

# Centrum Bleiswijk

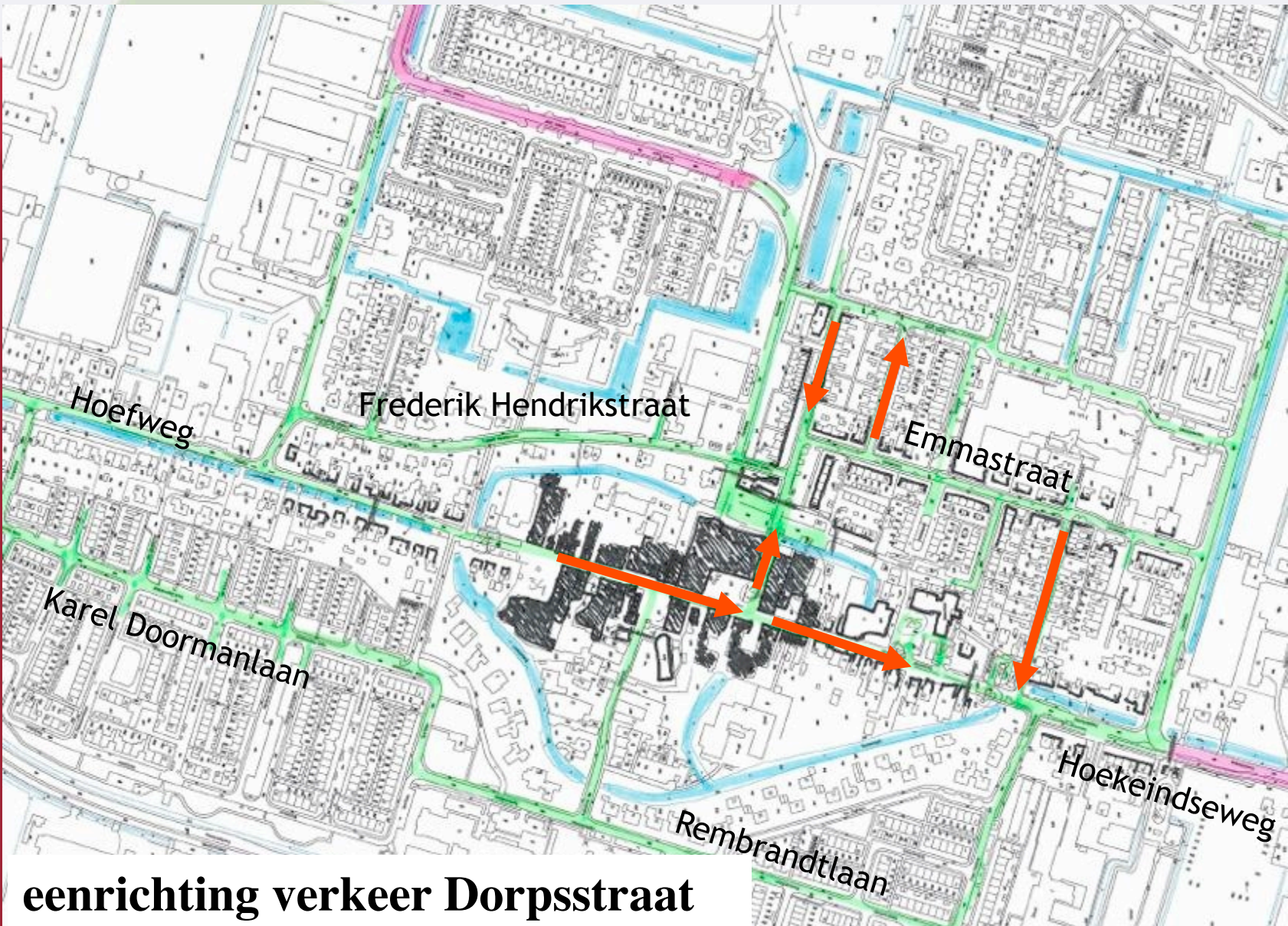
## Verkeerskundige aspecten

Henk van Zeijl, oktober 2010

# aanleiding

- Studie van RBOI
  - ✓ Verkeersstudie middengebied februari 2001
- In 2001 gekozen voor;
  - ✓ Geen doorgaand verkeer Dorpsstraat door instellen eenrichtingverkeer
  - ✓ Door tekort aan parkeerplaatsen goede onderlinge circulatie parkeerterreinen
  - ✓ Parkeerplaatsen op korte loopafstanden van winkels
  - ✓ Dorpsstraat is onderdeel van circulatie om overlast in naastliggende woonstraten te beperken

