen. Een bezoeker die weinig bekend is op Texel kan met goede bebording en aantrekkelijke looproutes mogelijk nog wel verleid worden om hier te gaan staan maar mensen die iets beter bekend zijn, weten dat er alternatieve locaties zijn, die dichterbij het centrum liggen.

Een mogelijkheid op kortere afstand kan de Ijsbaan vormen. Ondanks dat een dergelijk terrein ook nog altijd op circa 250 meter afstand ligt, lijkt dit qua parkeeralternatief wel een betere locatie.

Geadviseerd wordt om dit vraagstuk nogmaals te beschouwen als er definitieve plannen zijn voor deze 2<sup>e</sup> fase. Tegen die tijd is fase 1 uitgevoerd en is ook Den Burg Zuid grotendeels gerealiseerd en kan goed gemeten worden welke effecten er optreden in het zuidelijke deel van Den Burg.

### **2.3.5 Kan fase 1 ontwikkelt worden zonder uitzicht op fase 2**

Op de korte termijn lijkt er voldoende areaal te zijn of te kunnen worden gemaakt om fase 1 uit te voeren. Voor fase 2 volgt over enkele jaren een nadere uitwerking. Vraag is wel of dit de besluitvorming voor fase 1 in de weg staat. Het antwoord is in principe simpel. Dat is niet het geval. Het voorliggende plan gaat uit van autoluw en niet autovrij. Het reduceren van het aantal bewegingen van en naar de Groeneplaats zorgt al voor een behoorlijke kwaliteitsimpuls in het centrum en met name de Groeneplaats zelf. Mocht blijken dat het weghalen van parkeerplaatsen in de Parkstraat en/of Burgwal op termijn niet of beperkt mogelijk is, dan is er nog altijd sprake van ruimtelijke winst op de Groeneplaats. Bij de nadere uitwerking van fase 2 zal blijken welke mogelijkheden er zijn voor dit deel van het centrum.

## **2.4 Doelgroepen**

In de notitie van januari 2018 over autoluw centrum Den Burg is specifiek ingegaan op verschillende doelgroepen, te weten:

- Bewoners
- Bezoekers van winkels en voorzieningen
- Mindervaliden
- Taxi's
- De Texelhopper
- Hulpdiensten

- De Lindeboom
- De kerk
- De Markt

Per doelgroep wordt kort stilgestaan bij de consequenties van het invoeren van een autoluw centrum. In sommige situaties wordt er specifiek ingegaan op fase 1 en fase 2.

#### **2.4.1 Bewoners**

Zoals eerder beschreven zijn automobilisten doorgaans geneigd een bepaalde loopafstand te accepteren tussen hun eindbestemming en hun parkeerplaats. Dit is afhankelijk van het motief. Voor het motief wonen, wat voor bewoners geldt, wordt doorgaans een loopafstand van maximaal 100 meter aangehouden. Het is dan ook de verwachting dat er vanuit deze groep felle weerstand zal ontstaan op het fenomeen autoluw centrum zonder passende alternatieven.

Er is geen informatie bekend over de parkeermotieven maar ingeschat wordt dat er op de Groeneplaats en het eerste deel van de Parkstraat vooral bezoekers van het centrum en bezoekers van bijvoorbeeld hotel de Lindeboom staan. Hier geldt op dit moment ook een maximale parkeerduur van 2 uur. Verwacht wordt dat bewoners vooral op de Burgwal parkeren. Dit zou betekenen dat de impact voor bewoners tijdens fase 1 beperkt is maar vooral tijdens de tweede fase zal spelen. Verwacht wordt dat veel bewoners een loopafstand tot voorbij de Emmalaan echt te ver gaan vinden. De bewoners zullen dichterbij parkeren waardoor de parkeerdruk en zoekverkeer in naastgelegen straten toe zal nemen. Mocht er op termijn voor gekozen worden om te gaan parkeren op de IJsbaan, dan zal er nog altijd sprake zijn van een behoorlijke loopafstand voor bewoners.

#### **2.4.2 Bezoekers van winkels en voorzieningen**

Voor bezoekers van winkels en voorzieningen geldt dat zij doorgaans een iets grotere loopafstand accepteren dan bewoners. Bovendien is er voor hen in fase 1 een alternatief voor het huidige parkeren op de Groeneplaats, namelijk het parkeerterrein op de Elemert. Verwacht wordt dat er voor bezoekers niet heel veel zal wijzigen. Wel moet er een goede looproute naar het centrum worden aangelegd. De huidige looproute langs de Elemert, tussen de Keesomlaan en de Groeneplaats vormt niet een uitnodigende en aantrekkelijke aanlooproute naar het centrum.

#### **2.4.3 Mindervaliden**

Voor mindervaliden moeten net als in de huidige situatie speciale parkeerplaatsen worden gereserveerd, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij het centrum. Hiervoor zijn feitelijk twee opties, namelijk

- op de parkeerplaats de Elemert;
- In de Parkstraat;
- Groeneplaats.

Het is mogelijk om bijvoorbeeld 2 parkeerplaatsen op het parkeerterrein de Elemert te reserveren voor mindervaliden maar het is ook mogelijk om 1 of 2 parkeerplaatsen op de Parkstraat of Burgwal aan te wijzen als mindervalideplekken. Tot slot kunnen er ook op de Groeneplaats zelf nog twee mindervalide plaatsen worden gereserveerd. Vanuit de

mindervalide gedacht is een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij het centrum wenselijk. Maar ook dan zal er nog enige afstand gelopen moeten worden tot andere delen van het centrum. In de basis zou tijdens fase 1 gekozen kunnen worden voor een tijdelijke invalideplaatsen op de Parkstraat of Burgwal. Zodra fase 2 echter doorgevoerd wordt, vervallen ook deze parkeerplaatsen en zijn de parkeerplaatsen aan de Elemert de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen bij het centrum en wordt geadviseerd om bij de realisatie van fase 2, parkeerplaatsen voor mindervaliden te realiseren op het parkeerterrein Elemert. Bij de nadere uitwerking van fase 2 kunnen hier definitieve beslissingen over worden genomen.

#### **2.4.4 Taxi's**

Het centrum is niet afgesloten voor verkeer maar het aantal parkeerplaatsen wordt wel beperkt. Taxi's kunnen dus nog wel bij de Parkstraat, Burgwal en Groeneplaats komen om passagiers af te zetten. Ophalen kan eventueel ook maar er wordt niet voorzien in een taxistandplaats.

