

Verkeersplan centrum Schagen

Flexibel, veilig en bereikbaar



Inleiding 2

Ontwikkelingen 3

Beleid 5

Participatie 7

Onderzoek 13

Het verkeersplan 22

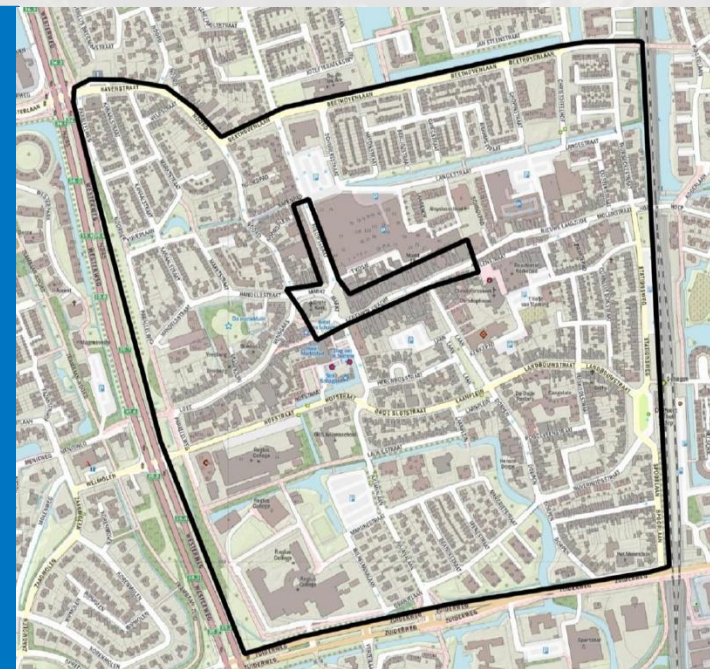
Planning en kosten 31

Het verkeersplan voor het centrum van Schagen wat voor u ligt is tot stand gekomen naar aanleiding van een aangenomen motie in de gemeenteraad van 17 december 2019. In deze motie werd gevraagd om een gedragen verkeersplan voor het centrum van Schagen wat onder andere aandacht moet besteden aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid van de winkels, inrichting van de Markt, het vrachtverkeer en parkeren.

Allereerst zullen in dit plan de relevante ontwikkelingen en relevant beleid worden beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op het proces om te komen tot dit verkeersplan: de resultaten van de participatie en aanvullend onderzoek. Daarna komt het verkeersplan aan bod, met een beschrijving van de verschillende maatregelen en uitgangspunten. Tenslotte worden deze maatregelen in een planning gezet, met daarbij de geschatte kosten.

In de bijlage zijn de verschillende deelproducten van het participatieproces en de rapportage van het parkeeronderzoek te vinden.

Voor de scope van dit plan is bewust niet gekozen voor alleen het winkelgebied en de supermarkten. Het hier aanwezige verkeer vindt zijn weg vanuit het omliggende gebied. Daarnaast kunnen aanpassingen aan wegen in de winkelstraten invloed hebben op de verkeersstromen en de parkeerdruk op andere locaties. Bovendien liggen hier in de buurt verschillende voorzieningen die in samenhang met elkaar en de omgeving staan, zoals het treinstation, scholen, toegangswegen en parkeerterreinen. Zodoende is gekozen voor een centrum met als grenzen de N245, de as Havenstraat/Beethovenlaan, de spoorlijn en de Zuiderweg. Hierbinnen kan het 'kerncentrum' onderscheiden worden: het winkel- en horecagebied bestaande uit het zuidelijk deel van de Nieuwstraat, de Markt en de Gedempte Gracht.



Wat zijn belangrijke ontwikkelingen in en rondom Schagen? Hoe hebben deze ontwikkelingen invloed op het verkeer in het centrum van Schagen?



Vergrijzing

De gemeenten in de Noordkop zullen de komende decennia verder vergrijzen. Dit betekent in de toekomst meer kwetsbare verkeersdeelnemers die zo lang als mogelijk mobiel willen blijven.

Mobiliteit

Het aantal voertuigbewegingen blijft de komende jaren toenemen. Specifiek in de gemeente Schagen is men relatief afhankelijk van de auto om vanuit de omgeving de stad te bereiken. Tegelijkertijd wordt er in vergelijking met andere gemeenten veel gefietst in Schagen.

Covid-19

De maatregelen tegen het corona virus hebben geleid tot beperkingen, maar ook tot nieuwe mogelijkheden. Op de Markt is de ruimte die beschikbaar is voor terrassen vergroot, ten koste van parkeerplekken. De verplichting tot thuiswerken heeft geleid tot nieuwe ervaringen en inzichten, alhoewel het nog de vraag is of thuiswerken een blijvende plek zal hebben in het dagelijks leven. Daarmee is het nog gissen naar het effect dat deze ontwikkeling kan hebben op mobiliteit.

Woningbouwopgave stad Schagen

De stad Schagen zal de komende decennia gaan uitbreiden en waar mogelijk verdichten. Hier wordt onder andere in de ontwikkelvisie voor de stad op ingespeeld. Deze nieuwbouw biedt kansen, tegelijkertijd zal de daarmee samenhangende mobiliteit op een slimme, schone en veilige wijze moeten worden gefaciliteerd.

Eenrichtingsverkeer Thorbeckestraat

Het college heeft besloten om van de Thorbeckestraat een eenrichtingsweg te maken. Dit is inmiddels een feit. In het verkeersplan dient hier rekening mee te worden gehouden.

Doorfietsroute Texel- Alkmaar

Vanuit regionale samenwerking wordt gewerkt aan de voorbereidingen voor het stapsgewijs realiseren van een doorfietsroute vanaf het eiland Texel, via Den Helder en Anna Paulowna naar Schagen en vervolgens via Warmenhuizen naar Alkmaar. Deze route loopt langs station Schagen en doorkruist daarmee het onderzoeksgebied van het verkeersplan.

Reconstructie Zuiderweg

Op dit moment wordt onderzocht hoe de Zuiderweg toekomstbestendig kan worden ingericht. Het betreft een belangrijke ontsluitingsweg voor het centrum die twee provinciale wegen met elkaar verbindt.

Verbouwing winkelcentrum Makado

De verbouwing van het winkelcentrum betekent een kwaliteitsimpuls voor het centrum van Schagen en biedt de kans om maatregelen te koppelen aan deze ontwikkeling.



Wat is relevant beleid dat de kaders geeft voor een verkeersplan? Wat zegt dat beleid kortgezegd over hoe we om moeten gaan met verkeer in het centrum van Schagen?

Omgevingsvisie gemeente Schagen

De elementen die van toepassing zijn op verkeer in het centrum van Schagen binnen de omgevingsvisie staan op de waardenkaart en in de speerpunten.

De waarden zijn:

- gastvrije stad met dorps karakter
- een stad met een regiofunctie met veel voorzieningen
- gratis parkeren
- groen en pleinen

De speerpunten zijn:

- een gezinsvriendelijke gemeente met een stad die belangrijk is voor de regio
- een gemeente waar iedereen mee kan doen
- een gemeente waar kernen, voorzieningen, onderwijs en werk goed bereikbaar zijn
- een veilige, gezonde, sportieve gemeente
- een duurzame gemeente
- een gemeente waarin men de omgeving waardevol vindt

Ontwikkelvisie stad Schagen

In de ontwikkelvisie wordt geconstateerd dat het centrum nu gedomineerd wordt door de auto. Voorgesteld wordt het centrum aantrekkelijker te maken door een autoluw centrum te creëren. Hierdoor kunnen winkelstraten en de Markt worden opgewaardeerd en kan er op strategische plekken in het centrum verdichting van woningbouw plaatsvinden. Parkeerplekken die verloren gaan hierdoor, worden gecompenseerd door parkeerterreinen net buiten het centrum.



Structuurvisie Schagen 2025

De ambities die in dit stuk worden benoemd wat betreft mobiliteit zijn het verminderen van het verkeer dat het centrum doorkruist, het bevorderen van het gebruik van OV en fiets en een weginrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig. Om tot die ambities te komen worden een aantal maatregelen geopperd. De belangrijkste hiervan zijn het optimaliseren van de parkeer capaciteit van het centrum, het gedeeltelijk autoluw maken van het centrum en een uitbreiding van het aantal fietsparkeervoorzieningen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)

Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen moet verkeersveiligheid structureel aandacht krijgen en risico gestuurd worden aangepakt. De ambitie is 0 verkeersslachtoffers in 2050.

Ambitieplan Verkeer gemeente Schagen

In dit ambitieplan staan de prioriteiten op het gebied van verkeer, inclusief het categoriseringsplan van de wegen in de gemeente. De prioriteiten zijn verkeersveilige kruispunten, inrichting volgens Duurzaam Veilig, een goed fietspadennetwerk, veilige schoolroutes en parkeerregulering.

