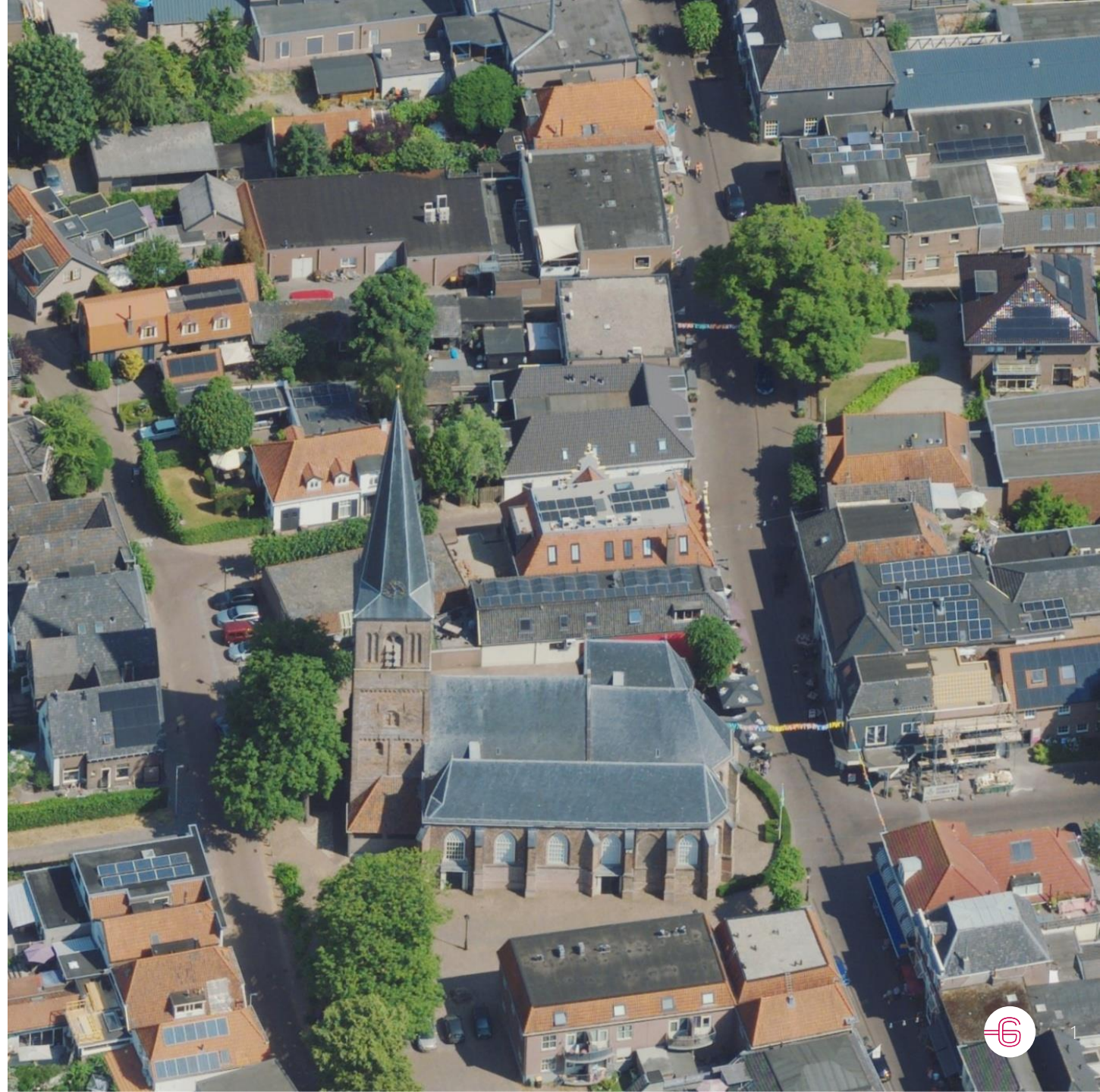


Centrum Wijhe

Verkeersonderzoek Langstraat en omgeving, bijgesteld rapport

Kenmerk: 017916.N1.01
Datum: 24 mei 2024



Aanleiding

De Langstraat is het centrumgebied van Wijhe met een gevarieerd aanbod aan winkels en horeca. De gemeente heeft behoefte aan een verkeersvisie waarin de parkeerdruk, de snelheid van het autoverkeer en doorgaand verkeer op de weg aan bod komen. Daarnaast is er behoefte aan inzicht in het effect van de uitbreiding van de Albert Heijn en extra woningen in het centrum.

Het onderzoek is gepresenteerd een bewonersavond op 17 april 2024. Daar miste men de ideeën en aanbevelingen uit het rapport 'Samen werken aan de Winkelstraat van de Toekomst; Perspectief en actieplan centrum Wijhe'. In dit bijgestelde rapport zijn de aanbevelingen als addendum toegevoegd.

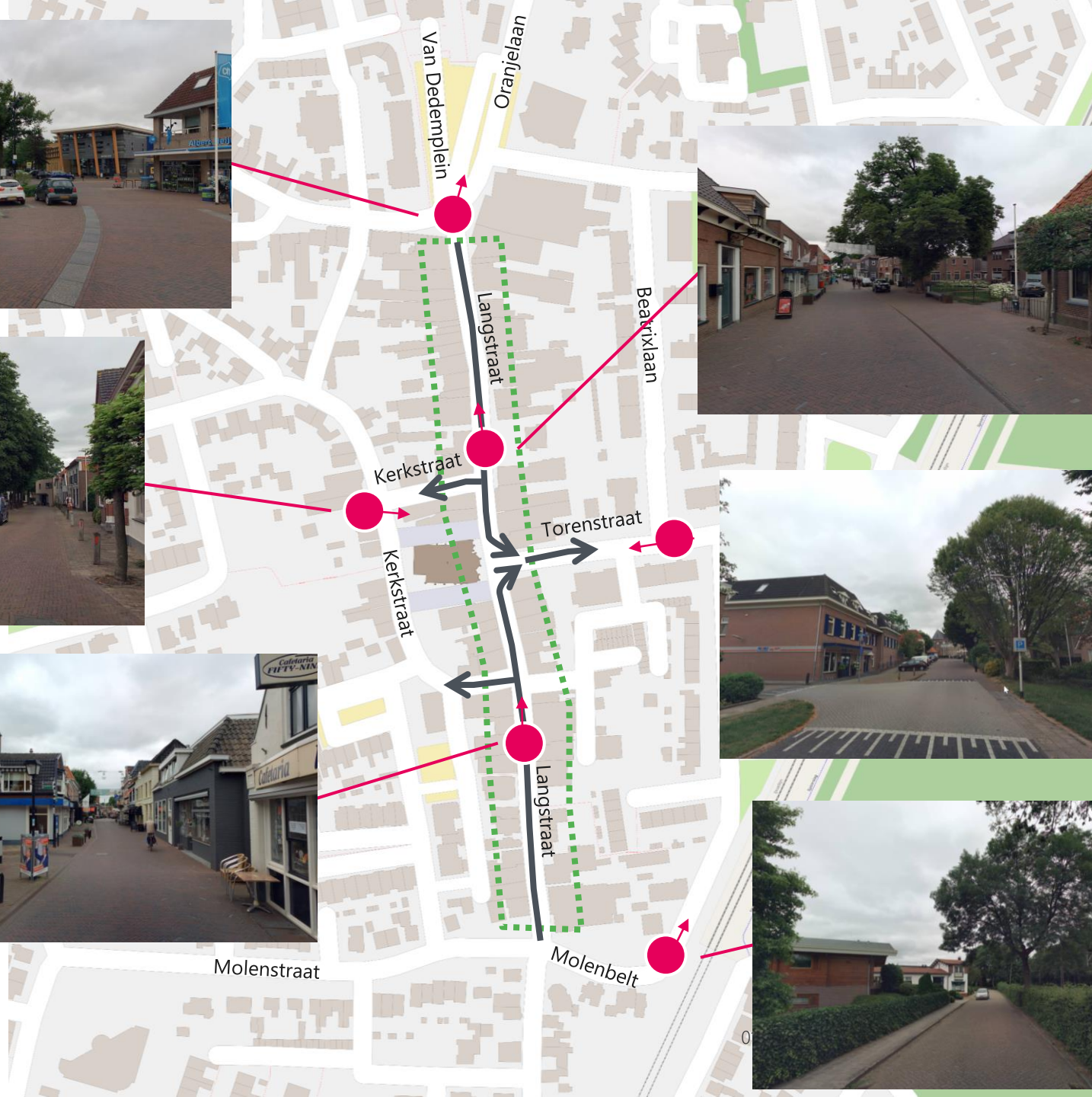
Huidige situatie



Verblijfsgebied



Rijrichting



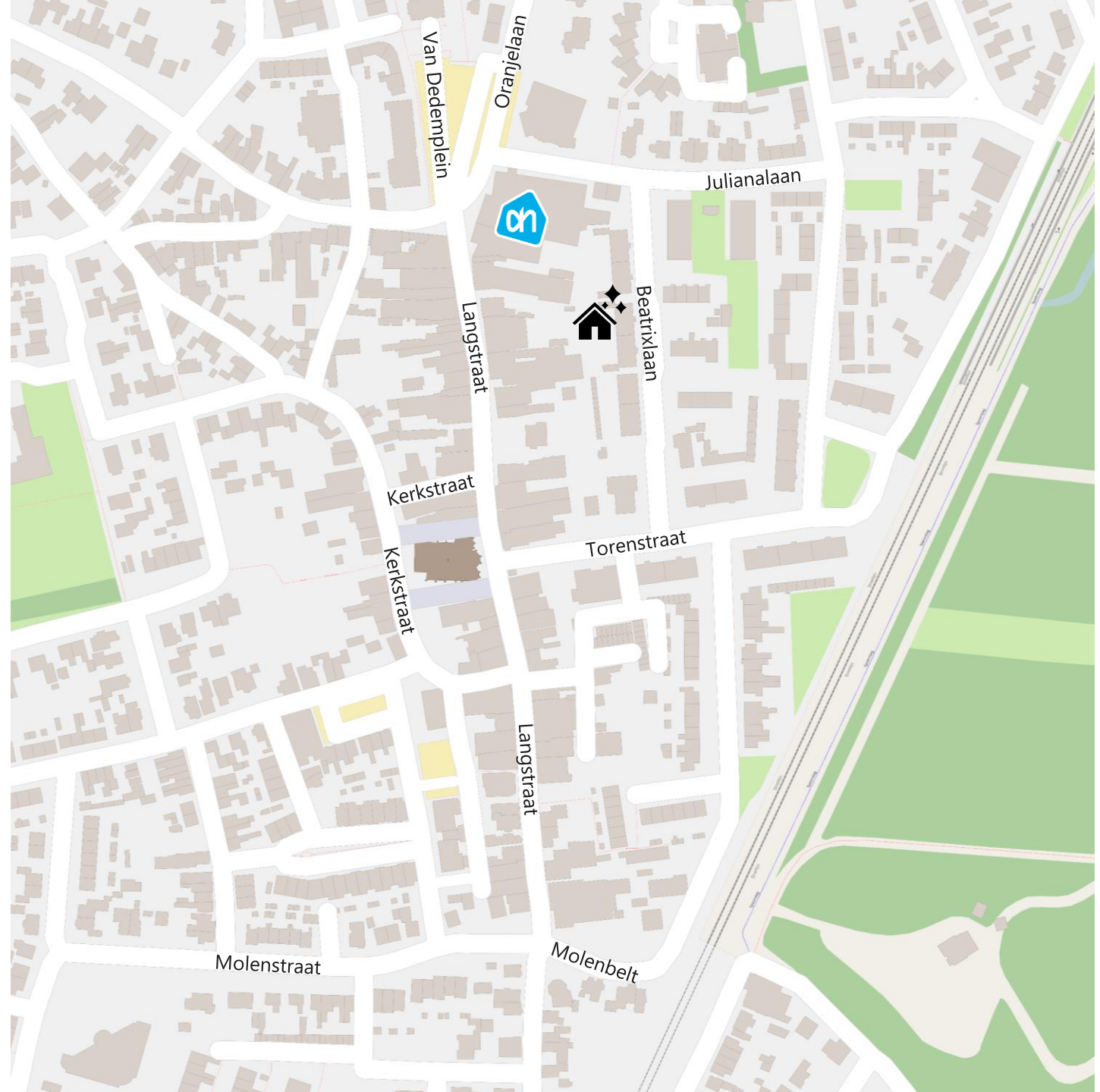
Ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersmodelanalyse

Op de navolgende pagina's staat een samenvatting van de verkeersmodelanalyse van twee ruimtelijke ontwikkelingen:

- Uitbreiding AH (Oranjelaan 2)
uitbreiding van de Albert Heijn met daar bovenop 5 appartementen
2 bestaande woningen worden gesloopt.
- Appartementen Beatrixlaan
er worden 18 appartementen en 4 grondgebonden woningen gerealiseerd
16 bestaande duplexwoningen worden gesloopt

Ruimtelijke Ontwikkelingen

- Uitbreiding Albert Heijn
- Toename appartementen en woningen



Verkeersmodel

- Situatie 2040 zonder ontwikkelingen
- Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal



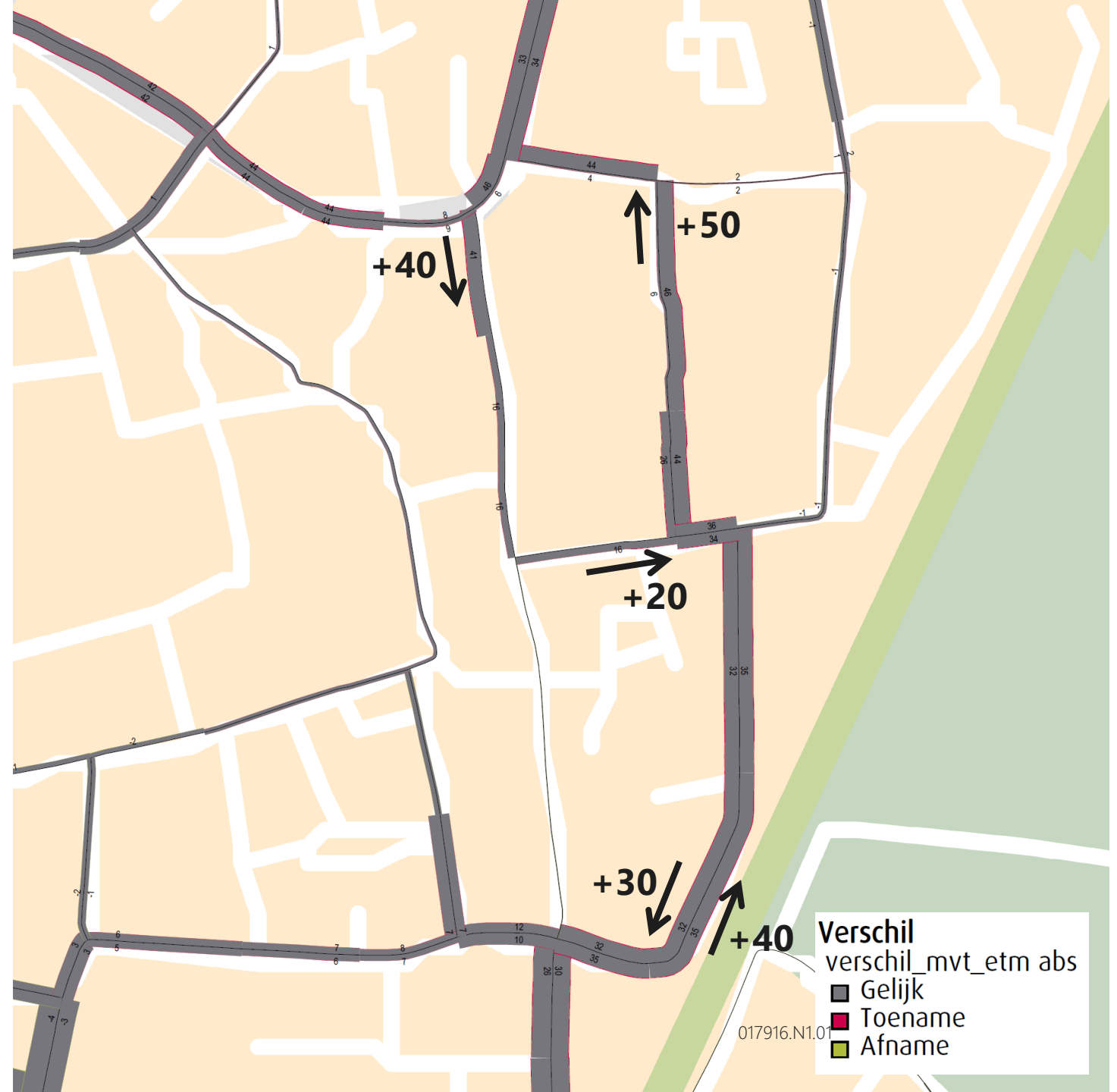
Verkeersmodel

- Situatie 2040 inclusief ontwikkelingen
- Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal



Verkeersmodel

- Verschil 2040 zonder en met ontwikkelingen
- Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal



Conclusies modelanalyse ruimtelijke ontwikkelingen

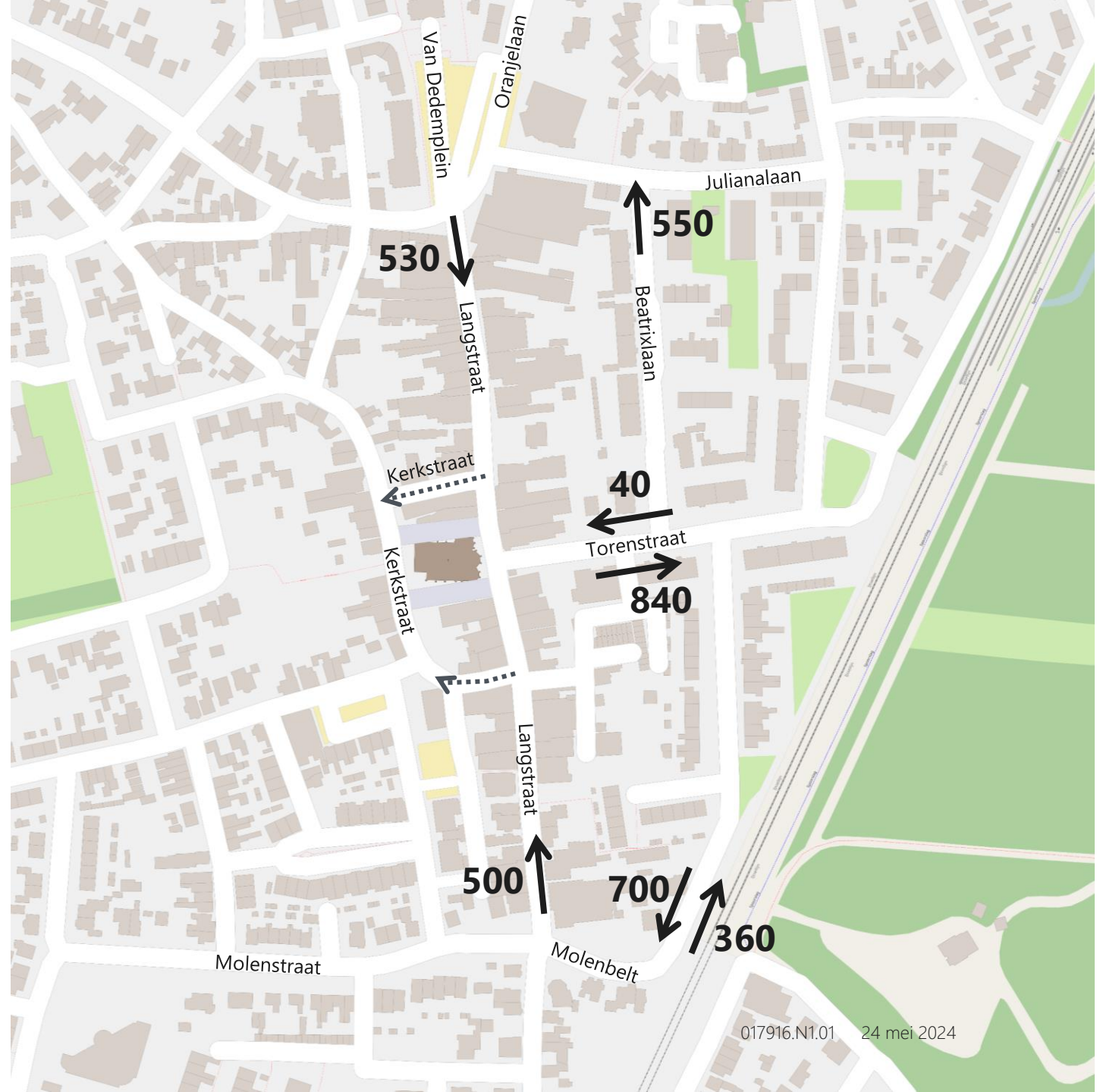
- Op het zuidelijke deel van de Langstraat geeft het verkeersmodel geen goed beeld van de werkelijke intensiteiten
- De ontwikkelingen leiden tot een beperkte toename van het verkeer
 - Aan de noordzijde van het centrum circa 90 auto's per etmaal
 - Aan de zuidzijde van het centrum circa 70 auto's per etmaal
- De toename is relatief beperkt, er ontstaat geen ander verkeersbeeld.
- De toename is op zichzelf geen aanleiding tot maatregelen.

Verkeersonderzoek

Op de navolgende pagina's staat een samenvatting van de verkeerstellingen en het kentekenonderzoek naar de routes door het centrum juli 2023

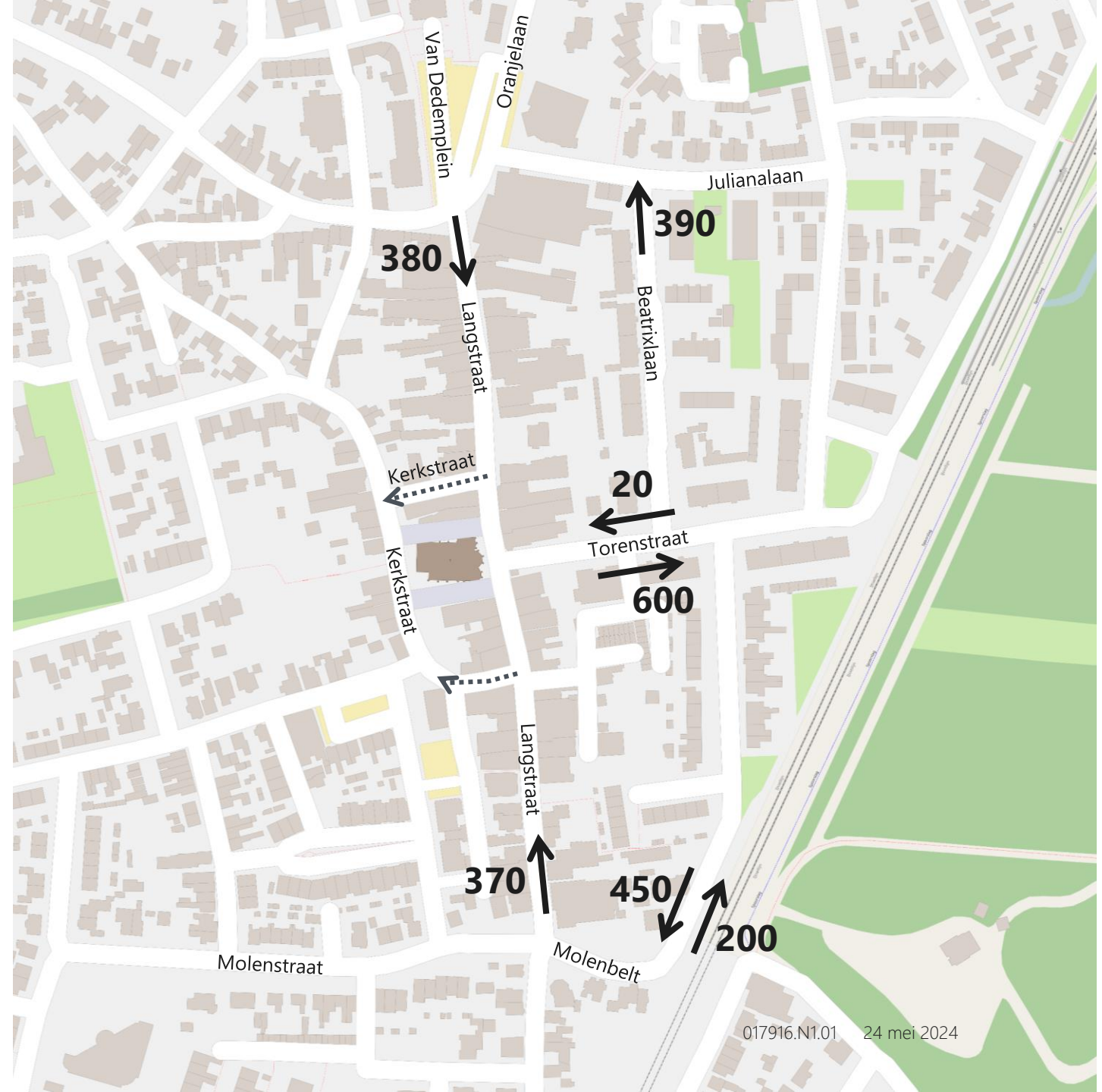
Verkeerstelling

- Gemeten intensiteit op 3 tot en met 7 juli 2023
- Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op een werkdag



Verkeerstelling

- Gemeten intensiteit op 3 tot en met 7 juli 2023
- Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op een weekenddag