# Huidige situatie



# Dorpsstraat



October 13, 2010

Lansingerland

4

# Emmastraat - Rembrandtlaan



October 13, 2010

Lansingerland

5

# Centrumvisie Bleiswijk

## 2006 - 2015

- Centrum Bleiswijk is voornamelijk gericht op kort winkelbezoek voor dagelijkse en wekelijkse aankopen
- Tekort aan parkeerplaatsen (150)
- Door eenrichtingverkeer is bereikbaarheid vooral vanuit het zuiden (Hoekeindseweg) beperkt
- Verkeer in Dorpsstraat wordt als hinderlijk ervaren
- Alternatieve centrumring is niet voorhanden. Dorpsstraat is essentieel in circulatie centrum.

# Mobiliteitsplan Lansingerland

## vastgesteld 2009

- *Ambitie 15:* De gemeente wil sluipverkeer voorkomen en zet in op kernontsluitingswegen voor elke kern en een ringstructuur voor de gemeente als geheel.

*De kernontsluitingswegen zijn uitsluitend bedoeld voor ontsluiting van de betreffende kern; Door het instellen van eenrichtingsverkeer, 30 km/h-zones en/of knippen op de overige wegen kan het gebruik van deze wegen gestimuleerd worden.*

# Mobiliteitsplan Lansingerland



kernontsluitingswegen  
Bleiswijk

Hoekeindseweg

Groene Loper, Jan vd Heydenstraat,  
Edisonlaan, Heulslootweg

October 13, 2010

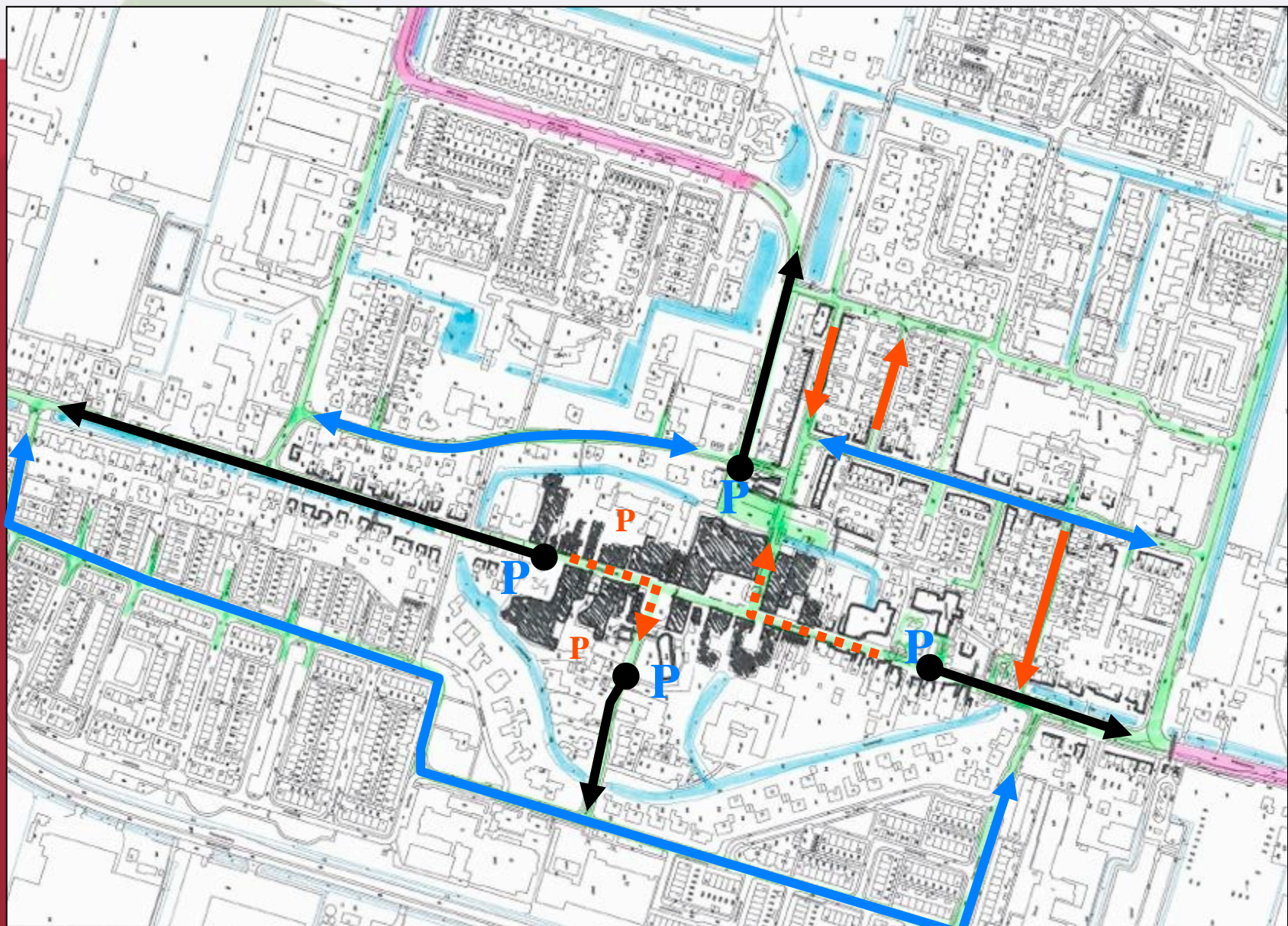
# Vastgesteld circulatieplan 2009



# overwegingen

- Door omdraaien rijrichting tussen gemeentehuis en Plaats verbetert de bereikbaarheid vanuit het zuiden
- Dorpsstraat kan niet meer als doorgaande (sluip)route gebruikt worden

# Centrum autovrij



# Overwegingen autovrij

- Meer prioriteit voor langzaam verkeer
- Kansen voor ruimtelijke inrichting
- Evenwicht in verdeling en capaciteit van de verschillende parkeerterreinen