Inclusie

De lokale inclusie agenda van gemeente Schagen kent speerpunten die moeten leiden tot een toegankelijk en inclusief Schagen. Een belangrijk onderdeel is een fysiek toegankelijke openbare ruimte.

Duurzaamheidsprogramma gemeente Schagen

Om de CO₂ uitstoot te verminderen en daarmee invulling te geven aan het klimaatakkoord is er een programma opgesteld binnen de gemeente. Eén van de pijlers van het programma is duurzame mobiliteit. Hierbij wordt onder andere ingezet op (door)fietsroutes, deelmobiliteit en het faciliteren van elektrisch vervoer door middel van laadpunten. Een klimaat adaptieve openbare ruimte is ook een belangrijk en hier relevant thema.

10-puntenplan Helderse Lijn

In samenwerking met NS, provincie en gemeenten is een plan opgesteld met als doel de vervoersvraag te verhogen voor de spoorlijn Alkmaar – Den Helder. Dit plan wordt de komende jaren uitgewerkt in specifieke maatregelen.

Proces

Aan de Argumentenfabriek is opdracht gegeven een participatieproces in te richten en uit te voeren. Het traject had als doel het faciliteren van weloverwogen besluitvorming van de gemeenteraad over het verkeer in het centrum van Schagen, met raadgevende inbreng van belanghebbenden.

Belanghebbenden hebben op drie manieren meegedacht: via een denk- en participatietraject van zeven sessies met een kerngroep, via een online enquête op participatieplatform samen.schagen.nl en via een participatiebijeenkomst.

Kerngroep

De kerngroep bestond uit een aantal belanghebbenden uit het centrum en enkele relevante gemeenteambtenaren. Eerst is er een Trends- en Factorenkaart opgesteld, met de belangrijkste factoren die meespelen in het centrum. Vervolgens is een Doelenkaart opgesteld, met de belangrijkste doelen voor het centrum.

De kerngroep heeft vervolgens onder begeleiding van de Argumentenfabriek in zeven sessies van drie uur gewerkt om te komen tot argumenten voor en tegen verschillende denkwijzen over verkeer in het centrum. Dit leidde tot drie uitgebreide kaarten met drie Denkrichtingen: A, B en C. Deze kaarten dienen als basis in het vervolg van het participatieproces. Het helpt mensen een denkproces op te starten, door de argumenten voor en tegen van enkele onderwerpen van een uiterste denkrichting te bekijken.

In bijlage 2 zijn de resultaten van het participatieproces te vinden. Hier is ook zichtbaar wat Denkrichting A, B en C precies inhouden.

De belangrijkste doelen die de kerngroep noemt voor verkeer in het centrum van Schagen zijn: toegankelijk en bereikbaar, verkeersveilig, aantrekkelijk en groen. Toegankelijk en bereikbaar, zodat het centrum beter toegankelijk is voor mindervaliden, er meer fiets parkeerplekken zijn, een auto parkeerplek snel gevonden is (ook voor bewoners) en bevoorrading efficiënt plaatsvindt. Verkeersveilig, zodat het centrum veilig is en veilig voelt voor voetgangers en fietsers en duidelijk is waar veilig lopen en zitten mogelijk is. Aantrekkelijk, zodat er in het kerncentrum ruimte is om te verblijven, het kerncentrum een gezellig uitstraling heeft, het kerncentrum ruimte biedt aan evenementen, terrassen, weekmarkt en standplaatshouders en de historische uitstraling behouden blijft. Groen, zodat er meer bomen en planten aanwezig zijn, het er ook bij hitte prettig verblijven is en bij hevige regenbuien het regenwater beter kan worden opgevangen.

Op verzoek van de kerngroep gaf zij zelf ook een advies. Met een grote eensgezindheid gaf men aan dat Denkrichting B het meest in de buurt komt van hoe zij toekomstig Schagen qua verkeer willen zien. Dit is een flexibel autovrij centrum (op zaterdagavond en zondag), waarbij de Markt meer groen kent en minder parkeerplekken, het parkeerdek boven het winkelcentrum Makado 24 uur per dag beschikbaar is, 30 km/u de standaard maximum snelheid is in het centrum en laadpalen voor elektrische auto's nabij winkels aanwezig zijn. Met hierbij wel de opmerking dat de kerngroep niets in betaald parkeren of een betaalde parkeergarage ziet en ook geen voorstander is van beperkingen voor leveranciers door levertijden of voorkeursroutes.

Bijeenkomst

Op 18 september werd er een participatiebijeenkomst georganiseerd. Het doel was om door middel van één van de uiterste denkrichtingen (Denkrichting A: een fiets- en wandelcentrum) zoveel mogelijk argumenten en relevante input te krijgen, wat een completer beeld geeft van de voor- en nadelen van maatregelen. Er was een discussie per groep en er kon worden gestemd op argumenten via Mentimeter.

Om het overzichtelijk te houden worden de belangrijkste en meest gedragen argumenten onderverdeeld in verschillende thema's.

Het centrum in de toekomst

Veel deelnemers stellen de vraag of het wel nodig is om supermarkten in het centrum te behouden. Ze zijn er voorstander van om supermarkten in de toekomst te verplaatsen naar goed bereikbare locaties buiten het centrum. Deelnemers zien de unieke kwaliteiten van het centrum: bereikbaar, een eigen karakter, gratis parkeren en historisch. Het advies is dit te omarmen en bij vernieuwing juist te gaan voor een versterking hiervan en niet voor een geheel nieuw centrum.

Deelnemers stemden via Mentimeter 34 maal op argumenten tegen Denkrichting A, waarvan 13 bestonden uit argumenten van economische aard. Met zeven stemmen was het meest gekozen argument: *Schagen verliest zijn onderscheidend karakter en voordeel in de regio als autogericht centrum.*

Fiets

Deelnemers geven aan dat er rekening moet worden gehouden met de routes voor fietsers en voetgangers.

Deelnemers stemden via Mentimeter 34 maal op argumenten tegen Denkrichting A. Vier stemden op het argument *Zonder duidelijke inrichting wordt het chaotisch, vooral als (elektrische) fietsers hard rijden.*



Auto

Er zijn zorgen over de effecten van verplaatsing van verkeersstromen.
Men geeft aan dat de winkels bereikbaar moeten blijven voor auto's, dit is van economisch belang voor lokale ondernemers.
Men is niet eensgezind over het autoluw maken van het centrum. Sommigen zien voordelen, namelijk een kwaliteitsverbetering van de omgeving. Anderen zien nadelen, namelijk het creëren van nieuwe verkeersproblemen elders. Er zijn voorstanders van alternatieve vormen van vervoer, zoals het openbaar vervoer of deelmobiliteit.

Categorisering van wegen

Men geeft aan dat het duidelijk moet zijn wat de toegangswegen zijn. Herkenbaarheid van de weginrichting en duidelijke routes en verwijzing zijn daarbij van belang.

Verkeersveiligheid

Deelnemers vinden het centrum niet veilig. Veilig wandelen en fietsen is belangrijk en er moet voldoende herkenbaarheid aanwezig zijn voor mindervaliden en slechtzienden.
Deelnemers stemden via Mentimeter 40 maal op argumenten voor Denkrichting A, waarvan zeven bestonden uit argumenten over veiligheid. De meest gekozen van deze argumenten: *Op alle wegen in het centrum is 30 km/u de maximum snelheid, dit helpt ongevallen verminderen.*

Vrachtverkeer

Deelnemers zijn voorstander van het beperken van vrachtwagens in het centrum, door middel van venstertijden.

Parkeren

Parkeergelegenheden moeten behouden blijven voor gehandicapten en bewoners. En goede bewegwijzering helpt bezoekers direct de juiste weg te vinden. Hier is men het over eens.

Men is groot voorstander van het toepassen van langspaarkeerplekken in de winkelstraten. De huidige parkeerplekken worden als gevaarlijk ervaren.

Deelnemers stemden via Mentimeter 40 maal op argumenten voor Denkrichting A, waarvan negen bestonden uit argumenten over de mobiliteit. De meest gekozen van deze argumenten: *Voor bezoekers is het duidelijk waar ze wel en niet mogen parkeren en het is gratis.*

Deelnemers stemden via Mentimeter 34 maal op argumenten tegen Denkrichting A. Drie stemden op het argument *Inwoners aan de centrumranden ervaren hinder van automobilisten op zoek naar een vrije parkeerplek.* En drie stemden op het argument *Sommige mensen halen liever online of elders als ze niet makkelijk dichtbij kunnen parkeren.*

Openbare ruimte

Sommige deelnemers zien graag meer groen, anderen vinden de huidige situatie voldoende.