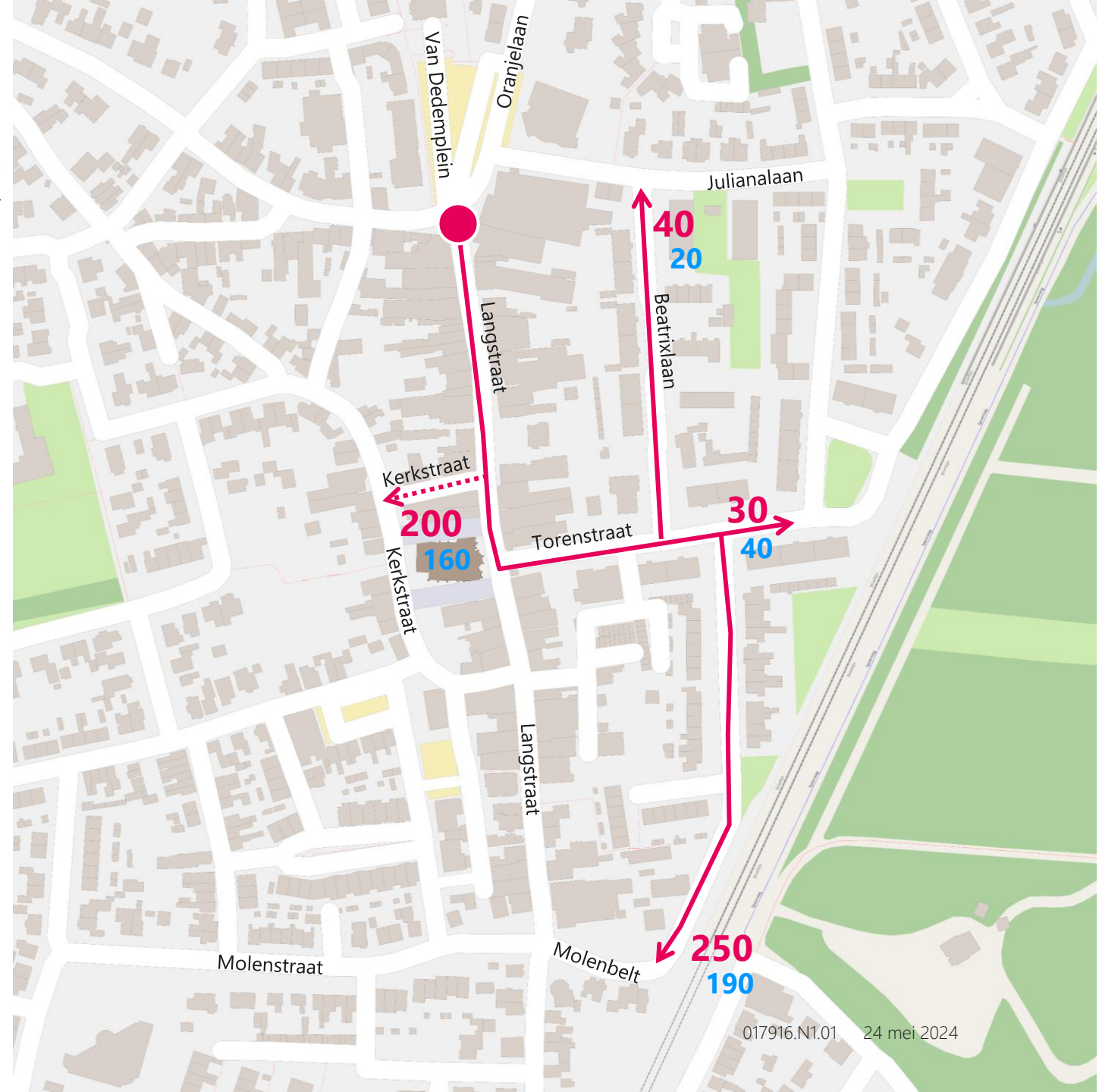
Conclusie verkeerstellingen

- Op werkdagen rijden ongeveer 500 auto's per etmaal over beide delen van de Langstraat
- In het weekend rijden 350-400 auto's per etmaal over beide delen van de Langstraat
- Deze intensiteiten zijn laag, passend bij de erfachtige inrichting waarbij voetgangers, fietsers en auto's gebruik maken van de weg.
- Op plekken met uitstallingen of terrassen langs de gevel is de ruimte desondanks zeer krap

Verkeersonderzoek

Routekeuze op een werkdag
en weekenddag

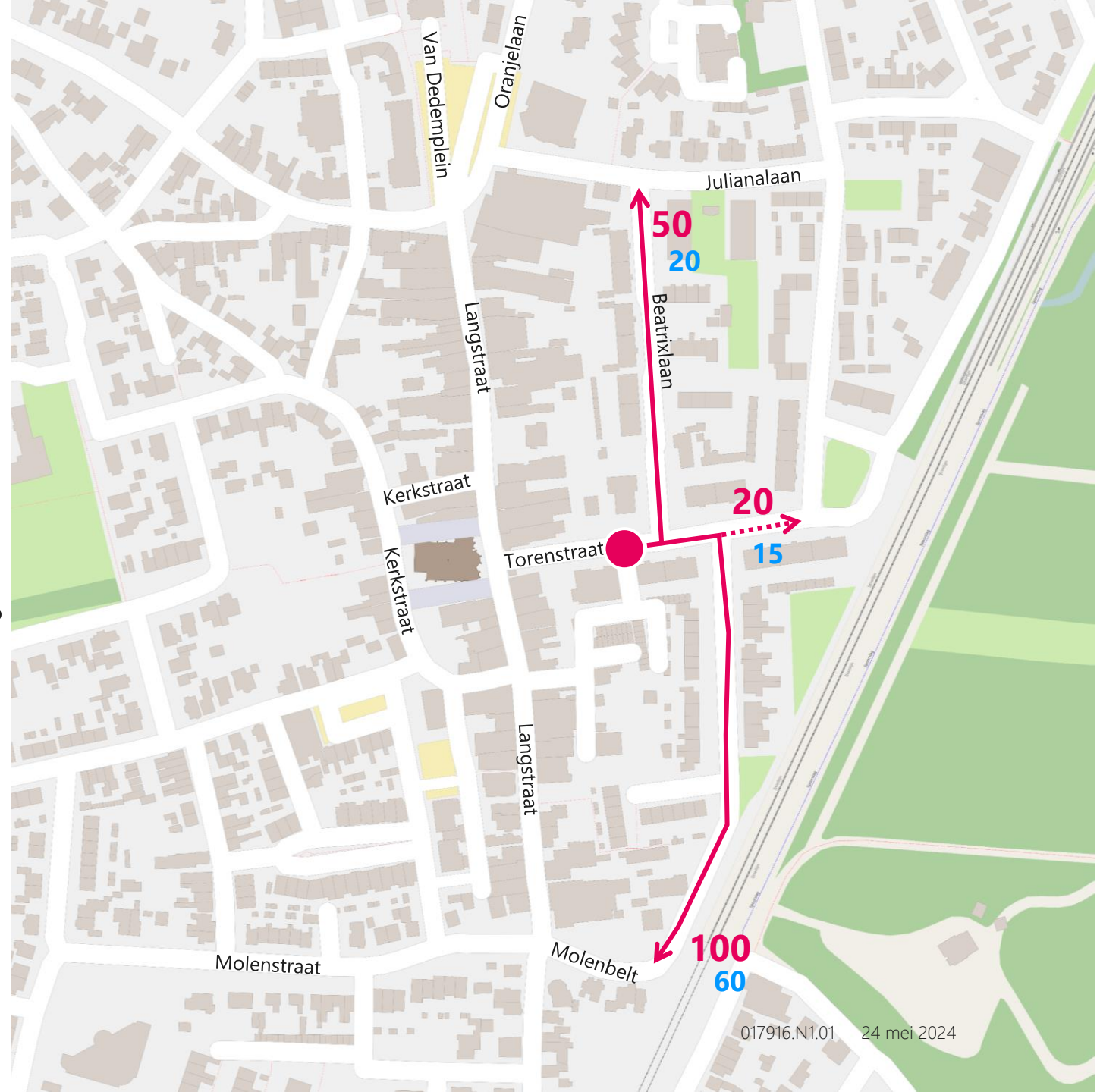
Hoeveel auto's (gemiddeld
aantal per werkdag) rijden vanaf
het startpunt naar elk
meetpunt?



Verkeersonderzoek

Routekeuze op een werkdag
en weekenddag

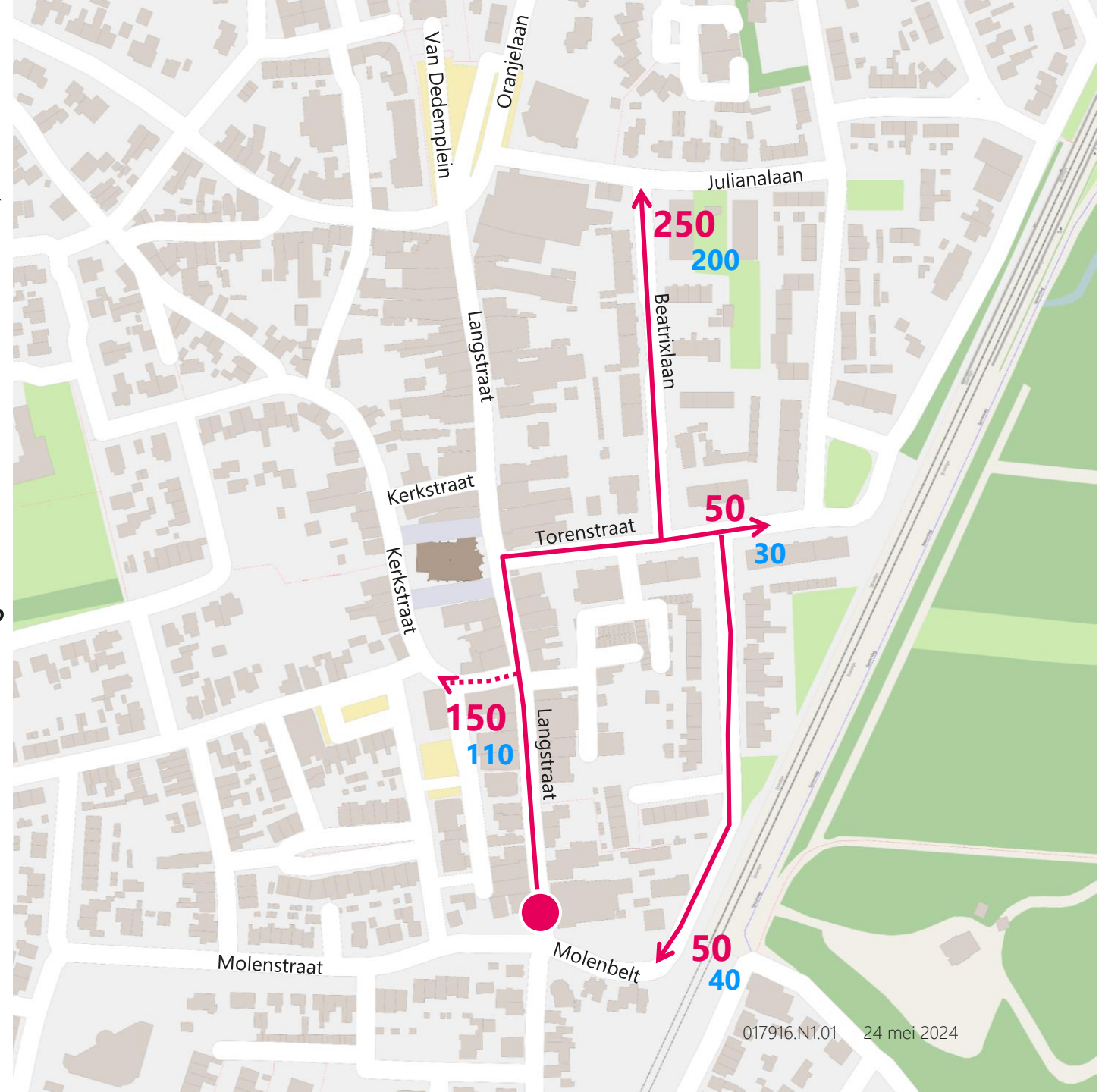
Hoeveel auto's (gemiddeld
aantal per werkdag) rijden vanaf
het startpunt naar elk meetpunt?



Verkeersonderzoek

Routekeuze op een werkdag
en weekenddag

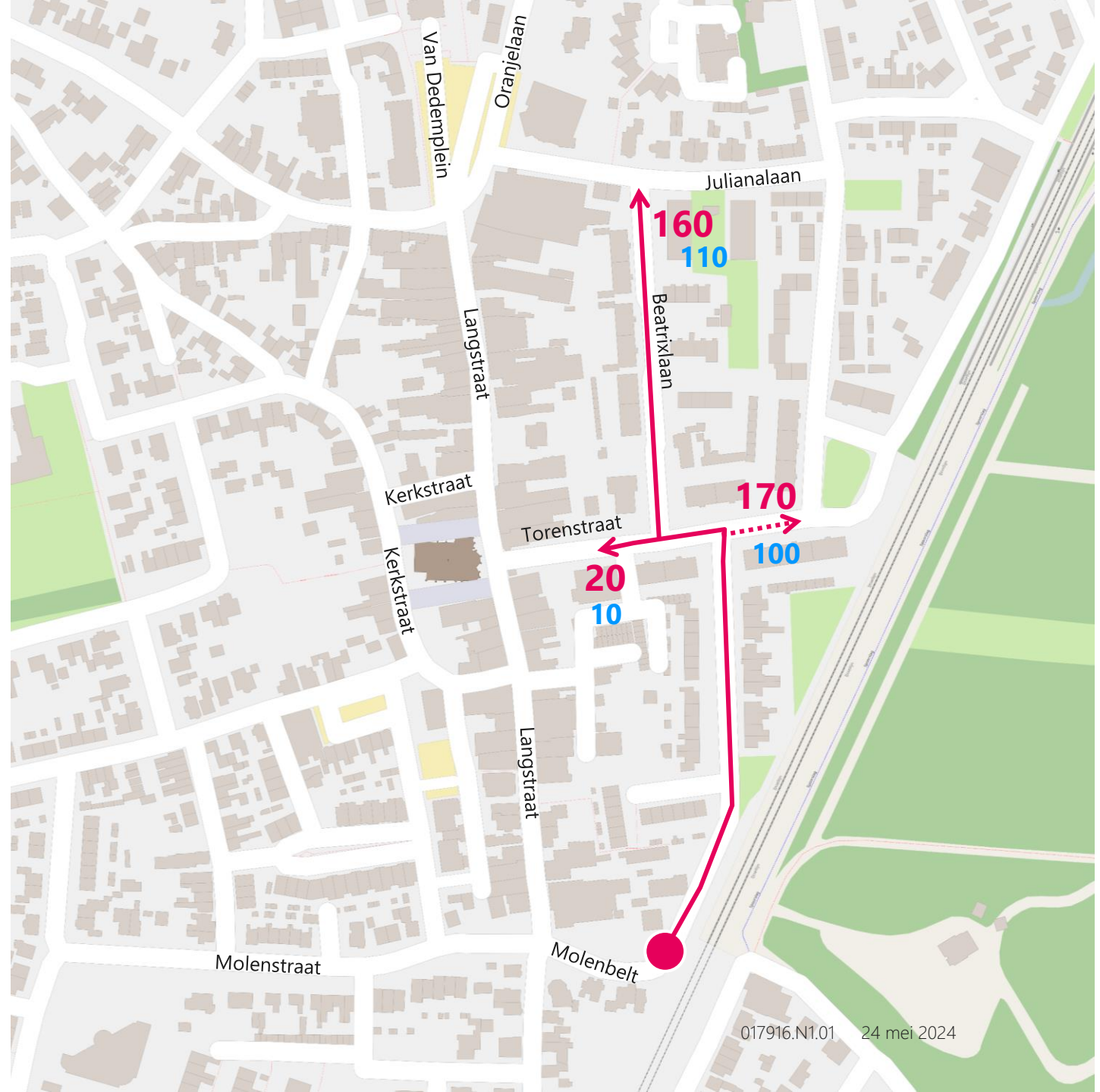
Hoeveel auto's (gemiddeld
aantal per werkdag) rijden vanaf
het startpunt naar elk meetpunt?