#### **2.4.5 De Texelhopper**

Voor de Texelhopper geldt hetzelfde als voor de taxi. Het centrum is niet autovrij maar autoluw. Voertuigen kunnen er nog wel komen maar er liggen geen parkeerplaatsen meer. Het overgrote deel van de voertuigen heeft er dus niks meer te zoeken. Een Texelhopper kan echter nog wel de halte op de Groeneplaats behouden.

#### **2.4.6 Hulpdiensten**

Voor hulpdiensten geldt hetzelfde. Het centrum is nog altijd bereikbaar en voor nood- en hulpdiensten altijd bereikbaar.

#### **2.4.7 Hotel De Lindeboom**

Voor een deel van de bezoekers van hotel de Lindeboom heeft het autoluw maken van de Groeneplaats gevolgen. Een deel van de gasten van Hotel de Lindeboom parkeert op eigen terrein en voor deze groep heeft het autoluw maken weinig gevolgen. Een ander deel parkeert al op enige afstand van het Hotel, waaronder de parkeerplaats aan de Elemert. In de huidige situatie kunnen deze bezoekers eerst parkeren (met parkeerduur beperking) op de Groeneplaats en dan rustig hun bagage uitpakken en hun auto later (binnen 2 uur) naar een andere plek rijden waar geen parkeerduurbepanking geldt, zoals het parkeerterrein nabij de Elemert.

Na invoering van fase 1 van een autoluw centrum Den Burg ontstaan twee effecten voor hotel de Lindeboom. Enerzijds moeten gasten voortaan op het parkeerterrein Elemert parkeren en vanaf daar met bagage naar het hotel lopen en anderzijds zal de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen op eigen terrein naar verwachting toenemen. Het eerste effect zal mogelijk als klantvriendelijk worden beschouwd terwijl het tweede effect commercieel interessant kan zijn voor het hotel, aangezien zij deze parkeerplaatsen tegen een vergoeding verhuren. In het ideaalbeeld van een autoluwe Groeneplaats zouden de 5 parkeerplaatsen van Hotel de Lindeboom ook opgeheven worden maar dit zijn parkeerplaatsen op eigen terrein waardoor de gemeente Texel hier niet al te veel over te zeggen heeft. Het lijkt echter logisch dat het hotel deze plekken

wil gebruiken voor het laden en lossen van de bagage van haar klanten. De exact functie zal echter in overleg met het Hotel de Lindeboom besproken moeten worden.

#### **2.4.8 De kerk**

Voor bezoekers van de kerk aan de Binnenburg wijzigt vooral de loopafstand. Gedurende fase 1 van autoluw centrum hebben zij de mogelijkheid om op het nieuwe parkeerterrein Elemert of op de Burgwal te parkeren. In beide gevallen neemt de loopafstand toe van circa 100 meter naar maximaal 300 meter.

#### **2.4.9 De Markt**

Voor de Markt verandert er in principe weinig. Waar nu nog weleens fout geparkeerde auto's afgesleept moeten worden is dat als het goed is niet meer nodig na realisatie van fase 1 autoluw. Er zijn dan geen parkeerplaatsen meer dus is de kans dat auto's daar vroeg in de ochtend geparkeerd staan ook betrekkelijk klein.

# 3

## Bevoorradings- verkeer

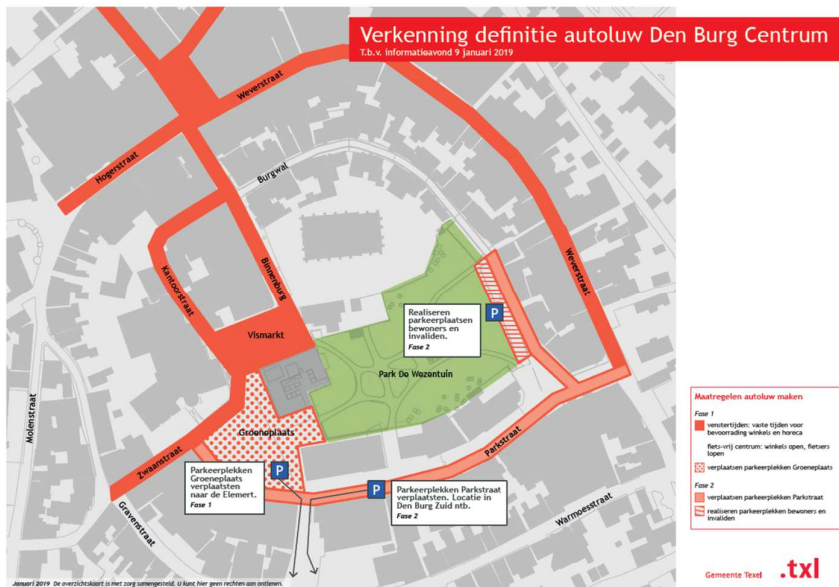
Een autoluwe centrum van Den Burg wordt enerzijds bereikt door het aantal parkeerplaatsen te verwijderen maar ook het bevoorradingsverkeer zorgt voor overlast in het straatbeeld van Den Burg. Dit staat altijd op gespannen voet met elkaar. Enerzijds moet het centrum voldoende bevoorrad worden om economisch goed te blijven functioneren en anderzijds zorgt het bevoorradingsverkeer voor hinder. Hiervoor moet dus een optimum worden gezocht.

De meest praktische oplossing om de hinder zoveel mogelijk te beperken ontstaat door invoering van zogenaamde venstertijden. Dit betekent dat bevoorrading enkel mag plaatsvinden binnen bepaalde vastgestelde tijden. Uitgangspunt hierbij is dat deze venstertijden niet samenvallen met de drukkerie winkelperiodes. Dit kan overigens ingevoerd worden voor de verschillende dagen maar ook voor bepaalde periodes per jaar.

Bij invoering van venstertijden wordt normaal gesproken zoveel mogelijk aangesloten bij venstertijden van omliggende gemeenten. Dit om de overlast voor transporteurs zo beperkt mogelijk te houden. De gemeente Den Helder heeft venstertijden in bepaalde straten van 6.00 uur tot 11.00 uur en van 18.00 uur tot 23.00 uur. Uitzondering hierop is de koopavond. Dan mag er enkel bevoorradingsverkeer plaatsvinden tussen 21.00 uur en 23.00 uur.