Deelnemers stemden via Mentimeter 40 maal op argumenten voor Denkrichting A, waarvan 18 bestonden uit argumenten over de leefomgeving. De meest gekozen van deze argumenten: *Het positieve, rustgevend effect van bomen en planten, Zonder auto's is er meer ruimte om te ontmoeten en Bomen en planten helpen regenwater afvoeren en gaan zo wateroverlast tegen.*

Zes van de gekozen argumenten bevonden zich onder het kopje economie. Het meest gekozen argument: *In het kerncentrum is de fysieke ruimte vrij voor ander gebruik, zoals evenementen en terrassen.*



Enquête

Op het online participatieplatform van de gemeente hebben bewoners en bezoekers tien dagen de mogelijkheid gehad om een enquête in te vullen over verkeer in het centrum van Schagen. De belangrijkste resultaten worden hier beschreven.

Een kleine meerderheid (52%) is voorstander van een kerncentrum (Markt, Nieuwstraat en Gedempte Gracht) dat alleen voor fietsers en voetgangers toegankelijk is, zonder auto's en scooters. Er is echter ook een groot deel (31%) wat het daarmee oneens is. Uit de opmerkingen die men kon geven aan het eind van de enquête blijkt dat er veel onderling verschil is: er zijn veel voorstanders van een autovrij centrum, maar er zijn ook veel tegenstanders van een autovrij centrum.

Er is grote verdeeldheid over het gebruik van veel inrichtingselementen om duidelijkheid te scheppen (zoals een zebrapad, bebording, belijning en stoepranden). De tegenhanger hiervan is een 'shared space' inrichting. Het is duidelijk dat voor deze inrichting in ieder geval geen meerderheid is, op basis van de enquête.

Er is ook grote verdeeldheid over de maatregel van maximaal één uur parkeren in het kerncentrum. De groep voorstanders en de groep tegenstanders zijn bijna even groot.

De stelling *Op de Markt, Nieuwstraat en Gedempte Gracht moeten meer bomen, planten en bankjes komen. Hierdoor is er minder ruimte voor parkeerplekken* werd positief ontvangen: 63% van de respondenten is het hier mee eens. De groep die het hier mee oneens is blijkt opvallend klein (10%).

Bijna 60% van de respondenten is het eens met de maatregel om parkeren gratis te houden in het centrum van Schagen. Wel is een minderheid het oneens hiermee (30%).

Parkeeronderzoek

Bureau Meetel is gevraagd een parkeeronderzoek te laten uitvoeren naar het centrum van Schagen. Er zijn een drietal vragen gesteld waar in de rapportage een antwoord op moest komen:

1. Wat is de parkeercapaciteit?
2. Wat is de parkeerdruk?
3. Wat is het aandeel bezoekers en wat is het aandeel bewoners?

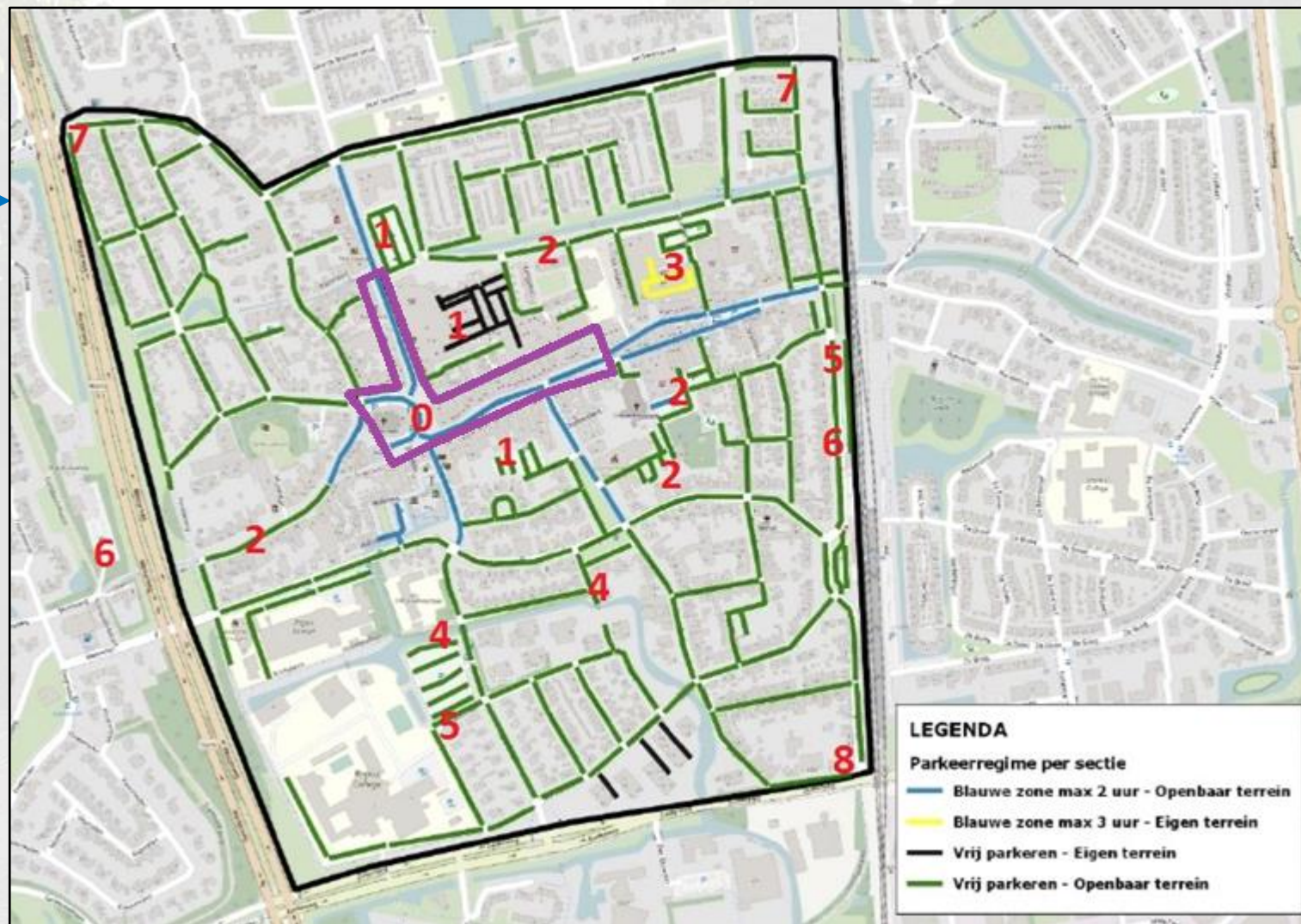
Parkeercapaciteit

Het is van belang om te weten wat de capaciteit is van parkeren in het centrum. Hierdoor kan bij maatregelen ook inzichtelijk worden gemaakt hoeveel parkeerplekken er vervallen en hoeveel parkeerplekken er worden toegevoegd. Er bevinden zich in het onderzoeksgebied meer dan 3000 parkeerplaatsen die voor iedereen te gebruiken zijn (3069). Daarvan bevinden zich er 53 in het kerncentrum. Hierbij moet worden aangegeven dat ten tijde van het onderzoek er sprake was van vergroting van de terrassen ten koste van parkeerplaatsen op de Markt. Er zijn ook parkeerplekken die voor een specifieke doelgroep te gebruiken zijn en daarmee niet voor iedereen. Bijvoorbeeld gehandicapten parkeerplekken (59), laad- en losplekken (14) of parkeerplekken voor het opladen van elektrische auto's (23).

Totalen per	Openbare terrein + P-dek & garage winkels						
	Vak (Gemar- keerd)	Haven / Rijbaan	Gehand- capten	Oplaad- punt	Laden en lossen	Overig	Totaal
Onderzoeksgebied	2.090	979	59	23	14	86	3.251
Parkeerregime							
Vrij parkeren	1.828	958	44	23	13	75	2.941
Blauwe zone max 2 uur	152	21	15	0	1	11	200
Blauwe zone max 3 uur	110	0	0	0	0	0	110
Deelgebied							
Winkelstraat centrum	53	0	4	0	0	5	62
Andere straten	2.037	979	55	23	14	81	3.189

Loopafstanden

Voor de interpretatie van de parkeerdruk en de nabijheid van beschikbare parkeerplekken is het van belang te weten wat de loopafstanden zijn vanaf parkeerplekken naar het kerncentrum (hier aangegeven door middel van een paarse lijn met in het midden de '0'). Hierin ook opgenomen parkeerterrein Menisweg, wat relatief dicht bij het kerncentrum ligt maar buiten het onderzoeksgebied valt.



