

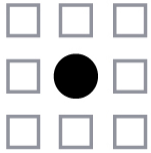


Parkeren en circuleren in Orvelte

- voorkomen ongewenst (parkeer)gedrag -

september 2017





Documentbeschrijving

Titel	Parkeren en circuleren in Orvelte
Ondertitel	- voorkomen ongewenst (parkeer)gedrag -
Pagina's	23
Publicatienr.	17046
Verschijningsdatum	september 2017
Auteurs	J. Haveman, T. Dillema
Opdrachtgever	Gemeente Midden-Drenthe
Contactpersoon	W. Oosterhof



Parkeren en circuleren in Orvelte

- voorkomen ongewenst (parkeer)gedrag -

september 2017

in opdracht van:
Gemeente Midden-Drenthe
W. Oosterhof



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 5 -
1.1.	De aanleiding	- 5 -
1.2.	De doel- en vraagstelling	- 5 -
1.3.	Leeswijzer	- 6 -
2.	Inventarisatie	- 7 -
2.1.	Beschrijving huidige situatie	- 7 -
2.2.	Het gebruik van de wegen binnen de kern	- 8 -
2.3.	Conclusies	- 11 -
3.	Analyse	- 12 -
3.1.	Informatievoorziening bezoekend verkeer	- 12 -
3.2.	Bereikbaarheid parkeerplaatsen	- 13 -
3.3.	Overige aspecten	- 14 -
3.4.	Conclusies	- 15 -
4.	Verbetervoorstellen	- 16 -
4.1.	Voorinformatie	- 16 -
4.2.	Toegankelijkheid parkeervoorzieningen	- 17 -
4.3.	Markeren poorten voetgangersgebied	- 18 -
4.4.	De Dorpsstraat	- 18 -
4.5.	Overige maatregelen	- 19 -
4.6.	Conclusies	- 20 -

1. Inleiding

1.1. De aanleiding

Orvelte is een van de mooiste dorpen in Drenthe en van Nederland (volgens lezers van de ANWB Kampioen staat Orvelte in de top vijf). De monumentale boerderijen, de goed onderhouden woningen, de statige bomen, mooie tuinen en straten, met kinderkopjes en oude klinkers, geven het dorp een unieke sfeer. En je voelt het direct "in dit prachtige dorp wordt geleefd en gewerkt."



Wervende teksten, toch ook en misschien wel vooral, gericht op het trekken van bezoekers naar het dorp. Deze bezoekers komen overwegend niet te voet (of per fiets), maar vaak met de auto. En juist daar wringt de schoen. Ondanks dat het dorp officieel (nagenoeg) volledig voetgangerszone is, overigens met uitzondering van 'bestemmingsverkeer' en in het dorp (en deels daaromheen) een parkeerverbodszone is ingesteld, wordt overlast door het toeristische autoverkeer in Orvelte ervaren.

Naar aanleiding van klachten vanuit de kern wil de gemeente Midden-Drenthe maatregelen te treffen om deze verkeersoverlast te verminderen. De gemeente Midden Drenthe heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd hiervoor een plan op te stellen.

1.2. De doel- en vraagstelling

Het doel dat de gemeente Midden-Drenthe heeft geformuleerd met betrekking tot de verkeerssituatie in Orvelte valt uiteen in drie aspecten en luidt:

- Geen auto's van bezoekers in het voetgangersgebied c.q. dorp;
- Bezoekers parkeren op de daarvoor bestemde plaatsen;
- Het gedrag van bestemmingsverkeer past bij de uitstraling van het dorp.

Om de gestelde doelen te bereiken dienen een viertal vragen te worden beantwoord;

- Hoe zorg je ervoor dat de bezoekers de parkeerplaatsen vinden;
- Hoe voorkom je dat bezoekers het gebied inrijden;
- Hoe zorg je dan voor bebording en/of verkeersgeleidende maatregelen in en rond het dorp;
- Hoe zorg je dat het bestemmingsverkeer zich anders gaat gedragen.

In voorliggende rapportage gaan wij in op de geformuleerde doelen en de wijze waarop deze doelen behaald kunnen worden. Hierbij zullen vanzelfsprekend de geformuleerde vragen worden beantwoord. Met nadruk merken wij op dat de intenties zoals die gelden binnen Orvelte niet ter discussie worden gesteld in deze rapportage. Hiermee bedoelen



wij dat het feit dat Orvelte niet toegankelijk is voor toeristisch verkeer (uiteraard met uitzondering van de wegen rondom de kern en de voor deze groep bestemde parkeervoorzieningen P1 en P2) en dat alleen bestemmingsverkeer, zijnde bewoners en werknemers het gebied in mogen rijden, als gegeven wordt beschouwd.