Voor Den Burg en Texel in het geheel zijn naast de venstertijden van de buurgemeente, de boottijden misschien nog wel meer van belang. Venstertijden na 21.00 lijken weinig zinvol omdat de laatste boot op 21.00 uur van het eiland vertrekt naar Den Helder. Datzelfde geldt 's morgens vroeg. De eerste boot van Den Helder naar Texel vertrekt om 6.30 en komt rond 7.00 uur aan op het eiland. De meeste pakketdiensten komen om 10.00 uur op het eiland aan en hebben vervolgens circa 1,5 uur nodig om de pakketten in het centrum af te leveren.

Gelet op bovenstaande aspecten wordt geadviseerd om venstertijden in te voeren van 7.00 uur tot 11.30 uur en van 18.00 tot en met 21.00 uur, met uitzondering van de koopavond. Deze venstertijden moeten gelden in het voetgangersgebied van het winkelrondje en enkele 'aanloopstraten'. In figuur 3.1 is dit weergegeven.



Figuur 3.1: voorstel voor gebied met venstertijden



# 4

## Fietsvrije Weverstraat en Binnenburg

De Weverstraat en de Binnenburg maken op dit moment al deel uit van een voetgangerszone. Hierbij zijn fietsers echter toegestaan met uitzondering van maandag en woensdag tussen 7.00 uur en 16.00 uur. De bebording in onderstaande figuur 4.1 geeft dit weer.

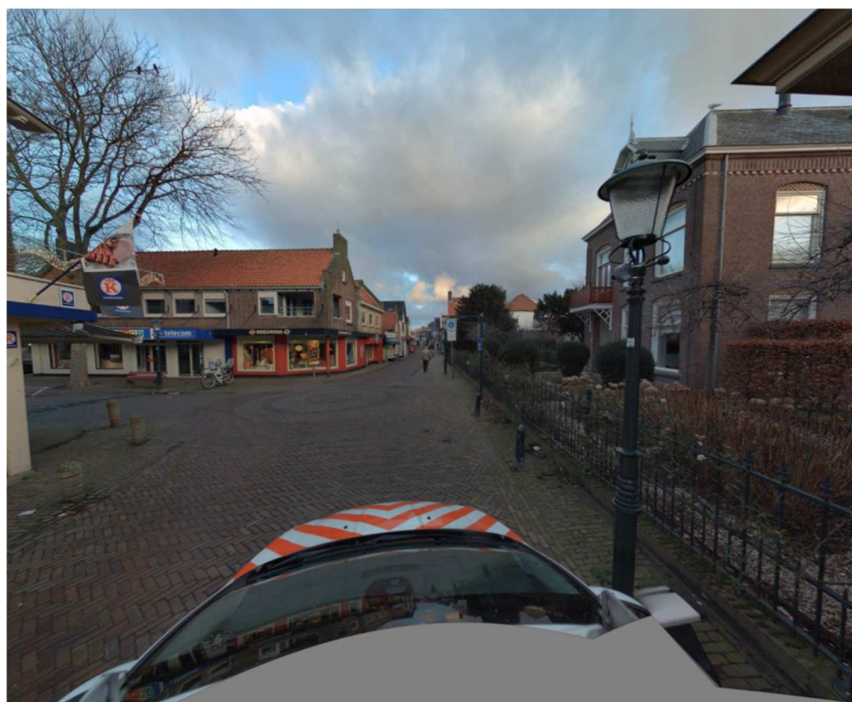


Figuur 4.1: Huidige bebording bij Weverstraat

In de praktijk wordt er nog redelijk veel gefietst op de Weverstraat en Binnenburg wat soms tot ongewenste en gevaarlijke situaties leidt. Het lijkt dan ook logisch om tijdens de winkeltijden in de voetgangerszone geen fietsen toe te laten. Het regime zou dan worden dat er geen fietsers zijn toegestaan, uitgezonderd van bijvoorbeeld 18.00 uur tot 9.00 uur.

Enkel een aanpassing van de bebording zal naar verwachting echter niet voldoende zijn. Mensen hebben, zeker op de fiets, de neiging om zo dicht mogelijk bij hun bestemming te parkeren. Vanwege de waarde van E-bikes geldt dit voor bezitters van dergelijke fietsen nog deste meer. Doorgaans worden deze niet op elke willekeurige plek achter gelaten.

Om ervoor te zorgen dat er binnen de voetgangerszone minder gefietst wordt, moet een duidelijke overgang zichtbaar zijn. Het huidige wegbeeld, nabij de Weverstraat geeft deze overgang nog niet duidelijk weer, zoals te zien is in figuur 4.2:



*Figuur 4.2: Overgang bestaande voetgangerszone Weverstraat*

De overgang op de Binnenburg bevindt zich eigenlijk al op de Groeneplaats zoals te zien is in figuur 4.3:



*Figuur 4.3: Overgang bestaande voetgangerszone Binnenburg / Groeneplaats*

De overgang op de Binnenburg en Groeneplaats geeft op dit moment ook nog geen enkele aanleiding waarom hier niet gefietst zou mogen worden. Net voorbij de kerk is deze overgang cq aanleiding wel duidelijker aanwezig. Vooral de terrassen (van oa De Smulpot) zorgen hier in de zomer voor een versmalling die ondersteunend werkt aan de voetgangerszone. Met de eerste fase van de reconstructie van de Groeneplaats kan hier overigens wel een verbeteringslag gemaakt worden.

Om toch het gebruik van fietsers in beide straten te weren zijn een aantal oplossingen denkbaar die variëren van zeer beperkte maatregelen tot vergaande maatregelen. Allereerst kan ervoor gekozen worden om de overgang fysiek duidelijker vorm te geven. Hierbij dient de voetgangerszone er duidelijk anders uit te zien dan de aansluitende straten waar wel gefietst mag worden.