Totalen per	10:00 uur di 31-8 2021	19:30 uur wo 1-9 2021	23:00 uur wo 1-9 2021	12:00 uur do 2-9 2021	14:00 uur za 4-9 2021
Onderzoeksgebied	60,6%	45,6%	40,4%	72,1%	57,0%
Parkeerregime					
Vrij parkeren	62,1%	46,7%	43,0%	74,5%	57,3%
Blauwe zone max 2 uur	62,5%	54,0%	25,5%	36,5%	68,0%
Blauwe zone max 3 uur	15,5%	1,8%	Dicht	71,8%	30,0%
Deelgebied					
Winkelstraat centrum	77,4%	67,7%	17,7%	Markt	91,9%
Andere straten	60,2%	45,2%	40,9%	73,5%	56,3%

Parkeerdruk

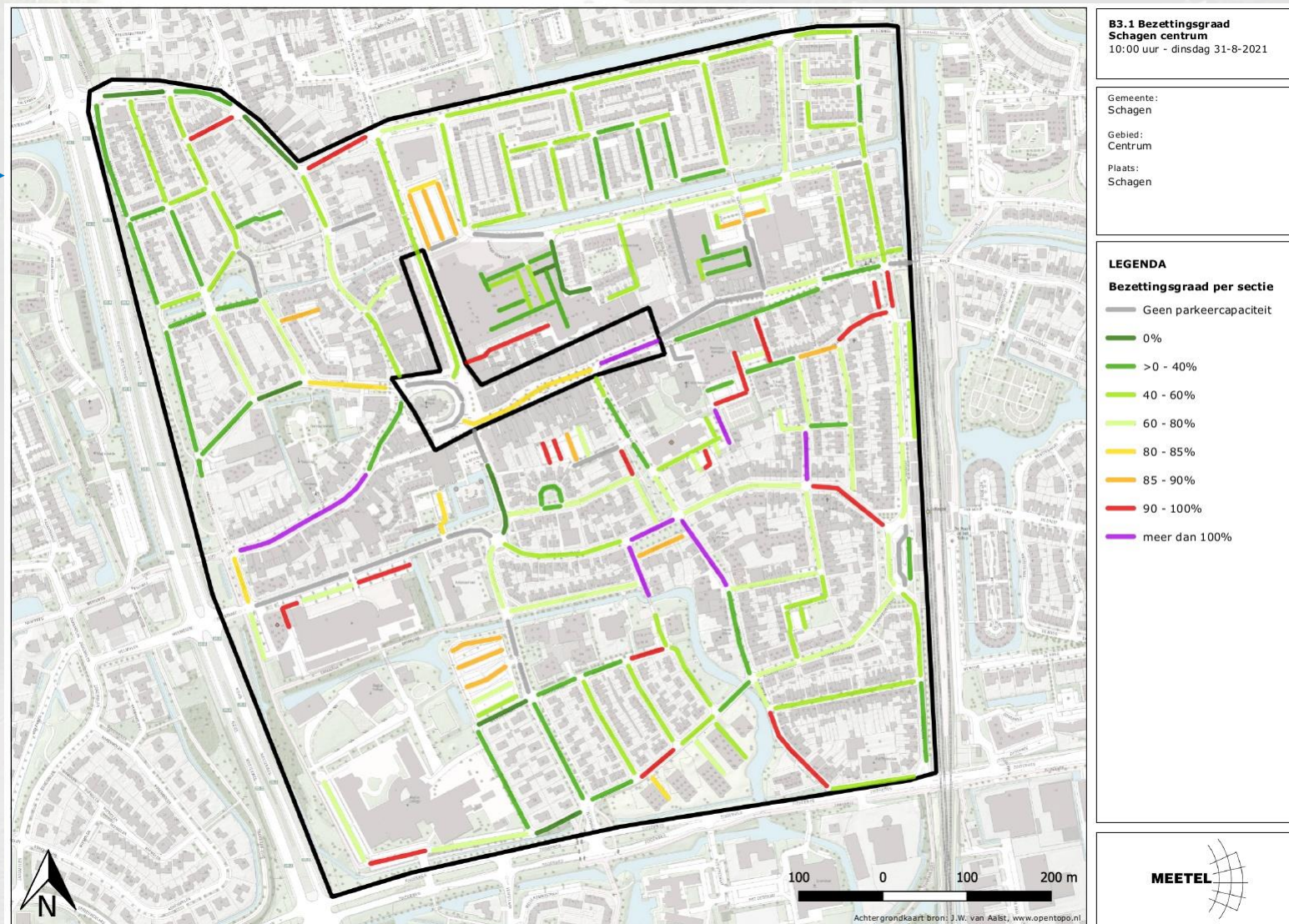
Op de donderdag wordt het drukker in de omliggende gebieden van het centrum, uiteraard door aanwezigheid van de markt. De donderdag is dan ook de drukste dag wat betreft parkeren. Op zaterdag is het in het kerncentrum veel drukker dan op een doordeweekse dag (hier de dinsdag). Dit terwijl op de zaterdag de omliggende gebieden in vergelijking met die doordeweekse dag juist rustiger zijn. Dit betekent dat er nog genoeg parkeerplekken moeten zijn voor bezoekers en bewoners. Ook gezien het feit dat ten tijden van de meting de parkeerplaatsen op de Markt niet beschikbaar waren.

De conclusie is dat de parkeerdruk op bepaalde momenten in het kerncentrum en op bepaalde plekken rondom het centrum erg hoog is, maar dat er voldoende capaciteit is in omliggende gebieden om dit op te vangen (de nabijheid van parkeerterreinen op enkele minuten loopafstand van het kerncentrum).

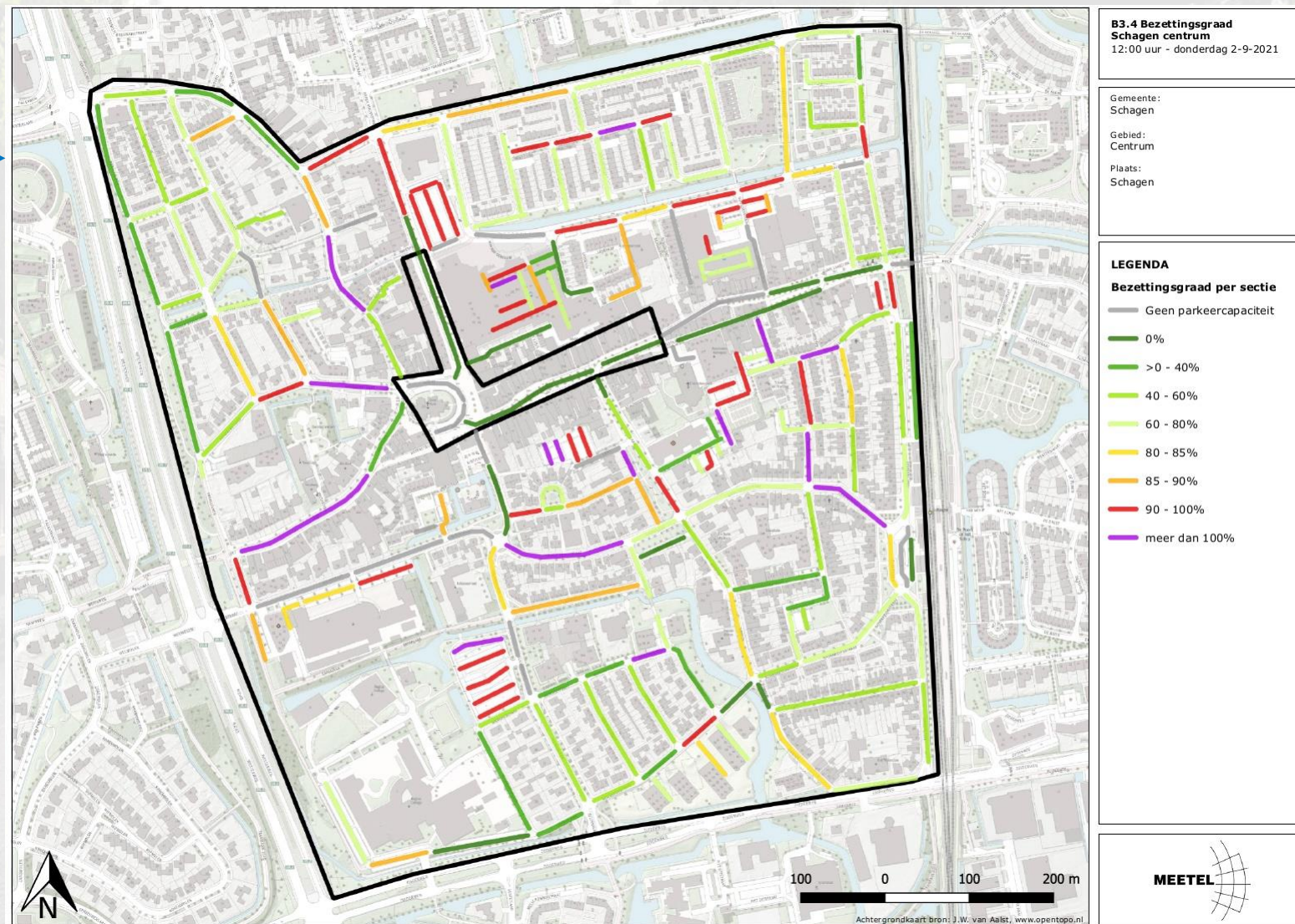
Op de volgende pagina's wordt dit met behulp van kaartmateriaal duidelijk.