1.3. Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk beschrijven wij de bestaande situatie. Het betreft hier een inventarisatie van de situatie op basis van beschikbare informatie. In hoofdstuk 3 volgt vervolgens onze analyse van het functioneren van de huidige situatie. Dit hoofdstuk mondt uit in een aantal knelpunten. In hoofdstuk 4 ten slotte worden suggesties gedaan over de wijze waarop de situatie in Orvelte kan worden verbeterd.

2. Inventarisatie

In dit hoofdstuk beschrijven wij de huidige situatie. Hierbij gaan wij in op de bebording en de intentie hiervan en op het werkelijke gebruik van de wegen in Orvelte. Aan het einde van dit hoofdstuk vatten wij de bevindingen samen en komen wij tot een aantal knelpunten.

2.1. Beschrijving huidige situatie

- **Verkeersmaatregelen**

Binnen de kern Orvelte is voor een groot deel sprake van een voetgangerszone. Deze zone strekt zich nagenoeg volledig uit over de bebouwde kom van Orvelte. In principe valt alleen De Wiet aan de oostzijde van de kern buiten het voetgangersgebied. Binnen een voetgangerszone is gemotoriseerd verkeer in beginsel niet toegestaan. Om bewoners (en werknemers) toch een mogelijkheid te bieden hun woning te bereiken is een uitzondering gemaakt voor 'bestemmingsverkeer'. Daarnaast zijn fietsers toegestaan binnen de zone.



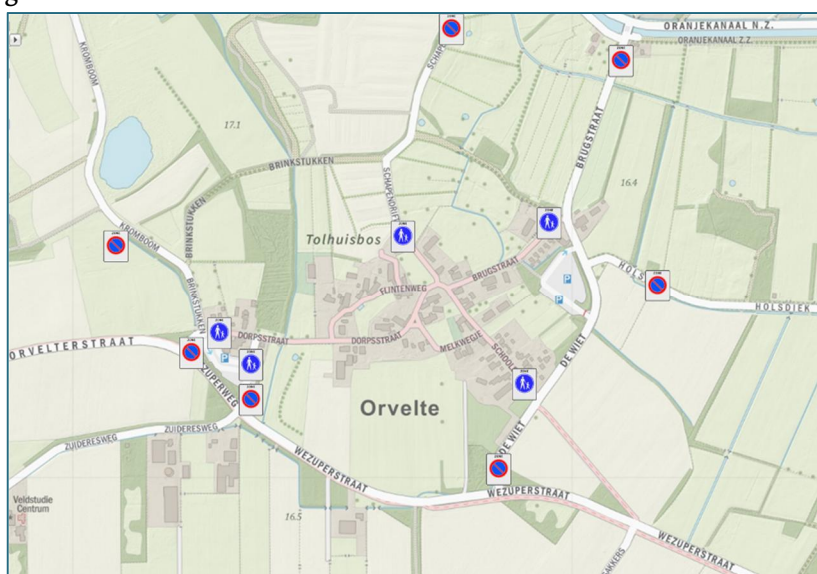
Definitie bestemmingsverkeer artikel 1 Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV)

Bestemmingsverkeer: bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen.

Naast het voetgangersgebied is voor de gehele kern en een zone daarom heen, een parkeerverbodszone van kracht. Dit betekent dat binnen deze zone niet mag worden geparkeerd, met uitzondering van aangewezen plaatsen.



De omvang van de voetgangers- en parkeerverbodszone is in onderstaande figuur aangegeven.



Omvang voetgangers- en parkeerverbodszone



Ten slotte is in een deel van de kern een maximum snelheid van 30 km/uur ingesteld.

Uit de definitie van bestemmingsverkeer valt af te leiden dat ook toeristisch verkeer dat een bestemming heeft in Orvelte bevoegd is het gebied in te rijden. Uiteraard moet dan wel binnen het gebied geparkeerd kunnen worden, aangezien er een parkeerverbodszone van toepassing is. Inrijden is dan weliswaar toegestaan maar parkeren niet.

- **Parkeren toeristisch verkeer**

Voor toeristisch verkeer is aan de randen van het dorp een tweetal parkeervoorzieningen gerealiseerd, P1 en P2 met een totale omvang van circa 400 parkeerplaatsen. Op deze parkeerplaatsen kan tegen een tarief van € 3,00 worden geparkeerd. P1 bevindt zich aan de westzijde van de kern en wordt ingesloten door de Dorpsstraat, de Wezuperweg en de Zuideresweg. Deze parkeerplaats kan worden bereikt vanaf de Zuideresweg. P2 ligt aan de oostzijde van Orvelte, ten westen van De Wiet ter hoogte van de aansluiting met de Holsdiek en kan worden bereikt via De Wiet. Vanaf diverse locaties wordt naar deze parkeervoorzieningen verwezen.