Ten tweede kan gedacht worden aan het plaatsen van goede en voldoende fietsstallingen nabij deze overgangen. Door deze duidelijk zichtbaar te plaatsen worden fietsers verleid om hier gebruik van te maken en de rest van het centrum per voet verder te bezoeken. Hierbij wordt geadviseerd om de fietsstallingen op de Groeneplaats te plaatsen en niet op de Elemert, zoals nu is weergegeven in figuur 2.1. De Groeneplaats geeft na de reconstructie voldoende aanleiding om over te stappen van de fiets naar wandelen terwijl deze aanleiding er op de Elemert voor fietsers nog absoluut niet is. Deze ruimte op de Elemert kan daarom beter ingezet worden voor een aantal extra parkeerplaatsen (zie paragraaf 2.3.3) voor de auto. De concurrentiepositie

van de fiets wordt hierdoor ook beter. Mensen met de auto moeten verder lopen dan fietsers.

Een tweede en verdergaande optie is het plaatsen van sluishekken. Aangezien mindervaliden hier ook in een rolstoel doorheen moeten kunnen, zijn dergelijke hekjes ook bruikbaar voor fietsers. Wel moeten fietsers bewust een manoeuvre maken op de overganglocatie. Belangrijk nadeel van dergelijke sluishekjes zijn dat er dan ook geen goede bevoorrading maar kan plaatsvinden voor de winkels in de Weverstraat. Daarnaast past een dergelijke oplossing niet bij het karakter van Den Burg.

Voorgesteld wordt daarom om goede fietsenstallingen te maken, zo dicht mogelijk bij de overgangen van de voetgangerszone, en daarnaast de overgang (subtiel) fysiek herkenbaar te maken.

Tot slot valt en staan deze maatregelen met handhaving. Er zal zo nu en dan gehandhaafd moeten worden om het af te dwingen. Verwacht wordt dat dit vooral effect op de eigen texelse bevolking zal hebben. Toeristen wisselen voortdurend waardoor het minder effectief is. Echter, als de eigen bevolking het goede voorbeeld geeft, zullen ook toeristen zich netter gedragen. Incidentele handhaving is dus essentieel.

# 5

## Advies

Een autoluw centrum kan goed bijdragen aan het karakter van ruimte en rust op Texel en zorgt tevens voor een volmaking van het winkelrondje. Hiervoor moeten op termijn de Groeneplaats, Parkstraat en Burgwal autoluw gemaakt worden, waarbij de beste en werkbare vorm van autoluw voor Den Burg gewoon betekent dat de parkeerplaatsen worden verwijderd cq verplaatst. Allerlei andere vormen met slagbomen of verzinkbare palen passen niet bij het gemoedelijke karakter van Texel en Den Burg.

Om een autoluw centrum te realiseren wordt het volgende geadviseerd:

- De invoering van een autoluw centrum op te knippen in twee fases, namelijk:
  - Fase 1: dit betreft de Groeneplaats en het eerste deel van de Parkstraat;
  - Fase 2: resterende deel Parkstraat en Burgwal;
- Fase 1 te koppelen aan de reconstructie van de Groeneplaats, onder voorwaarde dat er voldoende extra parkeerplaatsen worden aangelegd op de Elemert;
- Er wordt op de Elemert, conform de eerste schets (zie figuur 2.1), 12 parkeerplaatsen extra gerealiseerd omdat het busstation wordt verplaatst naar de Emmalaan. Geadviseerd wordt om de fietsenstalling, die in die tekening ook is opgenomen, op te heffen en daar nog minimaal 7 extra parkeerplaatsen te realiseren;
- De fietsenstalling uit het eerste ontwerp op de Elemert te verplaatsen naar de Groeneplaats. In het ontwerp van de Groeneplaats hier een duidelijke en logische plek voor in te richten;
- Fase 2 pas later in te voeren en hiervoor eerst aanvullend onderzoek te doen. Het geschikte moment hiervoor lijkt na realisatie fase 1 autoluw centrum Den Burg, realisatie van Den Burg Zuid (school en sporthal), Emmalaan en uitbreiding parkeerterrein Elemert te zijn. Een aanvullend parkeeronderzoek en participatietraject moeten uitwijzen of en zo ja, in welke vorm en onder welke voorwaarde fase 2 van autoluw centrum kan worden ingevoerd;
- Venstertijden in te voeren voor bevoorradingsverkeer in de voetgangerszone en een aantal 'aanloopstraten' van het centrum. Hierbij wordt gedacht aan venstertijden van 7.00 uur tot 11.30 uur en van 18.00 uur tot 21.00 uur, met uitzondering van de koopavond);
- In de voetgangerszone voortaan fietsen niet langer toe te staan van 9.00 uur tot 18.00 uur en de bebording hierop aan te passen;
- Bij de overgangen te zorgen voor voldoende en goede fietsenstallingen;

- Bij de overgangen te zorgen voor (subtiele) fysieke overgangen naar de voetgangerszone om de herkenbaarheid te vergroten.

## Bijlage 1

# Notitie 'verkennend verkeersonderzoek autoluw centrum Den Burg'

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Texel

# Verkennd verkeersonderzoek effecten autoluw centrum Den Burg

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

15 januari 2018  
TXL024/Mnr

## 1 Inleiding

In de gemeente Texel zijn gedachten om de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer en parkeren in het centrumgebied van Den Burg te verminderen. Het gaat hierbij om de Groeneplaats, Parkstraat en Burgwal. De gemeente Texel heeft Goudappel Coffeng gevraagd de mogelijkheden en effecten van het ontlasten van het centrum van Den Burg van autoverkeer inzichtelijk te maken. Tevens is gevraagd inzichtelijk te maken welke mogelijkheden er zijn om ook deze gebieden ook fietsvrij te maken.

## 2 Minder auto's in de binnenstad

### 2.1 Autoluw versus autovrij

Om het verkeer in het centrumgebied te verminderen zijn in hoofdlijnen twee varianten mogelijk, namelijk:

- een *autovrije zone*;
- een *autoluwe zone*.

De beide varianten verschillen ten opzichte van elkaar door de mate van verkeer dat nog wordt toegestaan in het gebied. In een autovrij centrumgebied wordt het gebied afgesloten voor alle (gemotoriseerd) verkeer. Bij een autoluw gebied is, in tegenstelling tot een autovrij gebied, wel een beperkte hoeveelheid verkeer aanwezig. Hierbij wordt een uitzondering ingesteld voor specifieke doelgroepen (zoals bijvoorbeeld bewoners, minder validen of bevoorradingsverkeer) of tijdzones (winter versus zomer of voor specifieke perioden van de dag of week). Met andere woorden, bij een autoluw centrum zijn nog verschillende verschijningsvormen mogelijk voor het verminderen van autoverkeer in het centrum.