Dinsdagochtend

Lokaal is de parkeerdruk hoog bij de grenzen van de blauwe zone. Vermoedelijk zijn dit auto's van mensen die werken in het centrum (bijvoorbeeld in een winkel of het gemeentehuis). Er zijn op veel locaties voldoende parkeerplekken beschikbaar, zoals op het parkeerterrein aan de Julianalaan, bij het station en op het dak van winkelcentrum Makado.

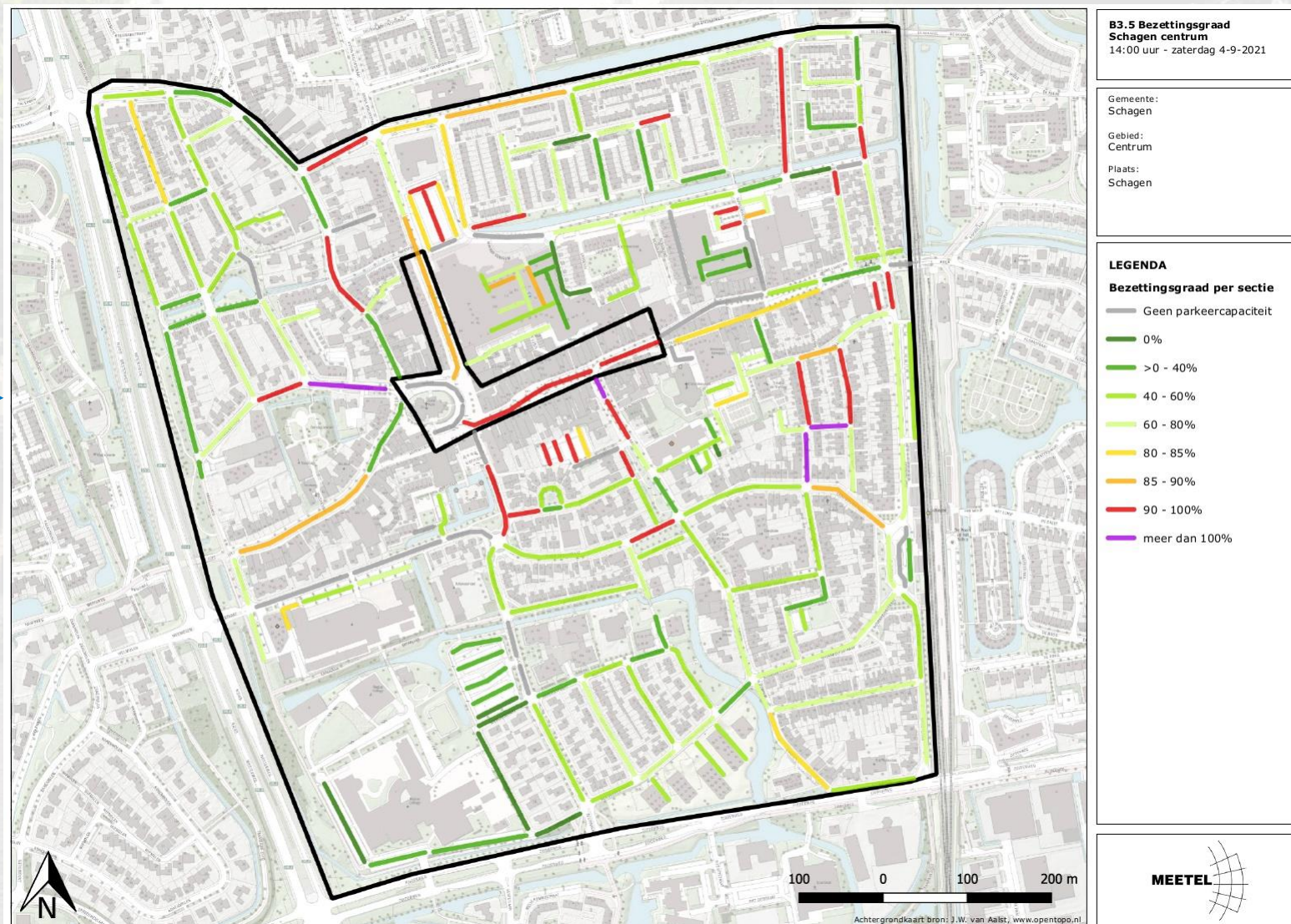


Donderdag tijdens de markt
Dit is het drukste meetmoment van het parkeeronderzoek. Alhoewel de druk hoog is op de parkeerterreinen aan de Julianalaan en de Nieuwstraat is een deel van het parkeerterrein bij het station en een deel van het parkeerdek boven Makado nog vrij. Opvallend zijn de paarse stukken. Dit betekent 'meer dan 100%', wat betekent dat er auto's (te) dicht op elkaar staan of dat er sprake is van fout parkeren.



Zaterdagmiddag

Op dit meetmoment wordt er traditioneel gezien vaak boodschappen gedaan. Het is ook een dag dat men vaak gaat winkelen. Te zien is dat er voldoende beschikbare parkeerplekken te vinden zijn, onder andere op het parkeerdek van het winkelcentrum, achter het gemeentehuis en op het parkeerterrein aan de Julianalaan.



Bewoners en bezoekers

Op een doordeweekse dag overdag bestaat het parkeren voor ongeveer 30 tot 35 procent uit bewoners en voor zo'n 65 procent uit bezoekers. In het weekend is grofweg de helft van de parkeerders bewoner en de helft bezoeker. Het aandeel bezoekers buiten het kerncentrum is op een zaterdagmiddag lager dan op een dinsdagochtend.

Verloop aandeel parkeermotief bewoner

Totalen per	10:00 uur - di 31-8- 2021	19:30 uur - wo 1-9- 2021	23:00 uur - wo 1-9- 2021	12:00 uur - do 2-9- 2021	14:00 uur - za 4-9- 2021
Onderzoeksgebied	34,6%	75,6%	100,0%	31,5%	44,4%
Parkeerregime					
Vrij parkeren	36,1%	79,0%	100,0%	33,0%	48,2%
Blaauwe zone max 2 uur	16,8%	34,3%	100,0%	21,9%	8,1%
Blaauwe zone max 3 uur	0,0%	0,0%	Dicht	0,0%	0,0%
Deelgebied					
Winkelstraat centrum	12,5%	9,5%	100,0%	Markt	1,8%
Andere straten	35,1%	77,5%	100,0%	31,5%	45,8%

Verloop aandeel parkeermotief niet-bewoner 1x waargenomen

Totalen per	10:00 uur - di 31-8- 2021	19:30 uur - wo 1-9- 2021	23:00 uur - wo 1-9- 2021	12:00 uur - do 2-9- 2021	14:00 uur - za 4-9- 2021
Onderzoeksgebied	64,5%	23,2%	0,0%	65,1%	51,3%
Parkeerregime					
Vrij parkeren	63,0%	19,9%	0,0%	63,5%	47,2%
Blaauwe zone max 2 uur	81,6%	63,9%	0,0%	76,7%	91,2%
Blaauwe zone max 3 uur	100,0%	100,0%	Dicht	100,0%	100,0%
Deelgebied					
Winkelstraat centrum	85,4%	88,1%	0,0%	Markt	98,2%
Andere straten	64,0%	21,3%	0,0%	65,1%	49,9%

Verkeer

Om tot een verkeersplan te komen is duidelijkheid nodig over de verkeersstromen en is het van belang cijfers over verkeersveiligheid te bekijken.

**Verkeersstromen**

Om mogelijke knelpunten in capaciteit van de wegen of doorstroming op te sporen is in het recente verkeersmodel voor de stad Schagen rekening gehouden met de maatregelen uit dit verkeersplan die van invloed zijn op de verkeersstromen. In het volgende hoofdstuk leest u de resultaten hiervan.