Verkeersonderzoek

Routekeuze op een werkdag
en weekenddag

Hoeveel auto's (gemiddeld
aantal per werkdag) rijden vanaf
het startpunt naar elk
meetpunt?



Conclusie routes

- Voor beide rijrichtingen op de Langstraat is vooral de Torenstraat de route om weer te vertrekken, de Kerkstraat wordt minder gebruikt.
- Vanuit beide richtingen rijdt \pm de helft van het verkeer in de zelfde richting verder (doorgaand noord-zuid en doorgaand zuid-noord)
- Gezien de beperkte aantallen lijkt er geen sprake van structureel doorgaand verkeer
- De aantallen zijn niet zodanig dat op basis daarvan maatregelen nodig zijn

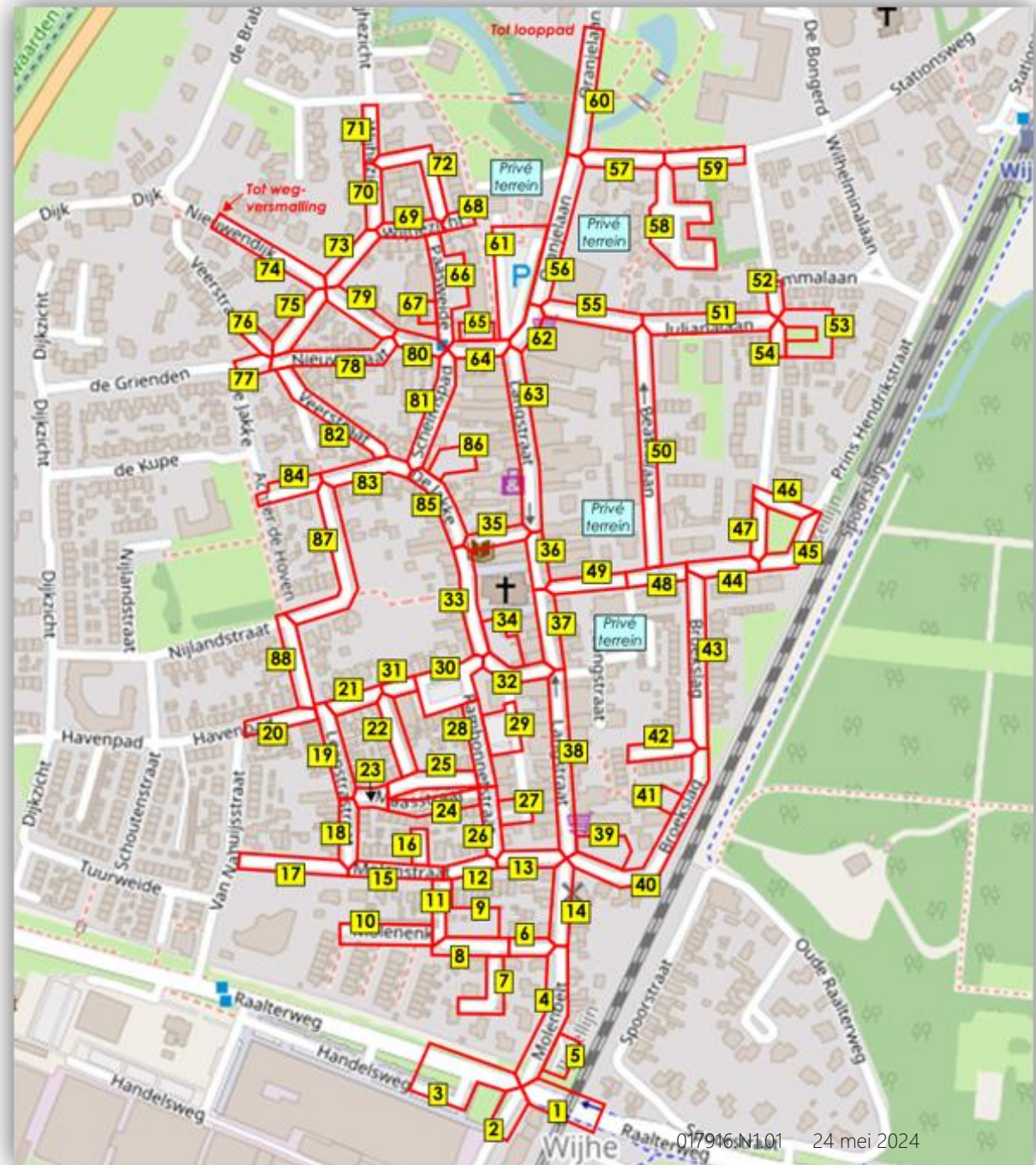
Parkeeronderzoek

Op de navolgende pagina's staat een samenvatting van het parkeeronderzoek van juni 2023

Parkeeronderzoek

Parkeerdrukmeting

- Dinsdag 13 juni 2023
- Donderdag 15 juni 2023
- Zaterdag 17 juni 2023
- Zaterdag 23 juni 2023



Parkeerdrukmeting

Dinsdag 13 juni 2023 – 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 en 18:00 uur

Donderdag 15 juni 2023






Zaterdag 17 juni 2023

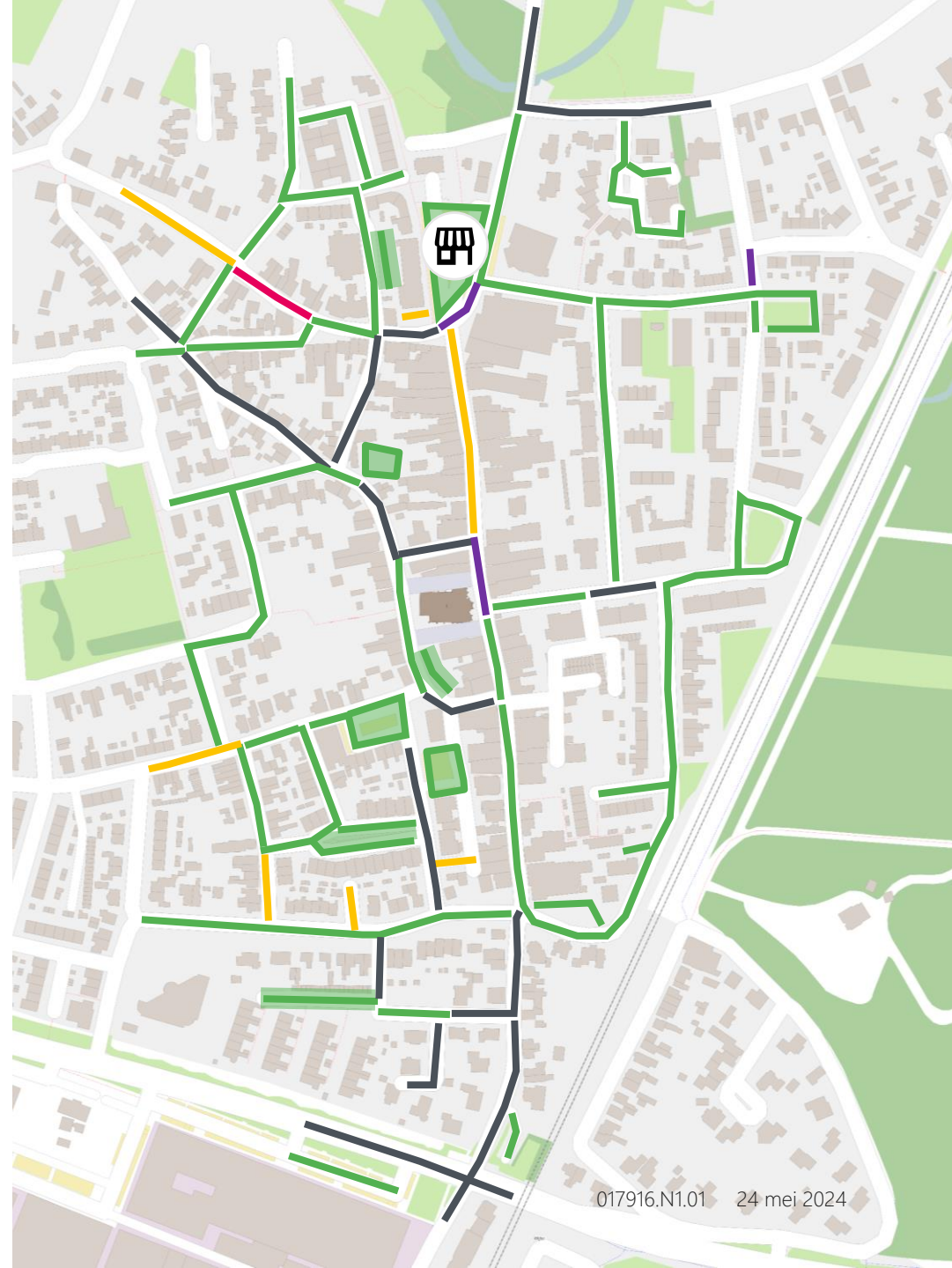
Zaterdag 23 juni 2023



Markt

Legenda

-  Minder dan 85% bezetting
-  85% t/m 100% bezetting
-  Meer dan 100% bezetting
-  Geen capaciteit, geen bezetting
-  Geen capaciteit, wel bezetting



Parkeerdrukmeting






Dinsdag 13 juni 2023 – 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 en 18:00 uur

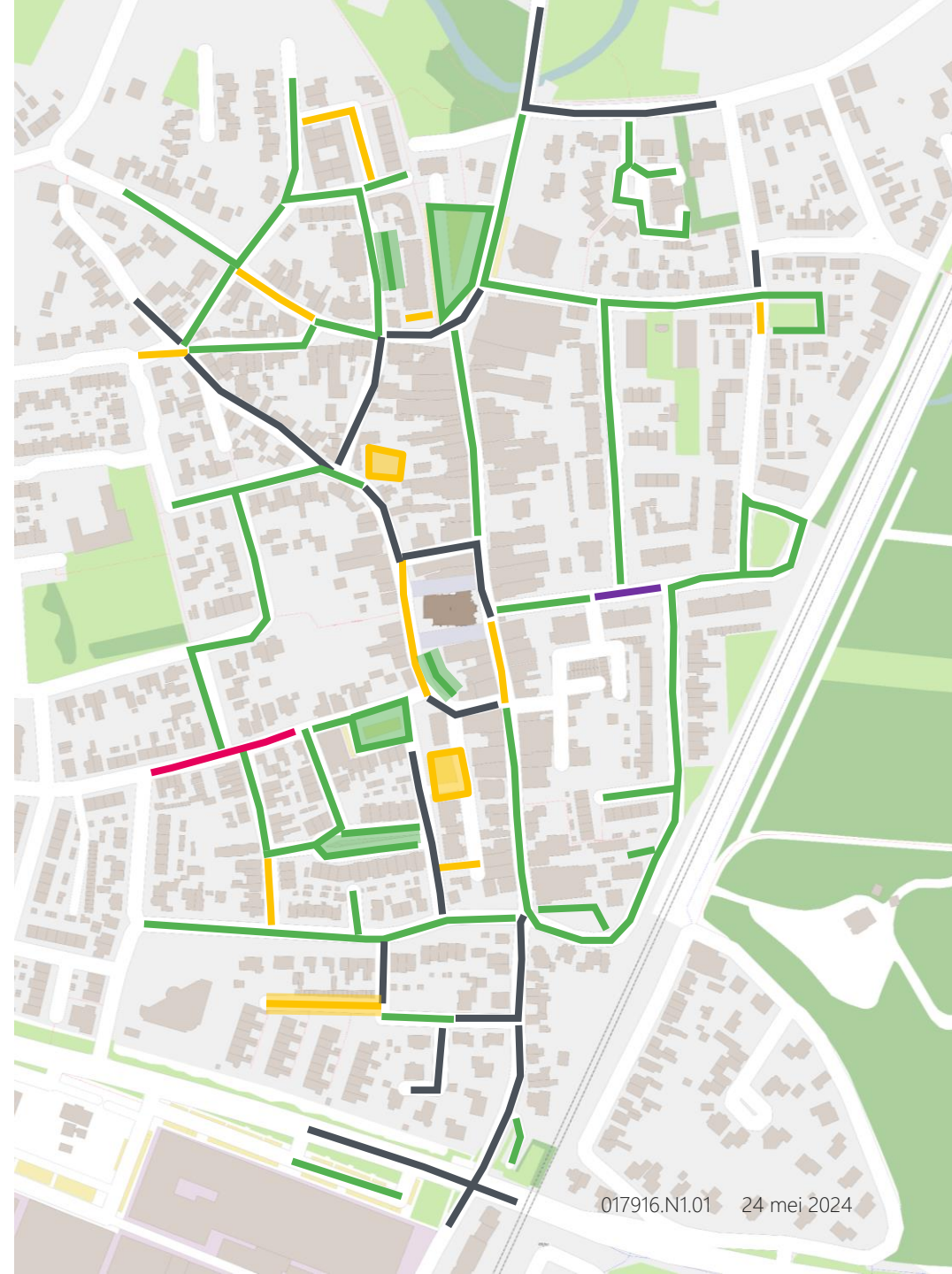
Donderdag 15 juni 2023

Zaterdag 17 juni 2023

Zaterdag 23 juni 2023

In kaart: het moment met de hoogste bezetting

- Legenda**
-  Minder dan 85% bezetting
 -  85% t/m 100% bezetting
 -  Meer dan 100% bezetting
 -  Geen capaciteit, geen bezetting
 -  Geen capaciteit, wel bezetting



Parkeerdrukmeting






Dinsdag 13 juni 2023 – 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 en 18:00 uur