- Verkeersdruk op de naastliggende woonstraten wordt groter
- Ontheffingen noodzakelijk voor ca 50 parkeerplaatsen in afgesloten gebied



# Wat is shared space?

- Nieuwe benadering voor de inrichting van de openbare ruimte
- Minder reguleren, meer overlaten aan de weggebruikers - basisregels: rechts heeft voorrang en algemene regels van fatsoenlijk verkeersgedrag
- Ontwerpen vanuit de omgeving
- Ontwerpen met alle disciplines, betrokkenen en met bestuurlijk draagvlak
- De automobilist verleiden rekening te houden met anderen

# Hoe gaat dat?



# Werkt het?

- Ontwerp zorgt voor hogere belevingswaarde
- Aanpak verandert subjectieve onveiligheid
- Alleen verantwoord bij lage intensiteiten <7.500 mvt/etmaal
- Er moet wel een ruimtelijke aanleiding zijn

# Het geheim

- Geen standaardontwerp maar maatwerk
- Geen standaard verkeersoplossing maar ruimtelijke kwaliteit
- Geen geleiding maar oogcontact
- De automobilist te gast
- Bewoners, bedrijven en bestuurders betrekken
- Cultuurhistorie belangrijk, herstellen oude patronen en kenmerken
- Dus niet alleen de verkeersontwerper
- Verblijfsactiviteiten in het zicht

# Praktijkvoorbeelden

Haren Gr., Rijksstraatweg



# Praktijkvoorbeelden

Sneek, Prins Hendrikkade



# Praktijkvoorbeelden



Millingen aan de Rijn, Heerbaan

# Referentiebeelden inrichting Dorpsstraat



October 13, 2010

Lansingerland

22

# Shared space in de Dorpsstraat



**Beperk de overregulatie,  
verwijder verkeersborden  
waar mogelijk**

**Maak van deze pleinen  
bijzondere plekken waar  
mensen willen verblijven**

**Probeer een alternatief  
te zoeken voor deze  
paaltjes**

# Dorpsstraat 2015 ?