- **Bebordingsplan**

Het bebordingsplan dat de hiervoor genoemde verkeersmaatregelen effectueert is, evenals de parkeerverwijzing, weergegeven in bijlage 1. Hierbij merken wij op dat de 30 km/uur zone zoals aangegeven op het bebordingsplan niet sluitend is en dat alleen bebording aanwezig is op de Dorpsstraat en de Zuideresweg ter hoogte van de komgrenzen. Een en ander betekent dat de maximum snelheid binnen de bebouwde kom van Orvelte feitelijk 50 km/uur bedraagt.

- **Snelheidsregime**

Omdat de voetgangerszone binnen de bebouwde kom ligt en hiervoor geen snelheidsbeperking geldt, gemotoriseerd verkeer is in principe immers niet toegestaan, geldt ook in dat gebied een maximum snelheid van 50 km/uur. Dit impliceert dat binnen Orvelte wettelijk 50 km/uur mag worden gereden, uiteraard met inachtnaam van het kapstokartikel (artikel 5 van de Wegenverkeerswet) dat stelt dat geen gevaar of hinder mag worden veroorzaakt.

Buiten de bebouwde kom rondom Orvelte geldt op de wegen een maximum snelheid van 60 km/uur. Alleen op de Wezuperweg, aan de zuidzijde van de kern, mag 80 km/uur worden gereden, met uitzondering van een zone ter hoogte van de aansluitingen van de Dorpsstraat en de Zuideresweg.

2.2. Het gebruik van de wegen binnen de kern

In de vorige paragraaf is de situatie beschreven zoals die nu is in Orvelte en hoe deze is aangeduid. In deze paragraaf gaan wij in op het werkelijke gebruik van de wegen binnen de kern. Hierbij baseren wij ons op de gemeente Midden-Drenthe uitgevoerde tellingen en een door Themagroep verkeer Orvelte uitgevoerde enquête.



● *Mechanische tellingen*

Op een aantal straten in Orvelte zijn mechanische verkeerstellingen uitgevoerd, waarbij ook de snelheden gemeten zijn. Concreet is er op een drietal locaties binnen het dorp geregistreerd en op één locatie aan de oostzijde van de kern (De Wiet). Er is gemeten in de periode begin mei tot ongeveer half mei 2017. In tabel 1 zijn de resultaten van deze tellingen verkort weergegeven.

Locatie	Etmaalintensiteit (mvt)	Vgem (km/u)	V85 (km/u)
Dorpsstraat t.h.v. huisnr. 6	225	21	31
Schoolstraat tegenover Melkweg	194	16	25
Brugstraat t.h.v. huisnr. 1	144	-	25
De Wiet	1.097	46	62

Tabel 1 – Verkeerstelling Orvelte (aantal motorvoertuigen en snelheid per gemiddelde werkdag)

De eerste drie straten vormen de entree van de voetgangerszone vanuit de verschillende windrichtingen. Hierbij vervult de Dorpsstraat een functie voor het verkeer uit westelijke richting, de Schoolstraat faciliteert het verkeer vanuit het zuidoosten en het verkeer uit noordoostelijke richting komt via de Brugstraat. De vierde locatie (De Wiet) is min of meer een vreemde eend in de bijt. Het betreft hier de oostelijke 'randweg' die niet binnen de voetgangerszone ligt en tevens de toegang vormt naar P2. Daarnaast vervult deze weg ook een functie voor het niet aan Orvelte gebonden (doorgaande) verkeer. Uit de resultaten blijkt dan ook dat de grootste hoeveelheid verkeer op De Wiet wordt afgewikkeld. Op een gemiddelde werkdag rijden bijna 1.100 voertuigen over deze weg. Op de overige drie wegen varieert de intensiteit enigszins, maar ligt deze in alle gevallen rond of onder de 200 motorvoertuigen per etmaal. Dergelijke waarden zijn zeer laag te noemen. Dit ligt in beginsel ook voor de hand, aangezien alleen bestemmingsverkeer deze wegen zou mogen belasten.