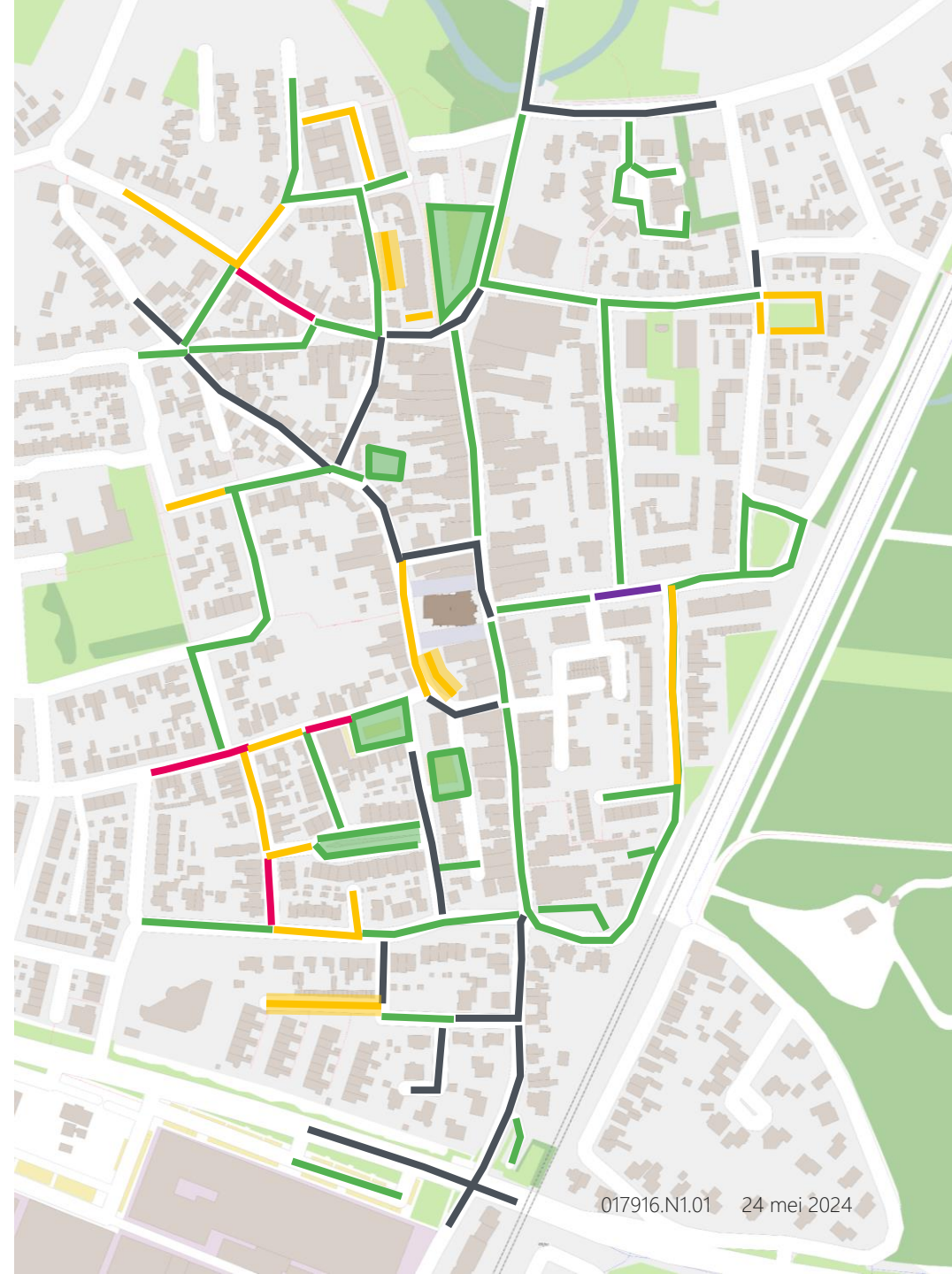
Donderdag 15 juni 2023 – 15:00, 17:00, 19:00, 21:00, **23:00 uur**

Zaterdag 17 juni 2023

Zaterdag 23 juni 2023

In kaart: het moment met de hoogste bezetting

- Legenda**
-  Minder dan 85% bezetting
 -  85% t/m 100% bezetting
 -  Meer dan 100% bezetting
 -  Geen capaciteit, geen bezetting
 -  Geen capaciteit, wel bezetting



Parkeerdrukmeting






Dinsdag 13 juni 2023 – 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 en 18:00 uur

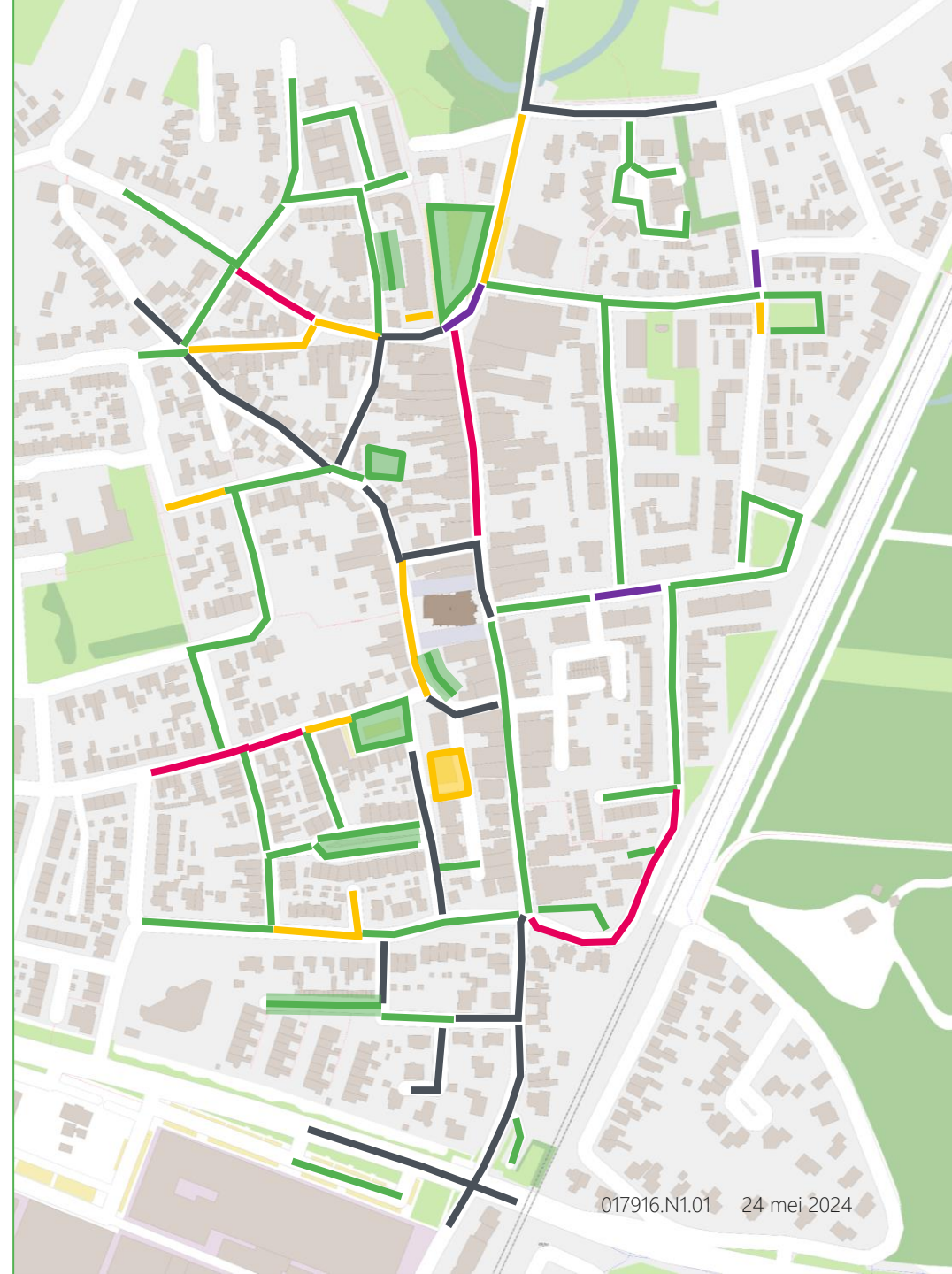
Donderdag 15 juni 2023 – 15:00, 17:00, 19:00, 21:00, 23:00 uur

Zaterdag 17 juni 2023 – 10:00, **12:00**, 14:00, 16:00 en 18:00 uur

Zaterdag 23 juni 2023

In kaart: het moment met de hoogste bezetting






- Legenda**
-  Minder dan 85% bezetting
 -  85% t/m 100% bezetting
 -  Meer dan 100% bezetting
 -  Geen capaciteit, geen bezetting
 -  Geen capaciteit, wel bezetting

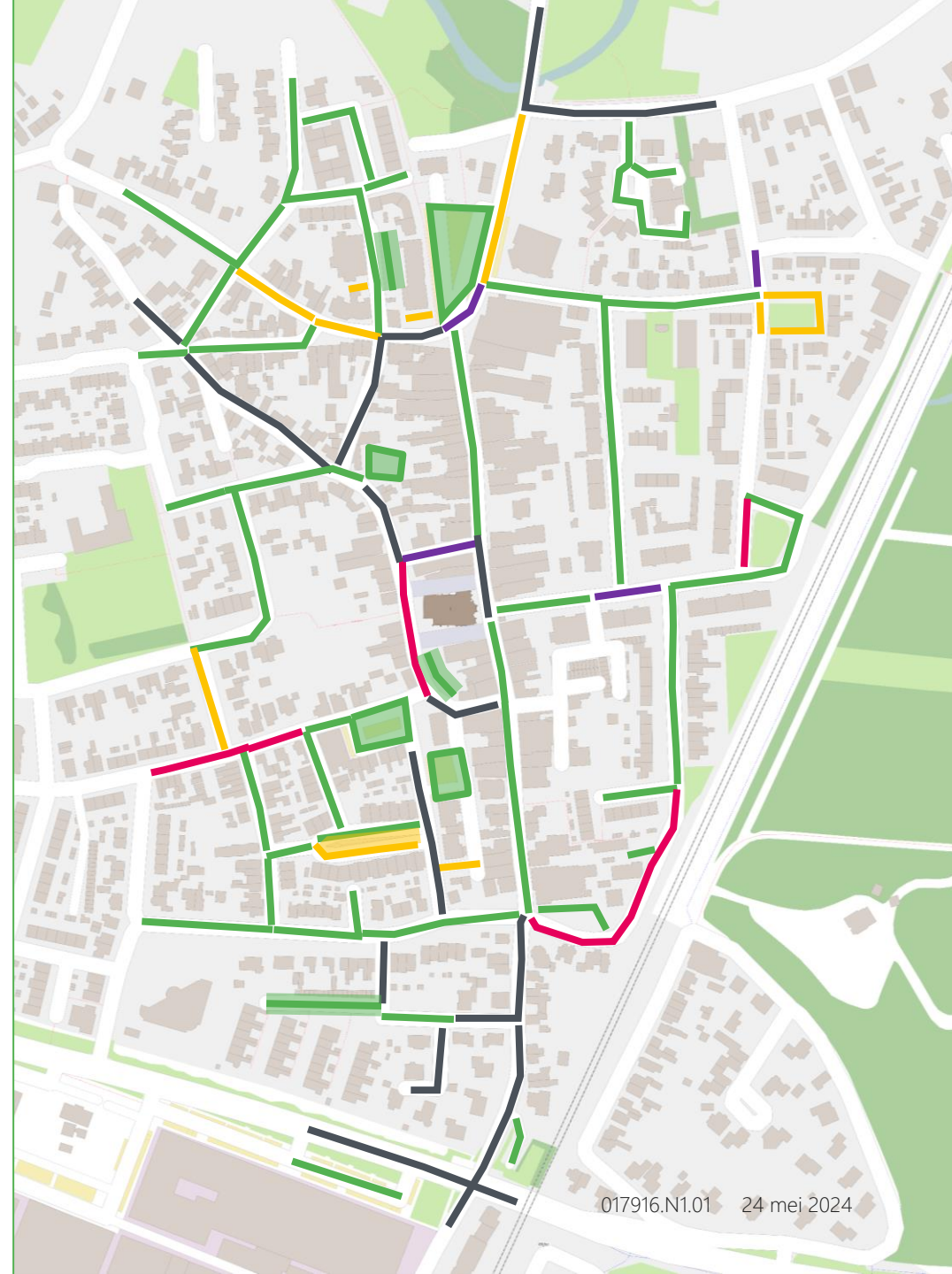


Parkeerdrukmeting

Dinsdag 13 juni 2023 – 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 en 18:00 uur
Donderdag 15 juni 2023 – 15:00, 17:00, 19:00, 21:00, 23:00 uur
Zaterdag 17 juni 2023 – 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 en 18:00 uur
Zaterdag 23 juni 2023 – 10:00, **12:00**, 14:00, 16:00, 18:00 uur

In kaart: het moment met de hoogste bezetting

- Legenda**
-  Minder dan 85% bezetting
 -  85% t/m 100% bezetting
 -  Meer dan 100% bezetting
 -  Geen capaciteit, geen bezetting
 -  Geen capaciteit, wel bezetting



Conclusie parkeerdrukmeting

- De hoogste parkeerdruk komt voor op zaterdag, de bezetting loopt op tot bijna 70%
- Op dinsdag en donderdag is de parkeerdruk maximaal iets meer dan 60% (donderdagavond)
- Op alle meetmomenten zien we foutgeparkeerde auto's, op dezelfde momenten is er altijd nog ruimte op de iets grotere terreinen (20 parkeerplaatsen of meer) in de directe omgeving
- Bij een bezetting van 85% is het lastig een parkeerplek te vinden, die grens wordt niet bereikt, er is altijd voldoende parkeergelegenheid, eventueel een straatje verder
- Er is geen overcapaciteit, er is geen parkeerruimte om de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen op te vangen