Het volledig autovrij maken van het centrumgebied heeft verkeerskundig de grootste impact. Hiermee wordt, behalve incidenteel verkeer (bijvoorbeeld hulpdiensten, vuilniswagens, onderhoudsvoertuigen of gemeentelijke voertuigen), alle verkeer uit het centrumgebied geweerd.

De varianten hebben een verschillende impact en consequenties op verkeerskundig en ruimtelijk gebied. Het is hierom belangrijk om bij de besluitvorming voor de uiteindelijke variantkeuze focus te houden op de aanleiding: *“voor welk probleem dient een oplossing te worden geboden en wat wordt beoogd hiermee te bereiken?”*.

## 2.2 Aandachtspunten bij de keuze autoluw en autovrij

Bij de keuze voor het autovrij of autoluw maken van het centrumgebied van Den Burg zijn een aantal verkeerskundige aspecten om rekening mee te houden. Deze worden hieronder afzonderlijk beschreven.

### *Bereikbaarheid*

Door het autovrij- of autoluw maken van het centrumgebied, neemt de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het centrum in zijn algemeenheid af. Met name de bereikbaarheid van de woningen, winkels en horeca in het centrum wordt beperkt. Deze functies worden met een autoluwe of autovrije zone minder tot niet meer bereikbaar per auto. Dit betekent dat de “last mile” naar het centrum met andere modaliteiten wordt uitgevoerd. Voor het centrumgebied in Den Burg wordt verwacht dat bewoners en bezoekers het centrum vaker te voet of met de fiets zullen bezoeken. In de praktijk moet het centrumgebied op elk moment bereikbaar blijven voor hulpdiensten.

### *Parkeercapaciteit*

Met het autoluw of autovrij maken van het centrumgebied bestaan ook mogelijkheden om het parkeren in dit gebied op te heffen. Bij het autovrij maken van het centrum kunnen in principe vrijwel alle parkeerplaatsen worden opgeheven. Bij autoluw is het aantal vooral afhankelijk van de verschijningsvorm en aan te wijzen doelgroepen.

Het opheffen van de parkeercapaciteit betekent niet dat de parkeervraag ook verdwijnt. In beginsel zal de bestaande parkeervraag met het instellen van een autoluw of autovrij centrum elders te worden opgevangen, met inachtneming van acceptabele loopafstanden. Aandachtspunt hierbij is dat hierdoor op de andere locatie(s) geen parkeeroverlast ontstaat. De vrij gekomen ruimte in het autoluwe of autovrije gebied kan ingezet worden voor andere functies of inrichting.

### *Verschuiving parkeerdruk en bijbehorende verkeersstromen*

Door het beperken of reduceren van het verkeer in het centrumgebied kan een verschuiving van de verkeersstromen plaatsvinden doordat automobilisten een andere route of naar andere (meer aantrekkelijk gelegen) parkeerlocaties gaan rijden. Hierdoor kan het drukker worden op andere locaties. In beginsel is te verwachten dat de parkeerdruk in de straten die net buiten de autoluwe of autovrije zone liggen zal stijgen.

Aandachtspunten bij het verschuiven van de verkeersstromen zijn waarborgen van de verkeersdruk (intensiteiten) op andere wegen, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Gezien de verkeersintensiteiten op de wegen in Den Burg worden hier geen problemen voorzien.

#### *Doelgroepen*

In het centrum van Den Burg zijn verschillende doelgroepen aanwezig. De keuze voor een autovrij of een autoluw centrumgebied kan gevolgen hebben voor deze doelgroepen. Voor sommige doelgroepen is het centrumgebied in praktijk niet meer toegankelijk. Het is hierdoor belangrijk om (de effecten op) deze doelgroepen mee te nemen in de overweging en besluitvorming van een variant. In een autovrije binnenstad is het gebied voor vrijwel alle doelgroepen niet meer toegankelijk. Binnen een autoluw centrumgebied kan er voor worden gekozen om bepaalde doelgroepen een ontheffing te verlenen voor het autoluw gebied naar plaats en/of tijd. De doelgroepen in het huidige centrumgebied van Den Burg waar de variant gevolgen voor kan hebben, zijn:

- Bewoners
- Bezoekers van winkels en voorzieningen
- Mindervaliden
- Taxi's
- De Texelhopper
- Hulpdiensten
- De Lindeboom
- De kerk
- De Markt

#### *Logistiek*

In aanvulling op bovenstaande categorieën is het logistieke verkeer een aparte categorie in het centrumgebied. In het centrumgebied van Den Burg is dit bevoorradingsverkeer, op- en afbouw van de markt en afvalverzameling.

Zowel in de autoluwe als in de autovrije variant wordt aanbevolen om het gebied toegankelijk te houden voor bevoorradingsverkeer. Om de aanwezigheid en eventueel overlast van bevoorradingsverkeer zo veel mogelijk te beperken, kan worden overwogen om venstertijden in te stellen waarbinnen bevoorradingsverkeer in het gebied is toegestaan.

#### *Toegang variëren in tijd*

Het afsluiten van het centrumgebied voor gemotoriseerd verkeer hoeft niet per se permanent of voor onbepaalde tijd te zijn. Een mogelijke alternatieve variant voor het centrumgebied van Den Burg is het instellen van een autovrij of autoluw centrumgebied gedurende een bepaalde periode. Hierbij kan worden gedacht aan een of meerdere seizoenen (bijvoorbeeld hoogseizoen + andere schoolvakantie's), tijdens dag- of avondperioden of gedurende een langere periode (bijvoorbeeld hoogseizoen).

## 2.3 Operationele uitvoering

Voor de opzet en uitwerking van een autoluw/autovrij centrumgebied van Den Burg bestaan verschillende mogelijkheden. In deze paragraaf wordt hierop ingegaan.

Het verkeerskundig instellen van een autovrij of autoluw gebied kan in hoofdlijnen worden uitgevoerd op drie manieren, te weten:

- Instellen van een autoluwe zone door weghalen van parkeerlocaties;
- instellen van een autovrije/autoluwe zone door bebording;
- Instellen van een autovrije/autoluwe zone door fysieke maatregelen.

De drie operationele verschijningsvormen verschillen vooral in de benodigde inzet van handhaving, de benodigde inzet voor het organiseren van de ontheffingen en de mate waarin het gebied ook echt autoluw/autovrij is.