De belangrijkste toegangswegen naar het centrum kijkende naar aantal voertuigen (op basis van het verkeersmodel) zijn vanuit het zuiden de N245, de Zuiderweg en de Julianalaan. Vanuit het noorden zijn dit de N245, de Havenstraat en het eerste deel van de Beethovenlaan. Het verkeer wat hier rijdt verspreidt zich vanuit deze wegen in het zuiden over de Hofstraat, de Oude Slotstraat, de Landbouwstraat en de Spoorlaan. En vanuit het noorden over de rest van de Beethovenlaan, de Schubertstraat, de Christoffelhof en de Langestraat.

Verkeersveiligheid

Op de kaart hiernaast wordt aangegeven met rode kleur waar op basis van metingen te hard wordt gereden. Op de 30 km/u wegen Hofstraat, Oude Slotstraat en Stationsweg wordt de maximum snelheid veelvuldig overschreden. Ook op delen van de Landbouwstraat, Christoffelhof, Langestraat en de Havenstraat gebeurt dit.

Op de kaart is ook aangegeven op welke locaties twee of meer ongevallen hebben plaatsgevonden (met de afloop letsel of dodelijk in de periode 2015 t/m 2019). Van deze acht ongevallen waren er zeven waarbij een fietser betrokken was. Combineert men de metingen van snelheden met de ongevallencijfers dan ligt het zwaartepunt van verkeersonveiligheid op het traject Havenstraat-Beethovenlaan.

In de risicoanalyse verkeersveiligheid van de gemeente Schagen komt naar voren dat er een hoger risico op een ongeval is op de 30 km/u en 50 km/u wegen in de stad Schagen (ruim twee maal hoger risico dan op alle 30 en 50 wegen in de provincie).

In 2021 is via het participatieplatform gevraagd naar de meest verkeersonveilige locaties volgens bewoners. In de top 10 van deze locaties bevindt zich één weg uit het centrum van Schagen. Dit is de Zuiderweg, met drie procent van de stemmen. Van de 313 stemmen die er zijn gegeven voor verkeersonveilige locaties in de stad Schagen, waren er slechts 42 gesitueerd in het centrum van de stad.

De conclusie is dat er op specifieke locaties in het centrum verbetering van de verkeersveiligheid nodig is, met name voor fietsers.



De kernboodschap

Op basis van beleid, ontwikkelingen, onderzoek en participatie ontstaat er een kernboodschap over verkeer in het centrum van Schagen. Uit deze kernboodschap vloeien de verschillende maatregelen waar het verkeersplan uit bestaat.

Een flexibel centrum

In het centrum kunnen verschillende functies en activiteiten naast elkaar bestaan: elkaar ontmoeten, prettig wonen, regionale evenementen, voldoende terrasjes, ongestoord winkelen en snel of uitgebreid een boodschap halen.

Een veilig centrum

In het centrum zijn er veilige fietsroutes. Auto's en vrachtverkeer rijden alleen daar waar zij moeten zijn.

Een bereikbaar centrum

Voor zowel auto als fiets is het centrum goed bereikbaar en zijn er voldoende parkeerplaatsen.

Het verkeersplan

Aan de hand van de verschillende onderwerpen wordt beschreven hoe het centrum van Schagen moet worden vormgegeven om zoveel mogelijk te voldoen aan de kernboodschap. Hierna wordt dit samengevat in een menukaart van maatregelen. Naar de maatregelen wordt verwezen in de tekst door middel van de nummers.

Het centrum in de toekomst

De doelen die de kerngroep benoemd heeft voor het centrum van Schagen passen binnen de kernboodschap en geven een duidelijk beeld wat men voor ogen heeft betreffende verkeer voor toekomstig Schagen: toegankelijk en bereikbaar, verkeersveilig, aantrekkelijk en groen.

Een belangrijke boodschap die telkens naar voren kwam uit de participatie is het onderscheidende karakter van de stad en de wens dit niet af te breken door een centrum te realiseren wat meer gaat lijken op andere steden.

Fiets

Fietsen is belangrijk voor Schagen. Het zorgt voor gezondheid, bereikbaarheid en draagt bij aan duurzaamheid. De fietser dient beter beschermd te worden en fietsen dient gestimuleerd te worden. Dit is in lijn met het nieuwste beleid en de huidige ontwikkelingen. Duidelijk is geworden dat de verkeersveiligheid en het verkeersveiligheidsgevoel voor fietsers verbeterd kan worden. Afgaande op de cijfers zal er aandacht moeten komen voor veiligheid van fietsers op het traject Havenstraat-Beethovenlaan (15). Duidelijk is ook geworden dat er meer fiets parkeerplekken gerealiseerd moeten worden. Het ligt voor de hand dat de vernieuwing van het Makado een goede gelegenheid is om meer fiets parkeerplekken te plaatsen. En ook de potentie van het spoor kan meer benut worden door te onderzoeken of er meer fiets parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd bij het station (9). Daarnaast moet onderzocht worden hoe de doorfietsroute die Schagen aandoet zorgvuldig en functioneel kan worden geïmplementeerd in het centrum (10).

Vrachtverkeer

Met betrekking tot vrachtverkeer gaven bewoners aan dat zij voorstander zijn van beperkingen, omdat het de verkeersveiligheid zou bevorderen. Ondernemers zijn hier geen voorstander van, omdat zij geen winst zien in verkeersveiligheid en worden beperkt.

In dit plan wordt het advies vanuit de kerngroep overgenomen om geen nieuwe beperkingen op te leggen aan vrachtverkeer of bevoorradingsverkeer (12). Dit omdat het geen maatregel betreft die direct de verkeersveiligheid verbetert. Dit plan is erop gericht om auto's, maar ook vrachtverkeer, direct naar haar bestemming te geleiden. Zodoende komt men alleen fietsers tegen als dat niet anders kan. Tegelijkertijd zal de fietser moeten worden beschermd, door deze op sommige wegen een prominentere plek te geven. Zo komt men tot een minimaal aantal conflictsituaties. In het verlengde hiervan past een vrachtwagenverbod op de Thorbeckestraat en het behoud van eenrichtingsverkeer op deze weg, waarbij de Oosterstraat gesloten blijft voor doorgaand gemotoriseerd verkeer (11).

De huidige andere beperkingen, zoals een vrachtwagenverbod in de Molenstraat en een afsluiting van wegen in het centrum voor gemotoriseerd verkeer tijdens evenementen zoals de weekmarkt, blijven bestaan.

Auto

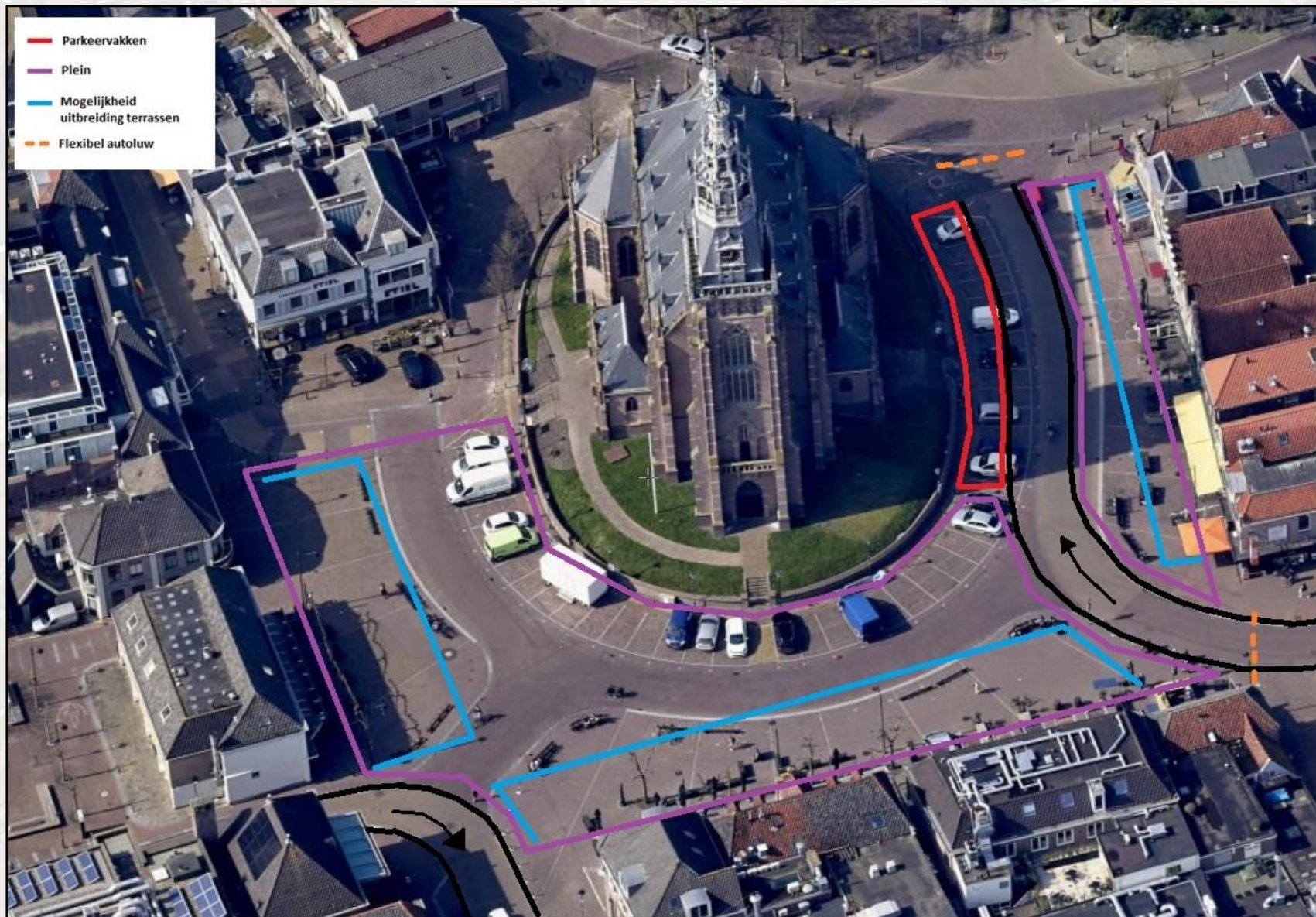
Een autovrij centrum of geen autovrij centrum? Het is de meest behandelde vraag in het participatieproces, omdat het ook erg leeft bij bewoners en ondernemers. Uit het participatieproces blijkt dat er geen meerderheid voor een autovrij centrum is. Er is ook geen uitgesproken meerderheid tegen. De argumenten voor een autovrij centrum zijn verreweg het meest van toepassing op de Markt. Daar zijn de meeste terrassen en horeca, daar zijn veel evenementen, daar loopt het winkelend publiek langs en daar kent de openbare ruimte een potentie. Kortom, daar komt alles samen. De argumenten tegen een autovrij centrum zijn het meest van toepassing op de winkelstraten en het omliggende gebied. Winkels die per auto bereikbaar zijn en waar je nabij gratis kan parkeren wordt gezien als een belangrijk onderscheidend ingrediënt van de aantrekkelijkheid van de stad. Het voorstel is daarom om het oostelijk deel van de Markt autovrij te maken (1).