Conclusies

- De nieuwe ontwikkelingen leiden tot extra verkeer, maar de verkeerstoename is beperkt, er ontstaat geen ander verkeersbeeld.
- Deze verkeersintensiteiten op de Langstraat zijn laag en passen bij een centrumgebied waarbij voetgangers, fietsers en auto's samen gebruik maken van de weg. Maar op sommige straatsdelen is de ruimte voor terrassen en uitstallingen beperkt.
- Er is enig doorgaand autoverkeer door het centrum – maar de aantallen zijn klein
- Over het totaal is er voldoende parkeerruimte, ook op zaterdagmiddag er is altijd een parkeerplek te vinden op loopafstand van de bestemming
- Er is geen overcapaciteit aan parkeerruimte om de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen op te vangen

Overweging

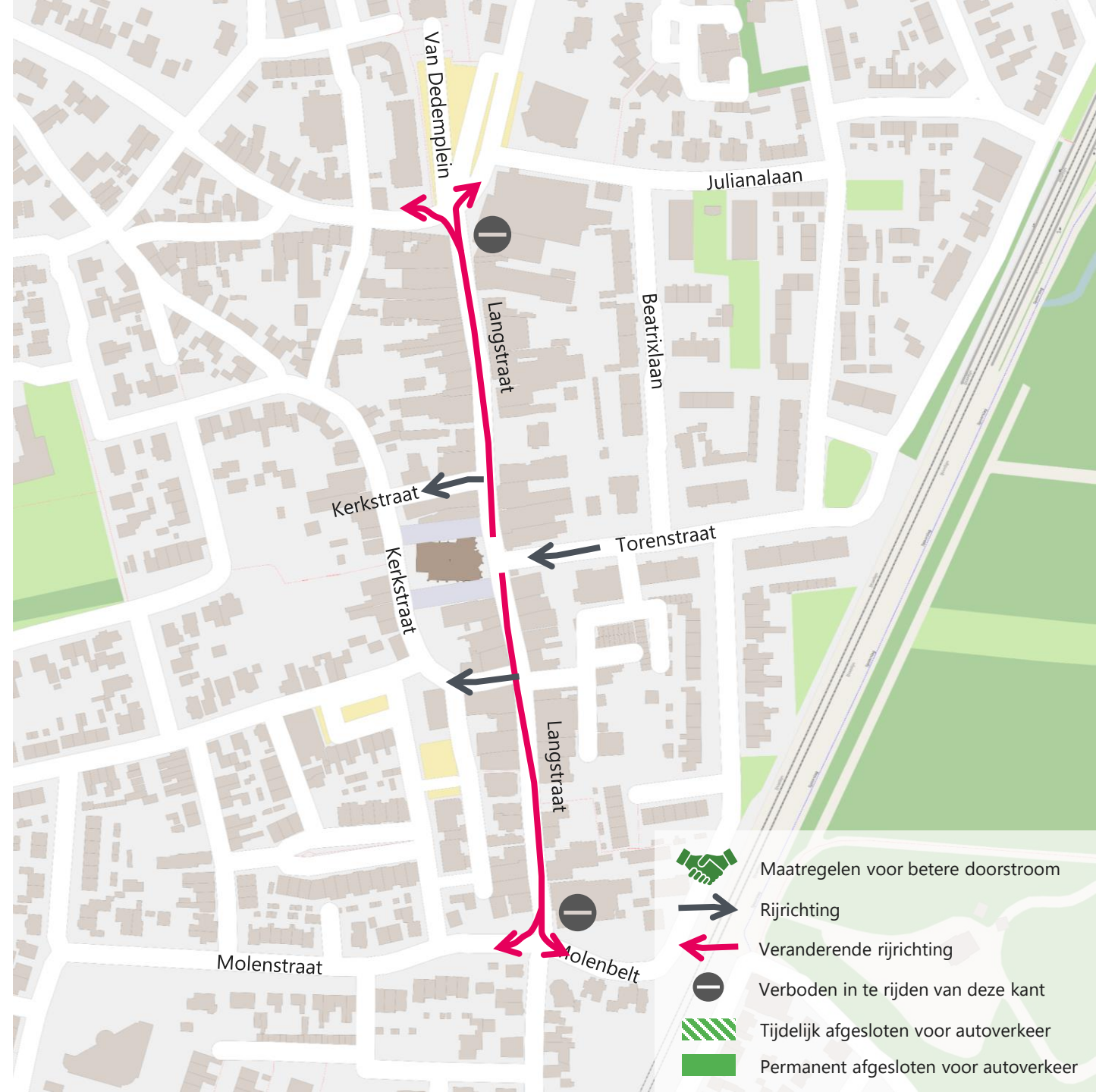
- De Langstraat is het winkelgebied van Wijhe, met bezoekers die vooral boodschappen komen doen. Winkelen en flaneren ligt minder voor de hand – maar er is wel horeca, deels met terras.
- Een minimaal niveau van drukte met voetgangers, fietsers en auto's zorgt voor activiteit op straat en draagt bij aan het centrumgevoel. Doorgaand verkeer draagt daar niet aan bij.
- De hele Langstraat als voetgangersgebied wordt een groot deel van de tijd zo stil dat het centrumgevoel verdwijnt.

Maatregelscenario's

1. Omgedraaid eenrichtingsverkeer
2. Maatregelen op de smalste straatdelen (effectieve rijloper $\leq 3,80\text{m}$)
3. Afsluiten van het noordelijke deel van de Langstraat voor autoverkeer gedurende het terras-
seizoen
4. Afsluiten van het noordelijke deel van de Langstraat voor
5. De gehele Langstraat afsluiten voor autoverkeer

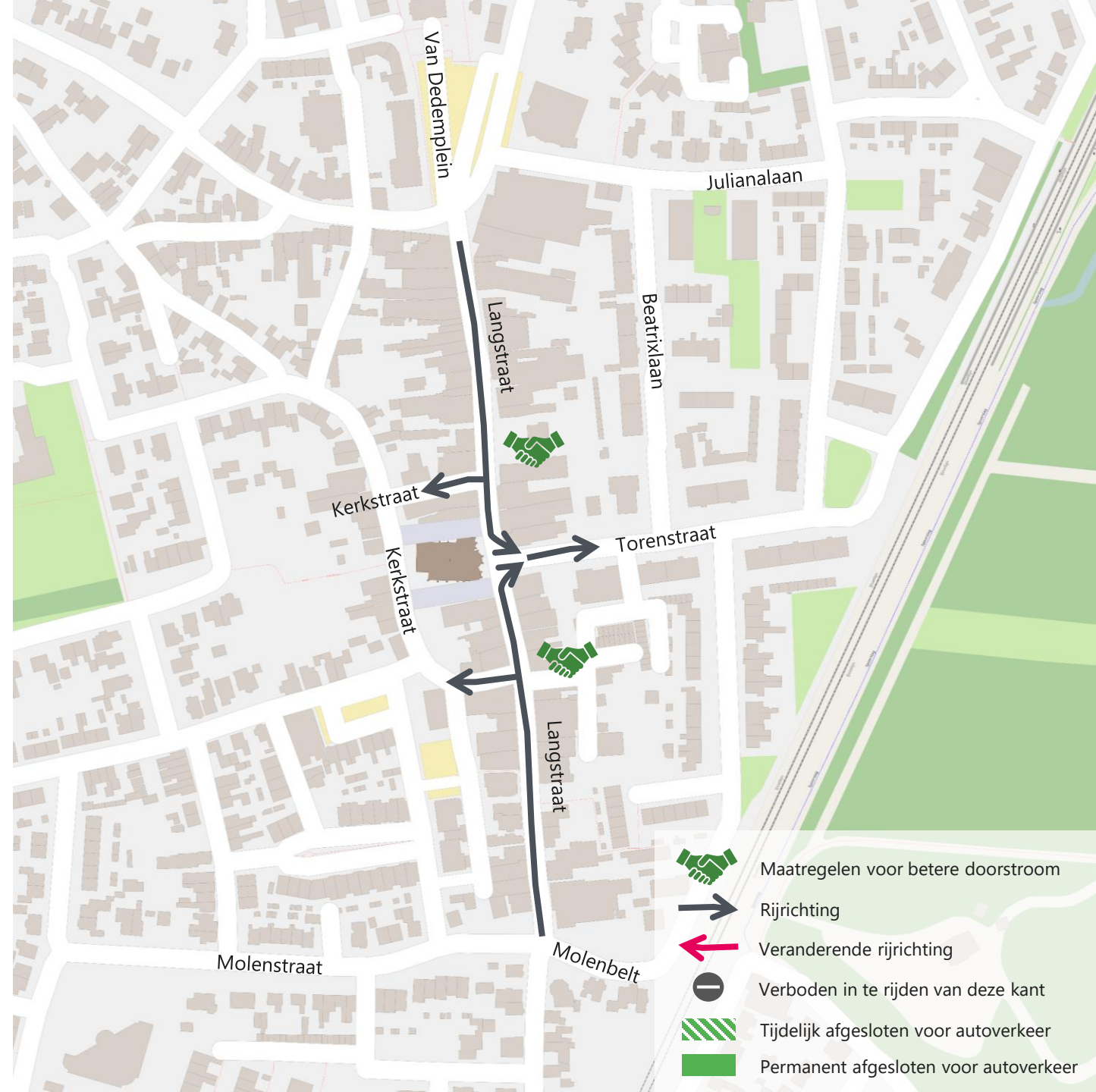
Maatregelscenario 1

- Omgedraaid eenrichtingsverkeer
- Minder uitnodigend om met de auto via de Langstraat te rijden
- De bereikbaarheid en parkeermogelijkheden in de Langstraat blijven gelijk



Maatregelscenario 2

- Parkeren in smalle straatdelen verbieden
- Inperken van uitstallingen en terrassen op smalle straatdelen
- Verplaatsen van terrassen om te voorkomen dat terrassen tegenover elkaar aan beide zijden van de straat staan



Maatregelscenario 2 – toelichting

Maatregelen op de smalste

straatdelen, zodat een auto en fietser elkaar kunnen passeren en voetgangers langs de uitstallingen en terrassen kan lopen. Bijvoorbeeld:

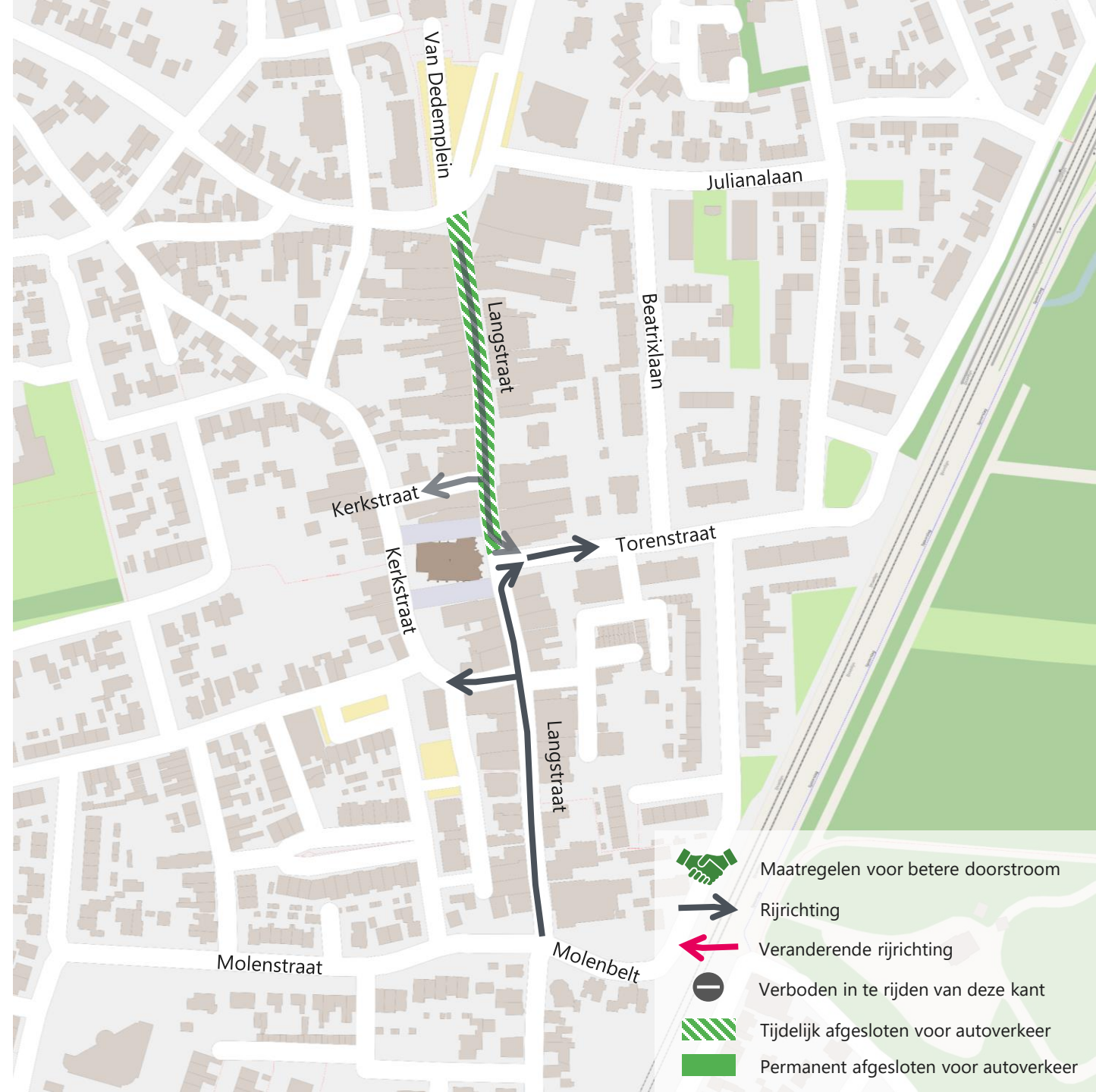
- Het verplaatsen van één terras om twee terrassen tegenover elkaar te voorkomen
- Opheffen van parkeerplaatsen
- Handhaven op foutparkeren