### *Instellen van een autoluwe zone door het weghalen van parkeerlocaties*

In deze eerste variant ontstaat een autoluwe binnenstad al voor een groot deel door fysiek de parkeerplaatsen weg te halen of te verminderen. Men kan er dus fysiek nog wel komen maar aangezien het parkeerareaal er niet meer beschikbaar is of aanzienlijk is afgenomen, is het minder aantrekkelijk en noodzakelijk om het centrum in te rijden. Wel zal de inrichting van het centrum aangepast moeten worden waarbij de inrichting niet moet uitlokken dat er op andere plaatsen (fout)geparkeerd wordt. Bij een juiste inrichting is deze vorm van de autoluwe binnenstad relatief eenvoudig te realiseren. Er is slechts beperkte handhaving nodig en er is ook vrijwel geen ontheffingsboekhouding nodig. Immers iedereen kan er wel komen maar er zijn geen of een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar. Onderscheid naar doelgroepen is in deze situatie ook niet nodig en er zijn voor mindervaliden relatief eenvoudig oplossingen te bieden, door voor hen nog wel parkeerplaatsen beschikbaar te stellen.

Het variëren van toegang in tijd is in deze variant niet mogelijk. De inrichting geeft minder ruimte voor parkeren waardoor het autoluwe/autovrije wordt bereikt. Dit geldt voor het gehele jaar waardoor er geen ruimte is voor spreiding in de regeling.

### *Instellen van een autovrije/autoluwe zone door bebording*

Een fysieke afsluiting heeft de meeste (ruimtelijke) impact. De lichtste vorm hiervan is een afsluiting door bebording. Er zijn echter ook twee belangrijke nadelen aan een dergelijke vorm van afsluiting. Het (tijdelijk) toestaan van doelgroepen vergt een aantal onderborden waardoor de afsluiting minder duidelijk wordt. Dit geldt vooral voor mensen die lokaal minder bekend zijn (zoals toeristen op Texel). Ten tweede vergt het afdwingen van een dergelijke afsluiting veel inzet in de handhaving. Het toestaan van doelgroepen is in deze vorm ook alleen te controleren middels handhaving. Anders dan het schrijven van bonnen, staan hier geen aanvullende inkomsten tegenover. Bovendien staat het uitdelen van boetes ook op gespannen voet met de doelstelling om een gastvrij eiland te zijn. Handhaving kan door uitgevoerd door bemensing op straat (agenten en BOA's) of door het plaatsen van camera's; waarbij elk passerend voertuig wordt geregistreerd.

Mocht de handhaving echter verslappen, dan weten gebruikers dat ook snel genoeg en zal het bereiken van een autoluw/autovrij centrum beperkt behaald worden.

Het instellen van een regeling voor verschillende periodes is in principe mogelijk maar zorgt tegelijkertijd voor nog meer onduidelijkheid en nog meer uitzonderingsborden. Een uitzondering die dagelijks geldt, zoals morgens bereikbaar maar na 11.00 uur bijvoorbeeld niet meer, is mogelijk met statische onderborden maar uitzonderingen van bepaalde perioden per jaar is minder geschikt. Dit is vrijwel alleen mogelijk met matrixborden in plaats van statische bebording. De onduidelijkheid die dit met zich meebrengt weegt niet op tegen de voordelen erbij. Bij het instellen van een autoluw of autovrij centrum met bebording wordt aangeraden zo min mogelijk uitzonderingssituaties toe te passen.

#### *Instellen van een autovrije/autoluwe zone door fysieke maatregelen*

Dit maakt voor alle verkeer de toegang tot een gebied onmogelijk en is daarmee de meest effectieve maatregelen om een autovrije/autoluwe zone in te stellen. Handhaving is bij een dergelijke fysieke afsluiting dan ook weinig (arbeids)intensief. Bij een fysieke afsluiting dient rekening te worden gehouden dat het gebied te allen tijde bereikbaar moet zijn voor hulpdiensten en calamiteitenverkeer. Fysieke afsluitingen worden hierom vaak uitgevoerd door toepassing van pollers (verzinkbare palen). Incidenteel verkeer (zoals doelgroepen) kan toegang tot het gebied worden verleend door tijdelijk openstellen van het gebied of het verschaffen van toegangspassen of transponders. Dit vergt echter wel een aanvullende administratielast op aanvragen en uitgifte van toegangspassen. Afhankelijk van de inrichting en vormgeving is er bij pollers nog wel de nodige inleidende bebording nodig om te voorkomen dat de wegbeheerder aansprakelijk is, voor eventuele schade bij een omhoog komende paal.

Een ander voordeel van pollers is dat er relatief eenvoudig naar tijd gedifferentieerd kan worden. Zo kan ervoor gekozen worden dat het centrumgebied niet langer toegankelijk is voor de drukste perioden van de dag in het centrum, bijvoorbeeld van 11.00 uur tot en met 19.00 uur. Daarbuiten zou het centrum, en eventuele bijbehorende parkeergelegenheid wel beschikbaar kunnen zijn. Op deze manier kan het centrum autovrij of autoluw worden gehouden tijdens de drukste winkelperioden.

## **2.4 Opheffen parkeercapaciteit**

In het centrumgebied liggen in de huidige situatie een aantal parkeerplaatsen. Door het parkeren in het centrum van straat af te halen, komen deze plaatsen te vervallen. Uit het onlangs gehouden parkeeronderzoek<sup>1</sup> blijkt dat op de deze parkeerplaatsen een parkeerduurbeperking geldt. De locaties met een parkeerduurbeperking worden voornamelijk door bezoekers gebruikt. Voor gebruikers (bewoners en werknemers) zijn deze plaatsen in de praktijk vanwege de beperkte tijdsduur om te parkeren minder geschikt en niet wenselijk. De parkeerdruk in het gebied is hoog. Daarnaast zijn er in het

---

<sup>1</sup> Goudappel Coffeng (2017) Verkeersonderzoek Den Burg. Kenmerk TXL009/Rta/0051.01 d.d. 13 januari 2017

gebied nog een aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit geldt onder meer voor hotel de Lindeboom.