Met deze maatregel kan ook invulling worden gegeven aan de uitvoer van een pilot die in 2021 was voorbereid, maar nog niet is uitgevoerd: het autovrij stellen van de Markt (tussen 't Vosje en Rensgars) van zaterdag 18:00 uur tot maandag 6:00 uur (3).

Op de volgende pagina een impressie van de mogelijkheden met deze maatregelen.

Dat deze maatregelen op dit moment geschikt zijn voor de stad Schagen en haar belanghebbenden, wil nog niet zeggen dat deze stap het eindpunt is. Het loont de moeite om in de toekomst te onderzoeken of verdere stappen naar een autoluw of autovrij centrum haalbaar zijn en draagvlak kennen (16). Dit ligt in lijn met de ontwikkeling voor de stad.

Het verkeersplan





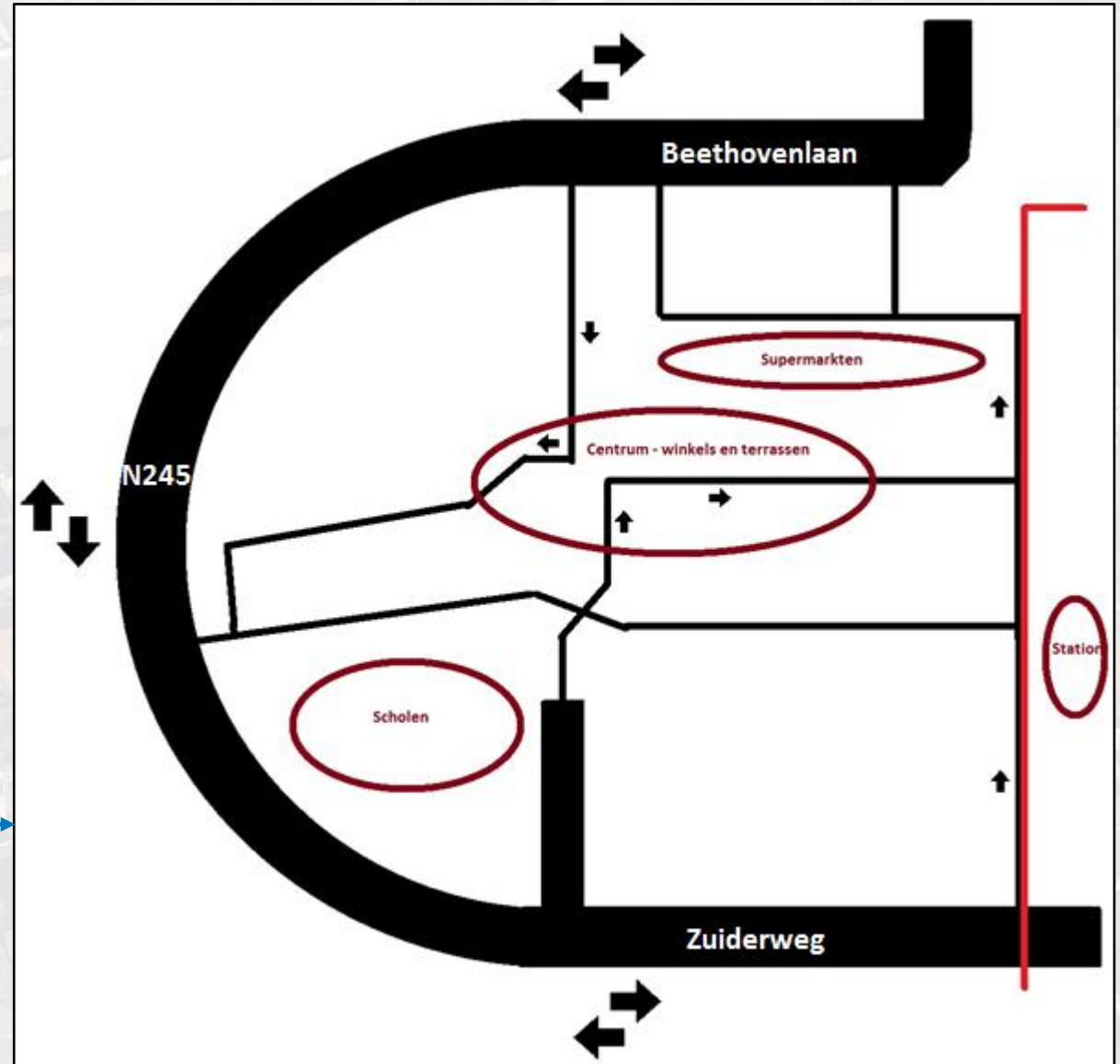
De maatregel waarbij een gedeelte van de Markt autoluw wordt is meegenomen in de laatste versie van het verkeersmodel van Schagen, waarmee verkeersstromen in 2040 kunnen worden gemodelleerd. In dit model wordt rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw. De resultaten geven weer dat er minder gemotoriseerd verkeer door het kerncentrum zal rijden en meer verkeer over de belangrijkste toegangswegen. Deze aantallen geven geen indicatie van doorstromingsproblemen of hinder op de wegen binnen het onderzoeksgebied. Toegangswegen zoals de Julianalaan, Hofstraat en de Havenstraat kunnen de aantallen verkeer in de toekomst aan.

Categorisering van wegen

Kijkende naar de huidige categorisering van wegen en het huidige gebruik (de verkeersstromen), met daarbij de verkeerveiligheidsambities en het gedeeltelijk autovrij maken van de Markt, dan zijn er een aantal aanpassingen benodigd om het verkeerssysteem beter te laten functioneren.

De gebiedsontsluiting van het centrum zal worden gevormd door de N245, de Zuiderweg en de Julianalaan aan de ene kant en de N245 en de Havenstraat en Beethovenlaan aan de andere kant. Dit zijn en blijven dan ook gebiedsontsluitingswegen (13). De Julianalaan is vanaf het parkeerterrein richting het centrum niet alleen een drukke weg voor auto's, maar ook een komen en gaan van fietsers, voetgangers en bussen. Het voorstel is in het kader van de verkeersveiligheid en herkenbaarheid om vanaf hier de Julianalaan als een 30 km/u zone in te richten. In het kader van diezelfde verkeersveiligheid en herkenbaarheid, maar ook de functie van de weg wordt voorgesteld de Spoorlaan ook in te richten als 30 km/u zone (14).