Voorbeeld: verplaatsen terras in smalle straatdelen

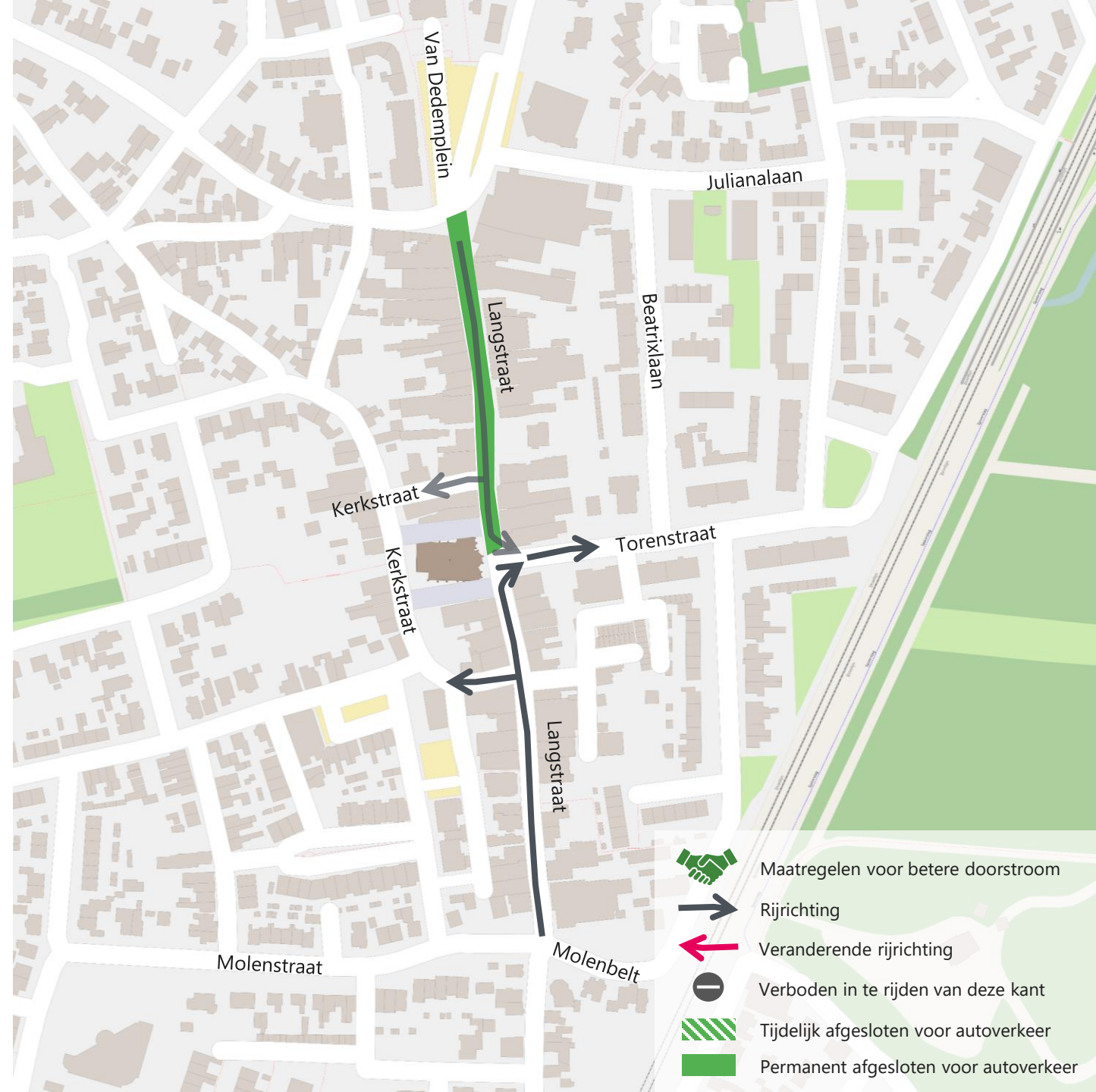
Maatregelscenario 3

- Afsluiten van het noordelijke deel van de Langstraat voor autoverkeer gedurende het terras-seizoen
- Bevoorrading blijft mogelijk door tijdsvensters in te voeren
- Bereikbaarheid voor auto's blijft gelijk voor het zuidelijke deel van de Langstraat, en buiten het terras-seizoen om voor de gehele straat



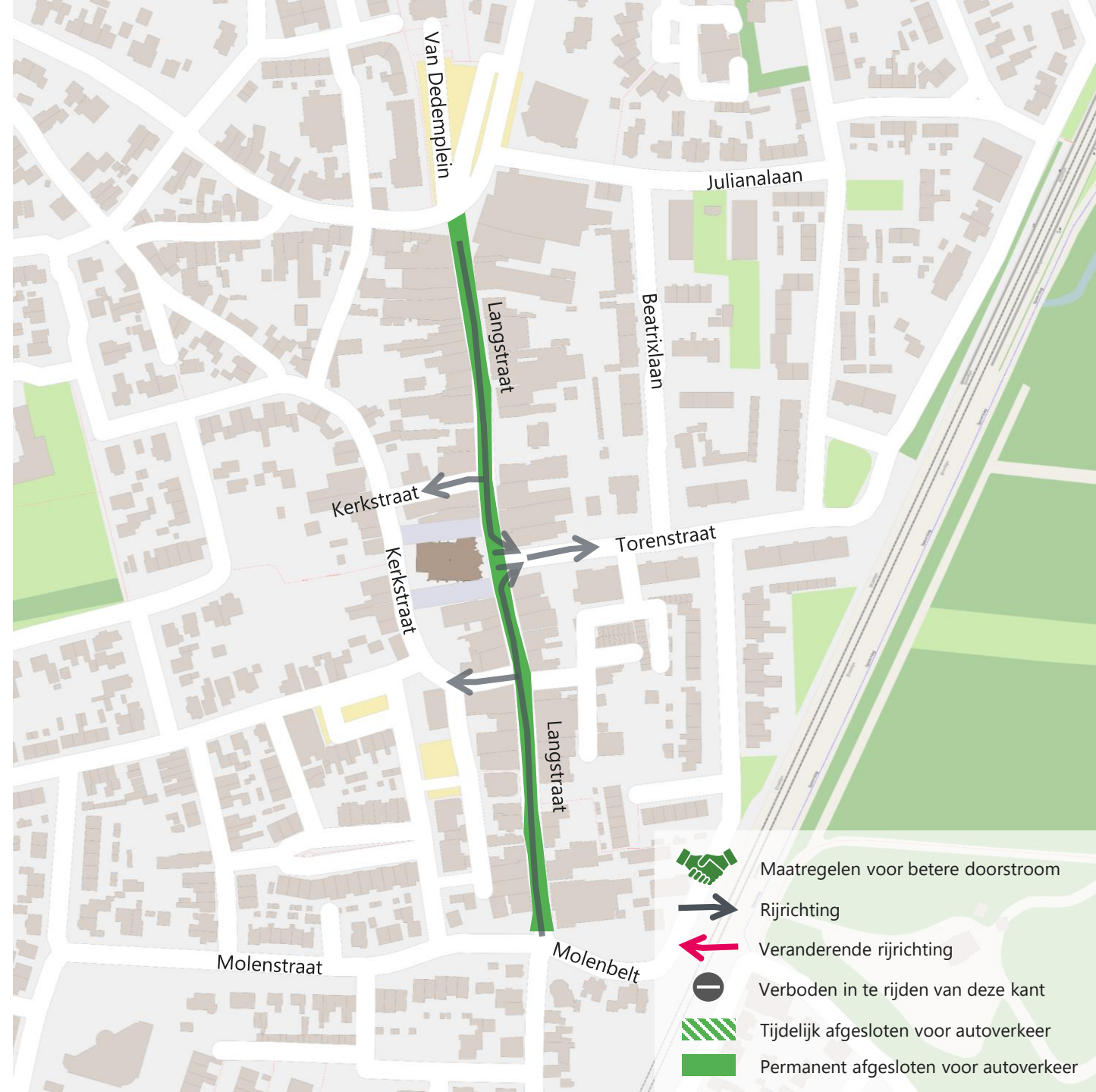
Maatregelscenario 4

- Permanent afsluiten van het noordelijke deel van de Langstraat voor autoverkeer
- Bevoorrading blijft mogelijk door tijdsvensters in te voeren
- Bereikbaarheid voor auto's blijft gelijk voor het zuidelijke deel van de Langstraat



Maatregelscenario 5

- De Langstraat afsluiten voor autoverkeer
- Bevoorrading blijft mogelijk door tijdsvensters in te voeren



Aanbeveling

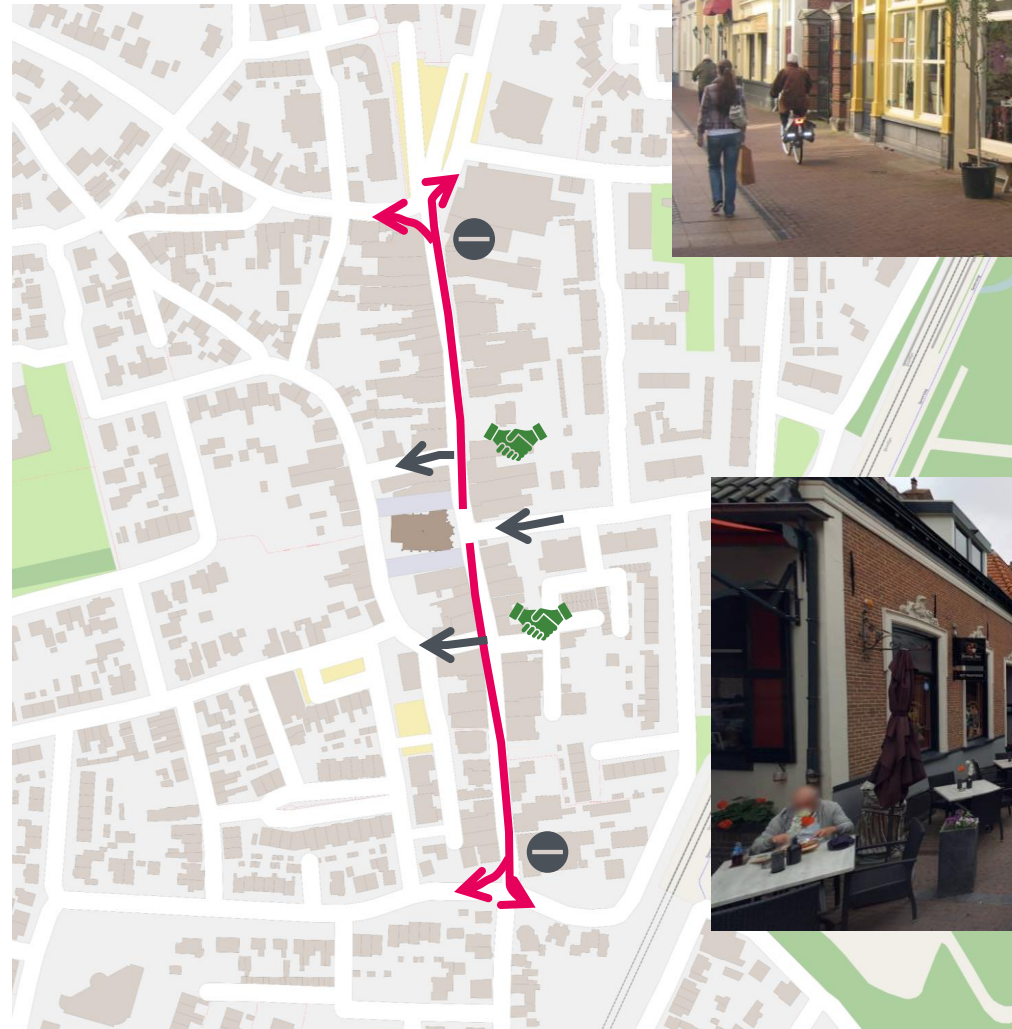
Combineer de maatregelscenario's 1 en 2:

Het **omdraaien van de rijrichting**. Daarmee wordt de Langstraat een minder logische keuze voor doorgaand verkeer en zal er minder autoverkeer zijn.

Aangevuld met **maatregelen op de smalste straatdelen** zodat een auto een (tegemoetkomende) voetganger of fietser kan passeren.