In totaal kent het centrumgebied circa 60 a 70 parkeerplaatsen. De bestaande parkeervraag moet elders worden opgevangen. Voor de parkeerplaatsen op eigen terrein geldt dat deze ook elders gecompenseerd moeten worden, of bereikbaar moeten blijven middels een toegangspas (in geval van plaatsing van een poller) of ontheffing (in geval van bebording).

In het voorlopig ontwerp van de herontwikkeling van Den Burg Zuid is op de locatie van de Ijsbaan een ruimte op het ontwerp opgenomen waar ruim 100 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, wat ruim genoeg is voor de compensatie van parkeerplaatsen uit het centrum, zelfs als alle parkeerplaatsen verdwijnen.

De Ijsbaan-locatie ligt op enige afstand tot het centrum. De loopafstanden van de locatie tot het centrum (Parkstraat) variëren tussen de 250 en 400 meter. In tabel 1 zijn de maximale loopafstanden op basis van kencijfers van het CROW<sup>2</sup> weergegeven.

<b>Functie</b>	<b>Maximale loopafstand (m)</b>
Wonen	100
Winkelen	200-600
Werken	200-800

*Tabel 1: maximale loopafstanden per functie (bron: CROW)*

Uit de tabel blijkt dat Ijsbaan-locatie te ver van het centrumgebied ligt om de parkeervraag voor de bewoners op te vangen. De locatie ligt wel binnen de maximale loopafstanden voor de parkeervraag van bezoekers en werknemers.

In de praktijk lijken deze afstanden, gegeven het karakter en de omvang van Den Burg, aan de ruime kant. Parkeerders willen de auto graag zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren. Het is hierdoor aannemelijk dat zowel bewoners als werknemers de auto niet op de Ijsbaan-locatie gaan parkeren maar een locatie dicht bij het centrum kiezen; bijvoorbeeld de tussenliggende straten. Dit risico is, ondanks stimuleren door communicatie en bewegwijzering, ook reëel voor bezoekers die bekend zijn met het gebied. Met een Texelvignet hebben bezoekers toestemming om op alle parkeerplaatsen op Texel te parkeren. De kans op overlast op de omliggende (woon)straten rondom het centrum is door de afstand van Ijsbaan-locatie tot het centrum reëel.

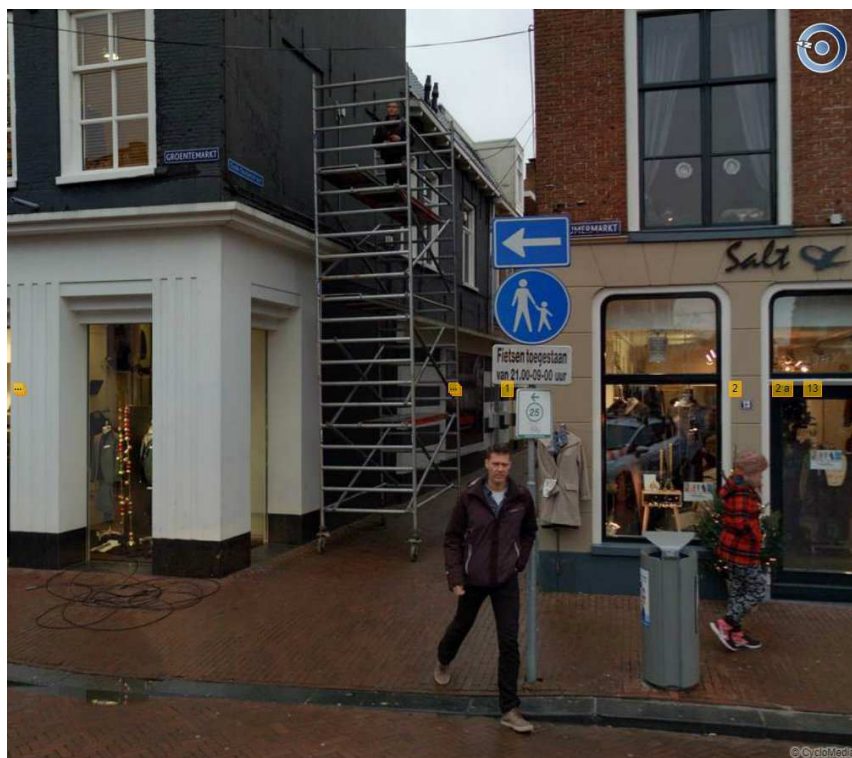
In theorie biedt deze locatie kansen om zowel de parkeervraag in het centrumgebied op te vangen als om de parkeerdruk in het gebied ten noorden van het centrum van Den Burg te verminderen. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de hoogste parkeerdruk in Den Burg zich bevindt in het noorden. De parkeerplaatsen ten zuiden van het centrum in Den Burg worden uitsluitend gebruikt door een deel van de parkeerders die vanuit zuidelijke

<sup>2</sup> CROW publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

richting komen rijden. In het noorden parkeren alle parkeerders vanuit noordelijke en een deel van parkeerders uit zuidelijke richting gebruik maakt van parkeerplaatsen in dit gebied. Dit heeft voornamelijk te maken met verwijzing en bebording voor bezoekers vanuit zuidelijke richting. Het opvangen van de parkeerders uit zuidelijke richting op de nieuwe Ijsbaan-locatie kan hiermee leiden tot een lagere parkeerdruk in het noorden van het centrum. Op voorhand wordt ingeschat, zoals ook al in het parkeeronderzoek is benoemd, dat enkel bezoekers die minder bekend zijn, zich laten verleiden tot de Ijsbaan-locatie.

### 3 Binnenstad fietsvrij

Het realiseren van een fietsvrije binnenstad zal veel lastiger zijn om te realiseren. In feite zal de binnenstad dan als een voetgangerszone aangeduid moeten worden. End dan nog blijkt in de praktijk dat er veelvuldig gefietst zal worden als de inrichting dat toelaat. In een drukke winkelstraat werkt dit doorgaans nog wel maar zodra er meer ruimte wordt geboden dat er fysiek mogelijkheden zijn om te fietsen naar voetgangers, dan blijven mensen doorfietsen. Als tussenoplossing kan er ook gekozen worden om de voetgangerszone tijdens bepaalde uren te laten gelden. Een voorbeeld hiervan is in onderstaand figuur weergegeven.