Deze categorisering doet recht aan de visie waarin een balans gevonden moet worden tussen de bereikbaarheid en het functioneren van het wegennet, de verkeersveiligheid en een aantrekkelijk kerncentrum.



Verkeersveiligheid

Fietzers behoeven extra aandacht in het centrum van Schagen, als het gaat om veiligheid. Dit blijkt uit de cijfers. Specifiek het traject Havenstraat-Beethovenlaan. Er dient op dit traject specifiek aandacht te worden besteed aan de veiligheid van fietsers, wanneer men over gaat tot reconstructie (15). Ook een belangrijk punt is de uitvoering van haaks parkeren, wat als erg onveilig werd ervaren. Bij vernieuwing dienen er langspaarkeervakken te worden gerealiseerd (4).

Parkeren

Uit het participatieproces kwam naar voren dat men parkeerplekken zou willen opofferen ten gunste van andere functies, zoals groen of fiets parkeerplekken. Het parkeeronderzoek heeft bewezen dat er voldoende parkeermogelijkheden zijn en dat er daarmee ruimte is om hier invulling aan te geven. Minder parkeerplaatsen op de Markt en Gedempte Gracht zorgt voor ruimte om groen en fiets parkeren te realiseren (4).

De automobilist moet meteen worden geleid naar een parkeerterrein. Daarom dient de verwijzing hiernaar goed te zijn geregeld (6). Nieuwe parkeerterreinen aan De Loet en bij het station zullen ook bijdragen aan de bereikbaarheid van het centrum (5). Vanwege toekomstige verdichting van het centrum en een eventueel nog autovrij kerncentrum dan dit plan beschrijft zou het een strategische winst zijn als het parkeerdek boven het nieuwe winkelcentrum Makado 24 uur per dag toegankelijk wordt (8). Dit kwam ook meermaals naar voren in het participatieproces.

Tijdens het participatieproces bleek nogmaals dat men groot voorstander is van gratis parkeren. De huidige situatie blijft daarom behouden (7).

Openbare ruimte

Belangrijke uitgangspunten voor de openbare ruimte zijn klimaat adaptieve inrichting en de geschiktheid voor kwetsbare doelgroepen. Dit waren onderwerpen die steeds weer werden benoemd als belangrijk. Dit zijn dan ook belangrijke kaders voor de invulling van de inrichting van de openbare ruimte in het centrum (4).

De recente ontwikkelingen hebben ervaringen opgeleverd over bijvoorbeeld het vergroten van de terrassen op de Markt. De ervaringen zijn positief. Het voorstel is dan ook om een permanente mogelijkheid te bieden in de inrichting van de openbare ruimte om terrassen op de Markt te vergroten (2).

1 - Een deel van de Markt is afgesloten voor motorvoertuigen en wordt ingevuld als plein (ontmoeten, groen)

2 - Een permanente mogelijkheid bieden om terrassen aan de Markt te vergroten

3 - De Markt (tussen Rensgars en 't Vosje) is autovrij van zaterdag 18:00 uur tot maandag 6:00 uur

4 - Herinrichting Markt en Gedempte Gracht. Vermindering van het aantal parkeerplaatsen aan de Markt en de Gedempte Gracht. Hierdoor ontstaat er ruimte voor groen, ontmoeten en fiets parkeren. Met hierbij specifieke aandacht voor klimaat adaptieve inrichting en toegankelijkheid voor de verschillende kwetsbare doelgroepen. Parkeerplaatsen worden hier uitgevoerd als langspaarkeervak en er komt hier een laadpunt voor elektrische auto's

5 - Realisatie parkeerterreinen aan de Loet en ten noorden van het station

6 - Goede verwijzing naar parkeerterreinen: geleiding via het noorden of via het zuiden, nooit door het centrum. Met hierbij ook aandacht voor correcte verwijzing om vanaf de parkeerterreinen naar het centrum te lopen

7 - Gratis parkeren en een blauwe zone blijven behouden

8 - Realisatie openbaar parkeren (24/7) op het dak van het nieuwe winkelcentrum Makado

9 - Uitbreiding van het aantal fiets parkeerplekken bij het nieuwe winkelcentrum Makado en onderzoek naar uitbreiding van het aantal fiets parkeerplekken op het station

10 - Onderzoek naar de varianten en ontwerpen van de doorfietsroute door het centrum (traject Stationsweg-Spoorlaan)

11 - Behoud van eenrichtingsverkeer en het verbod op vrachtwagens op de Thorbeckestraat en behoud huidige situatie Oosterstraat

12 - Geen nieuwe beperkingen voor de bevoorrading van het centrum

13 - Gebiedsontsluitingswegen zijn de Julianalaan tot en met het parkeerterrein, de Zuiderweg en de as Havenstraat-Noord-Beethovenlaan. Dit blijven 50 km/u wegen

14 - Alle andere wegen binnen het gebied zijn of worden 30 km/u wegen. Dit betekent dat het laatste deel van de Julianalaan en de Spoorlaan 30 km/u wegen gaan worden

15 - Specifieke aandacht voor de veiligheid van fietsers op de as Havenstraat-Noord-Beethovenlaan en op de Langestraat bij groot onderhoud

16 - Haalbaarheidsonderzoek toekomstig autoluw of autovrij centrum

2022

7 - Gratis parkeren en een blauwe zone blijven behouden

11 - Behoud van eenrichtingsverkeer en het verbod op vrachtwagens op de Thorbeckestraat en behoud huidige situatie Oosterstraat

12 - Geen nieuwe beperkingen voor de bevoorrading van het centrum

13 - Gebiedsontsluitingswegen zijn de Julianalaan tot en met het parkeerterrein, de Zuiderweg en de as Havenstraat-Noord-Beethovenlaan. Dit blijven 50 km/u wegen

2023 - 2025

2 - Een permanente mogelijkheid bieden om terrassen aan de Markt te vergroten

3 - De Markt (tussen Rensgars en 't Vosje) is autovrij van zaterdag 18:00 uur tot maandag 6:00 uur

6 - Goede verwijzing naar parkeerterreinen: geleiding via het noorden of via het zuiden, nooit door het centrum. Met hierbij ook aandacht voor correcte verwijzing om vanaf de parkeerterreinen naar het centrum te lopen.

8.000

8 - Realisatie openbaar parkeren (24/7) op het dak van het nieuwe winkelcentrum Makado

Er zal in 2022 een apart besluit worden genomen over de investering

9 - Uitbreiding van het aantal fiets parkeerplekken bij het nieuwe winkelcentrum Makado en onderzoek naar uitbreiding van het aantal fiets parkeerplekken op het station

25.000

14 - Alle andere wegen binnen het gebied zijn of worden 30 km/u wegen. Dit betekent dat het laatste deel van de Julianalaan en de Spoorlaan 30 km/u wegen gaan worden

15.000

48.000

5 - Realisatie parkeerterreinen aan de Loet en ten noorden van het station

Al opgenomen in begroting

2025 - 2030

1 - Een deel van de Markt is afgesloten voor motorvoertuigen en wordt ingevuld als plein (ontmoeten, groen)

4 - Herinrichting Markt en Gedempte Gracht. Vermindering van het aantal parkeerplaatsen aan de Markt en de Gedempte Gracht. Hierdoor ontstaat er ruimte voor groen, ontmoeten en fiets parkeren. Met hierbij specifieke aandacht voor klimaat adaptieve inrichting en toegankelijkheid voor de verschillende kwetsbare doelgroepen. Parkeerplaatsen worden hier uitgevoerd als langsparkeervak en er komt hier een laadpunt voor elektrische auto's

950.000

10 - Onderzoek naar de varianten en ontwerpen van de doorfietsroute door het centrum (traject Stationsweg-Spoorlaan)

30.000

1.040.000

16 - Haalbaarheidsonderzoek toekomstig autoluw of autovrij centrum

60.000

2030 - 2040

15 - Specifieke aandacht voor de veiligheid van fietsers op de as Havenstraat-Noord-Beethovenlaan en op de Langestraat bij groot onderhoud

Financiering vanuit budget onderhoud

- 
- An aerial photograph of the town of Schagen, showing a mix of residential houses, a large church on the left, and a parking lot at the top. A semi-transparent blue rectangular box is overlaid in the center, containing a list of two reports. Two blue lines with arrows originate from the box: one points to a parking area at the top, and the other points to a street area at the bottom.
1. Rapportage parkeeronderzoek centrum Schagen – Meetel
 2. Rapport Denk- en Participatietraject Verkeer in Schagen - Argumentenfabriek

Vragen? Stuur een mail naar verkeer@schagen.nl
Dit document is ook te vinden op de website van de gemeente: www.schagen.nl



GEMEENTE
Schagen

Samen werken aan geluk