Acties:

- ⬆️ Het (ver)plaatsen van borden die de rijrichting voor eenrichtingsverkeer aangeven – hiervoor is een verkeersbesluit nodig.
- 👥 Met terras-eigenaren en winkeliers in gesprek over het eventueel verplaatsen van terrassen en uitstallingen buiten het terras-seizoen



Voorbeeld: veranderde rijrichting creëert ruimte door minder doorgaand verkeer



Voorbeeld: Verplaatsen terras in smalle straatdelen




Aanbeveling alternatief

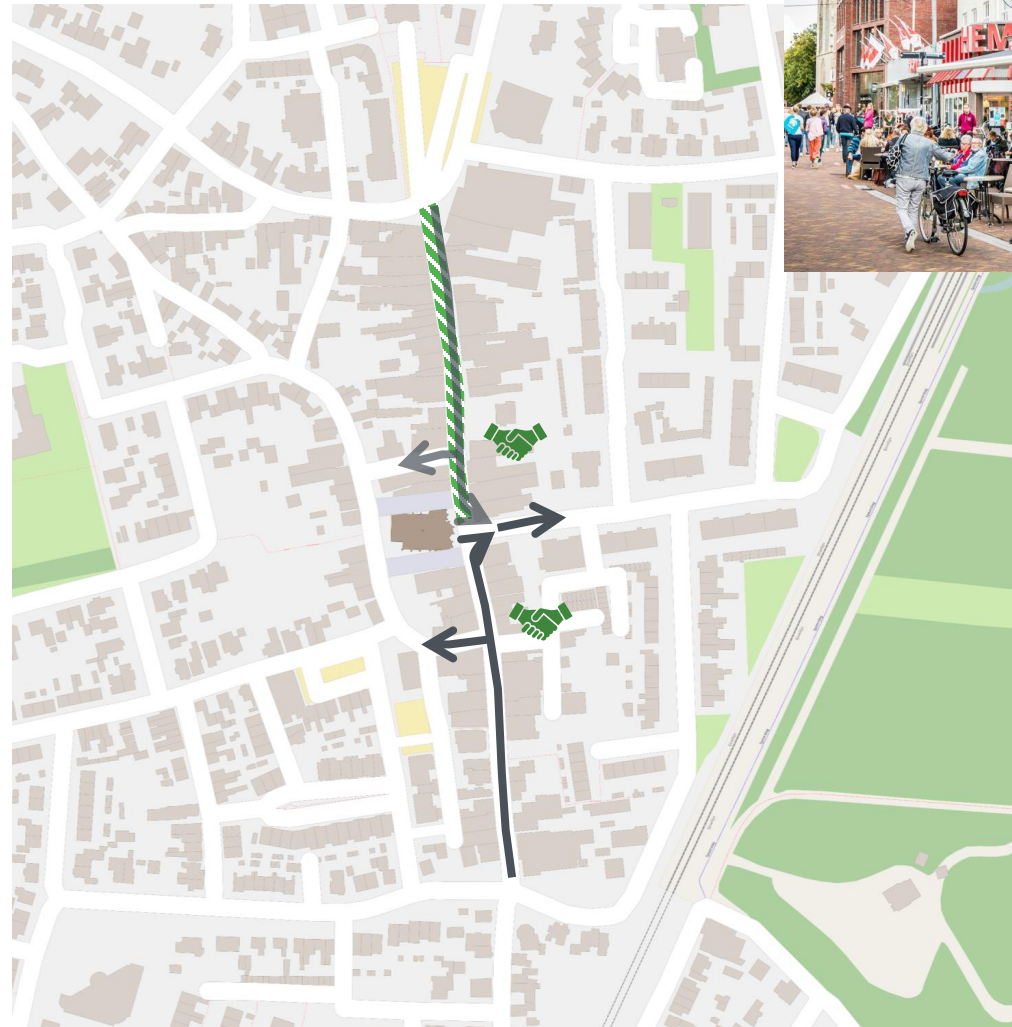
Combineer maatregelscenario's 2 en 3:

Met **maatregelen op de smalste straatsdelen** zodat een auto een (tegemoetkomende) voetganger of fietser kan passeren.

Tijdens het **terras-seizoen wordt het noordelijke deel van de straat overdag gesloten** voor autoverkeer, bijvoorbeeld vanaf 11:00u 's morgens tot 21:00u 's avonds. Dit biedt ruimte voor voetgangers en fietsers, terrassen, uitstallingen en andere functies.

Acties:

-  Het terras-seizoen bepalen
-  De tijdsvensters voor bevoorrading bepalen
-  Met terras-eigenaren en winkeliers in gesprek over het eventueel verplaatsen van terrassen en uitstallingen buiten het terras-seizoen



Voorbeeld: Ruimte voor voetgangers, fietsers en terrassen (bron: [Winkelcentrum Ede](#))

Perspectief en actieplan centrum Wijhe

'Samen werken aan de Winkelstraat van de Toekomst'

Addendum

Maatregelen uit het rapport
'Samen werken aan de
Winkelstraat van de Toekomst;
Perspectief en actieplan centrum
Wijhe'



Samen werken aan de Winkelstraat van de Toekomst; Perspectief en actieplan centrum Wijhe

Het actieplan kent acties op verschillende onderwerpen. Op de volgende pagina staan de acties rond verkeer en parkeren onder elkaar.

Op de navolgende pagina's zijn de acties telkens kort omschreven en is in een reactie aangegeven hoe deze acties bijdragen aan de maatregelen uit het verkeersonderzoek.

Sommige acties zijn een aanvulling of uitbreiding van de maatregelen uit het verkeersonderzoek.

Verkeersprojecten uit het Actieplan

8. Keuze verkeerssituatie in Langstraat: auto te gast
9. Herinrichting openbare ruimte Langstraat ten bate van situatie 'Auto te gast'
10. Duidelijke afbakening entree zuidkant
11. Verbeteren parkeerrouting en fietsrouting
12. Intensiveren parkeerplaatsen Marktpllein
13. Bepalen optimale rijrichtingen
14. Onderzoek effecten afsluiting Langstraat op piekmomenten
15. Toevoegen faciliteiten (fiets)toeristen en bezoekers

8. Keuze verkeerssituatie in Langstraat: auto te gast

Gemeente, ondernemers, eigenaren en bewoners stellen vast dat het uitgangspunt is dat de Langstraat een gezellige winkelstraat moet zijn, aantrekkelijk voor bezoekers, bewoners en toeristen. Bereikbaarheid van de winkels aan de voorzijde moet mogelijk blijven, maar wel in een ondergeschikte functie aan de voetganger. Daarbij past het uitgangspunt 'auto te gast'. De concrete uitwerking van deze beleidskeuze is te vinden in deelprojecten (9 tot en met 14).

Reactie: dit uitgangspunt past bij de conclusies uit het onderzoek. Op de volgende pagina's gaan we in op de deelprojecten

9. Herinrichting openbare ruimte Langstraat ten bate van situatie 'Auto te gast'

- Zoveel mogelijk ruimte voor de voetganger, ten koste van de ruimte voor de auto;
- Een helder straatprofiel, waarin de voetgangerszone en auto/fietszone duidelijk gemarkeerd staat;
- Voorkeur heeft een (beperkt) verschil in profielhoogte van deze zone, ter bevordering van het veiligheidsgevoel van de voetganger;
- Waar mogelijk, namelijk zonder de voetgangerstoegankelijkheid te beperken, zorgen voor vergroening, zitmeubilair met hier en daar extra ruimte voor terras;
- Een duidelijk onderscheid tussen gemarkeerde parkeerplaatsen en ruimtes die niet bedoeld zijn voor autoparkeren (bijv. via afbakening);
- Verkeersvertragende maatregelen in de autozone, bijvoorbeeld in de vorm van drempels.
- Als in nadere studie blijkt dat een scheiding tussen voetgangerszone en auto/fietszone niet kan, verdient het de voorkeur de straat zo in te richten dat alleen stapvoets door de straat gereden kan worden (bijvoorbeeld door strategisch geplaatste vergroeningselementen).

9. Herinrichting openbare ruimte Langstraat ten bate van situatie 'Auto te gast'

Reactie: De straat is ingericht als één gemeenschappelijk ruimte die gedeeld wordt door voetgangers, fietsers en automobilisten. Voor een verdere indeling met een afgescheiden verhoogde strook voor voetgangers ontbreekt de ruimte.

Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels kunnen benadrukken dat auto's hier langzaam moeten rijden. Met strategisch geplaatste elementen als bankjes of groen kan een lage snelheid worden afgedwongen.

10. Duidelijke afbakening entree zuidkant

Voor autoverkeer dat de Langstraat vanaf de zuidkant nadert is het onvoldoende duidelijk dat de route de Langstraat niet de reguliere doorgaande route is, naar bijvoorbeeld de parkeerplaatsen aan het Marktpllein e.o. Dit heeft onder andere te maken met de bestrating, die vanaf de Molenbelt ononderbroken de Langstraat in loopt. Door de bestrating (en eventueel) de aankleding anders in te richten, wordt het verkeer gestimuleerd linksaf te slaan, de Molenstraat (en Rambonnetstraat) in.

10. Duidelijke afbakening entree zuidkant

Reactie: In de huidige situatie is de centrum-inrichting van de Langstraat doorgetrokken tot op het kruisingsvlak, zodat ook De Molen onderdeel van het centrum is. Door de inrichting van het kruisingsvlak af te stemmen op de Molenstraat en Molenbelt en centrum-inrichting te beperken tot de Langstraat zelf ontstaat een duidelijker entree tot het centrum en is zichtbaar dat de Langstraat niet de doorgaande route is.

Het effect van deze wijziging is beperkt, wie ter plaatse bekend is zal waarschijnlijk de route niet aanpassen. Een inritconstructie in de Langstraat kan er wel voor zorgen dat auto's met een lage snelheid de Langstraat inrijden.

Bij het omdraaien van het eenrichtingsverkeer zorgt deze maatregel voor een extra duidelijke voorrangssituatie en kan zo bijdragen aan de verkeersveiligheid.

11. Verbeteren parkeerrouting en fietsrouting

Het met borden aangeven van de parkeerroute (buiten de Langstraat om) naar de parkeerterreinen voor bezoekers, met name voor het verkeer vanaf de zuidkant (Molenbelt). Hierbij hoort ook het verbeteren van de looproute van de parkeerplaatsen aan het Marktpllein e.o. naar de Langstraat.

Het met borden aangeven van fietsroutes, waar mogelijk óm de Langstraat heen, voor fietsers die niet in de Langstraat hoeven te zijn.

Zo moet het voor zoekverkeer (regiobezoekers/ toeristen) direct duidelijk zijn dat de route naar een parkeerterrein niet dóór de Langstraat loopt. Voor fietsers geldt hetzelfde: voor zover zij niet in de Langstraat hoeven te zijn, verdient het aanbeveling om hen via andere routes te leiden dan via de Langstraat.

11. Verbeteren parkeerrouting en fietsrouting

Reactie: het met borden aangeven van de route naar de parkeerterreinen is een goede aanvulling op andere maatregelen om te komen tot auto te gast in de Langstraat en sluit ook goed aan bij de ideeën om de rijrichting om te draaien.

Op het Marktpllein en het Van Dedemplein is al voetgangersbewegwijzering aanwezig. Misschien kan een plattegrond daarbij ondersteunen.

12. Intensiveren parkeerplaatsen Marktpllein

Het optimaliseren van het aantal parkeerplaatsen aan het Marktpllein, door het maken van een nieuw inrichtingsplan.

Het aantal parkeerplaatsen in en rond het centrum van Wijhe is relatief schaars en de parkeerdruk op piekmomenten bijna maximaal. Tegelijkertijd is er niet eenvoudig nieuw parkeerareaal te realiseren, omdat er rondom het centrum veel woningbouw is. Daarom is het belangrijk het parkeren te intensiveren waar mogelijk. Op het Marktpllein zijn parkeerplaatsen aanwezig, maar er is perspectief voor een optimalisatie door middel van een herinrichting.

12. Intensiveren parkeerplaatsen Marktpllein

Reactie: Deze aanbeveling sluit aan bij het parkeeronderzoek dat in het verkeersonderzoek is opgenomen. Uit het parkeeronderzoek blijkt geen tekort aan parkeerplaatsen in het centrum van Wijhe. Vanuit die optiek is uitbreiding van het parkeren op het Marktpllein niet noodzakelijk.

Een efficiëntere indeling is wellicht mogelijk, een attractieve inrichting kan bijdragen aan het gevoel dat men hier al op de rand van het centrum staat.

13. Bepalen optimale rijrichtingen

Het bepalen van de optimale inrijroutes en rijrichtingen voor de Langstraat, als aanvullende methode om de verkeersintensiteit in de Langstraat te beperken. Door rijrichtingen te veranderen kan de Langstraat een meer of minder aantrekkelijke doorgangsroute zijn voor verkeer rond het centrum.

13. Bepalen optimale rijrichtingen

Reactie: Het verkeersonderzoek is onder meer op deze aanbeveling gericht. Het omdraaien van het eenrichtingsverkeer is een goede manier om doorgaand verkeer door het centrum te voorkomen.

14. Onderzoek effecten afsluiting Langstraat op piekmomenten

Een verkennend onderzoek naar de impact van het afsluiten van de Langstraat voor autoverkeer op piekmomenten, leidend tot een voorstel over een eventuele afsluiting op piekmomenten.

De Langstraat wordt, zoals veel winkelgebieden, niet op elk moment in de week even druk bezocht. Dat betekent dat er niet op elk moment in de week evenveel overlast of onveiligheidsgevoel is voor voetgangers. Op de ene dag en tijdstip is autoverkeer door de straat daarom minder een probleem dan op een ander moment. Het kan dus aan te bevelen zijn om de Langstraat op enkele specifieke dagdelen af te sluiten voor autoverkeer. De impact (bijv. voor beleving ondernemers en sluijverkeer) hiervan dient echter nader onderzocht te worden.

14. Onderzoek effecten afsluiting Langstraat op piekmomenten

Reactie: Deze aanbeveling is intussen overgenomen. De Langstraat kan worden afgesloten op de drukste horecamomenten en dat gebeurt ook daadwerkelijk.

15. Toevoegen faciliteiten (fiets)toeristen en bezoekers

Het toevoegen van fietsparkeerplekken en faciliteiten zoals een watertappunt in het centrum. Het benutten van de 'Hoge Nood-app' en het toevoegen van andere faciliteiten voor bezoekers (zoals elektrische oplaadpunten voor fietsers).

(Fiets)toeristen zijn een belangrijke toeristische doelgroep voor Wijhe. Het is belangrijk hen te faciliteren, niet alleen met commerciële voorzieningen zoals horeca en detailhandel, maar ook met bijvoorbeeld zitgelegenheden, een watertappunt en oplaadpunten voor elektrische fietsen. Het benutten van de Hoge Nood-app (die bezoekers vertelt waar ze even gratis naar de wc kunnen) biedt al uitkomst en zorgt voor extra gastvrijheid.

Fietsparkeerplekken zorgen voor duidelijkheid waar de fietser zijn/haar fiets kan plaatsen, wat voorkomt dat er overal (lukraak) fietsen worden geplaatst.

15. Toevoegen faciliteiten (fiets)toeristen en bezoekers

Reactie: Bij het verkeersonderzoek is niet gekeken naar de voorzieningen voor de fietsers en toeristen. Maar uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen (fietsnietjes zoals op sommige plekken al aanwezig) kan één van de inrichtingselementen zijn om foutparkeren door auto's tegen te gaan en draagt indirect bij aan het tegengaan van onnodig autoverkeer.