*Figuur 3.1: voetgangers zone waarbij fietsers zijn toegestaan tijdens bepaalde uren (voorbeeld Oosterstraat Leeuwarden)*

Het fysiek afsluiten van het centrum voor fietsers is eigenlijk niet realistisch. Er is immers ruimte nodig om voetgangers, inclusief ruimte voor een rolstoel, te faciliteren. Daarnaast zijn er plekken waar ook nood- en hulpdiensten langs moeten kunnen. Zodra zij er langs kunnen, kunnen fietsers er ook langs. Met andere woorden, een gebied fysiek hermetisch afsluiten voor fietsers is zeer lastig.

Om het fietsgebruik in het centrum te laten afnemen zal daarom vooral gezocht moeten worden in solide en goede fietsparkeerplaatsen aan de randen van het centrum. Fietsenstallingen die dicht tegen het centrum aan liggen en langs de belangrijkste fietsroutes naar het centrum. Aan de zuidzijde zou hierbij bijvoorbeeld gedacht kunnen worden aan het huidige busstation of zelfs een deel van de Groeneplaats. Ook op het Schilderend – Weverstraat kan gezocht worden naar een locatie om fietsparkeren te realiseren.

## 4 Conclusies

Het realiseren van een autoluwe of autovrije binnenstad van Den Burg biedt kansen om het zuidelijke deel van het centrum aantrekkelijker in te richten. Tegelijkertijd moeten er wel voldoende en goede alternatieven geboden worden, zowel qua parkeerareaal als doelgroepen die toch met voertuigen het centrum in moeten. Qua alternatieven voor het parkeerareaal is de Ijsbaan-locatie in beeld. Hier kunnen ruim 100 parkeerplaatsen gerealiseerd worden, wat ruim voldoende is voor de compensatie van de centrum plaatsen. De loopafstanden worden wel groter waardoor het aannemelijk is dat de gebieden net ten zuiden van het autoluwe centrum te maken krijgen met een hogere parkeerdruk. Deze liggen immers aantrekkelijker dan de parkeerplaatsen op de Ijsbaan-locatie. Een goede verwijzing naar de Ijsbaan is daarom ook zeer belangrijk.

Het bereiken van een autoluwe binnenstad kan grofweg op drie manieren die variëren van beperkt autoluw tot een fysieke afsluiting. De gekozen oplossing heeft ook gevolgen voor de benodigde ambtelijke inzet voor handhaving en administratie etc. Vooral invoering van een autoluw centrum door enkel bebording vraagt veel inzet van zowel handhaving als back-office. Daarom wordt geadviseerd om deze wijze van invoering van een autoluw centrum niet toe te passen.

Een fysieke afsluiting is misschien wel het meest effectief maar kost in aanleg ook het meest. Bovendien blijft er een aanzienlijke administratielast nodig om doelgroepen van transponders te voorzien. Tot slot is het de vraag of een harde fysieke maatregel past bij het eiland Texel, waarbij juist gastvrijheid hoog in het vaandel staat.

Een minder vergaande maatregel voor het realiseren van een autoluw centrum ontstaat door simpelweg de parkeervakken weg te halen. Het centrum is voor bevoorradingsverkeer en andere doelgroepen nog wel bereikbaar maar er zijn geen parkeerplaatsen meer. Na verloop van tijd is neemt de noodzaak om naar het centrum te rijden ook af en zal er een afname zijn van verkeer in het centrum. De uiteindelijke inrichting hierbij is wel van groot belang.

Welke van bovenstaande twee vormen het best gekozen kan worden, is vooral afhankelijk van het gewenste beeld van een autoluwe / autovrije binnenstad. Bij een binnenstad die in principe volledig vrij van auto's moet zijn, zal een fysieke maatregel het beste passen. Is het beeld echter dat er weleens een auto in de binnenstad mag komen maar het straatbeeld niet langer gedomineerd moet worden door geparkeerde auto's, dan is een minder fysieke oplossing de betere.

Er kan overigens ook besloten worden om het gefaseerd uit te voeren. Door eerst de parkeerplaatsen weg te nemen en voor de minder fysieke oplossing te kiezen kan het effect bepaald worden. Mocht het ontstane beeld nog niet voldoende autoluw zijn, dan kan daarna altijd nog de fysieke maatregel ingezet worden.





Als de parkeercapaciteit in secties 71 en 74 weggehaald wordt, dan zal dit tot gevolg hebben dat verkeer elders een parkeerplaats zal proberen te vinden, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij het centrum. De parkeergelegenheid aan de Elemert, achter het busstation, lijkt hiervoor de meest optimale locatie. Daarnaast zal ook nog uitgeweken worden naar secties 66, 67, 68, 70, 73, 75, 76 en 77.

De beschikbare capaciteit gedurende de dag in deze secties is weergegeven in tabel B2.1 en tabel B2.2.

Sectie	Omschrijving sectie	capaciteit	Maandag 22 augustus				
			10 uur	12 uur	14 uur	16 uur	20 uur
56	PP bij busstation	28	26	24	19	16	6
66	Bij Tandartsenpraktijk Texel	12	6	8	7	3	3
67	Keesomlaan	21	16	14	13	8	2
68	Keesomlaan	6	3	6	4	5	4
70	Warmoesstraat	5	2	1	1	0	0
73	Schilderend	6	7	8	7	7	8
75	Weverstraat	4	4	3	1	3	0
76	Weverstraat/Schilderend	14	7	14	12	11	9
77	Julianastraat	11	10	12	12	12	6
		107	81	90	76	65	38

Tabel B2.1: parkeerdruk maandag 22 augustus 2016

Sectie	Omschrijving sectie	capaciteit	Dinsdag 23 augustus			
			10 uur	12 uur	14 uur	16 uur
56	PP bij busstation	28	14	18	12	13
66	Bij Tandartsenpraktijk Texel	12	6	8	7	3
67	Keesomlaan	21	16	14	13	8
68	Keesomlaan	6	3	6	4	5
70	Warmoesstraat	5	2	1	1	0
73	Schilderend	6	7	8	7	7
75	Weverstraat	4	4	3	1	3
76	Weverstraat/Schilderend	14	7	14	12	11
77	Julianastraat	11	10	12	12	12
		107	69	84	69	62

Tabel B2.2: parkeerdruk dinsdag 23 augustus 2016



Vestiging Leeuwarden  
F. Haverschmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden  
T (058) 253 44 46  
F (058) 253 43 34

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel**  
**Coffeng**