Kijken we naar het snelheidsbeeld dan kan het volgende worden geconcludeerd. Binnen de kern ligt de gemiddelde snelheid laag en bedraagt rond de 20 km/uur. Van de telling op de Brugstraat is in verband met een storing in de telapparatuur geen goed gemiddelde te bepalen, deze is om die reden dan ook niet in de tabel weergegeven. De snelheid op De Wiet ligt aanzienlijk hoger. Dit ligt ook voor de hand, enerzijds omdat het geen voetgangerszone betreft en anderzijds speelt waarschijnlijk ook de omgeving en de asfaltverharding een rol. De gemiddelde snelheid op deze weg ligt op 46 km/uur. Gezien de ligging van de weg, de vormgeving en de omgevingskenmerken geen hoge waarde.

De gemiddelde snelheid geeft wel een beeld van het snelheidsgedrag, maar zegt niet alles. Er kan namelijk sprake zijn van een grote spreiding in snelheden. Om deze reden wordt binnen de verkeerskunde bij het beoordelen van rijnsnelheden de V85 getoetst.

De V85 is de snelheid die door 85%, dus het overgrote deel, van de automobilisten niet wordt overschreden. Uit de tabel blijkt dat deze snelheid op de locaties binnen het voetgangersgebied op rond of onder de 30 km/h ligt. Aangezien er sprake is van een 50 km/uur gebied is deze waarde dus zeer laag te noemen, en meer aansluitend bij een maximum snelheid van 30 km/uur. Op De Wiet ligt de V85 aanzienlijk hoger en bedraagt 62 km/uur. Feitelijk een te hoge waarde voor de geldende limiet van 50 km/uur, maar om eerder genoemde redenen geen verbazingwekkende snelheid.



● *Enquête*

Door de Themagroep verkeer Orvelte is een enquête gehouden onder bezoekers van het dorp. Hierbij zijn automobilisten die het dorp zijn ingereeden ondervraagd. Deze enquête is gehouden in de maanden mei en juni, op 5 verschillende dagen. Ondervraging van de automobilisten heeft plaatsgevonden op de Brugstraat en op de Schoolstraat centraal in de kern. Een van de vragen die aan de geënquêteerden zijn gesteld betreft de doelgroep waartoe zij behoren. Aan de hand hiervan kan worden vastgesteld of de automobilist 'in overtreding is' of dat deze 'legaal' het gebied is ingereeden. Tussen aanhalingstekens omdat zoals hiervoor al is aangegeven toeristisch verkeer met een bestemming binnen de kern ook bestemmingsverkeer is. In tabel 2 is de verdeling van de geënquêteerden over de verschillende doelgroepen weergegeven.

Doelgroep	Aantal	Percentage van totaal
Bewoners	7	12%
Familie/vrienden	0	0%
Ondernemer/werknemer	22	37%
Leverancier	7	12%
Winkelend publiek	0	0%
Toerist	19	32%
Overig	5	8%

Tabel 2 – Enquête automobilisten in kern Orvelte, doelgroepenverdeling

Uit de tabel blijkt dat in totaliteit 60 automobilisten zijn ondervraagd. Geen aantal op basis waarvan statistisch betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan, maar desondanks kan op basis van deze uitkomsten wel een indicatie van het huidige verkeersgedrag worden verkregen. Uit de tabel blijkt dat een derde deel van de ondervraagden valt in de categorie 'toerist'. Deze groep zou in beginsel buiten de kern moeten parkeren. De overige ondervraagden hebben dus allen een bestemming in het gebied.

In tabel 3 staan de redenen die zijn opgegeven waarom men het voetgangersgebied is ingereeden. Hierbij is tijdens het enquêteren helaas geen onderscheid gemaakt in de verschillende doelgroepen.

Doelgroep	Aantal	Aandeel
Eigen parkeerplek	1	2%
Parkeerplek bij accommodatie/winkel	2	4%
Parkeerplekken bij het dorp zijn vol	0	0%
Borden parkeerverwijzing niet gezien	17	38%
Borden voetgangersgebied niet gezien	19	42%
Op navigatie rijden	3	7%
Bewust negeren bebording	2	4%
Overig	1	2%

Tabel 3 – Enquête automobilisten in kern Orvelte, verdeling motivaties



Maar uit een interpretatie van de aangeleverd data kan worden afgeleid dat het toeristisch verkeer (19 ondervraagden), hoogstwaarschijnlijk de argumentatie gebruikt dat men de borden van het voetgangersgebied en de parkeerverwijzingen niet heeft gezien.

De enquête geeft geen inzicht in de aanrijrichting van het verkeer. Er is dan ook niet te bepalen waar de automobilisten Orvelte zijn ingereden en om die reden kan ook niet worden vastgesteld of er sprake is van een specifieke locatie waar de bebording niet is opgemerkt of dat deze bevinding betrekking heeft op alle inganglocaties van het voetgangersgebied.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat de resultaten weliswaar doen vermoeden dat de meeste 'overtreders' de bebording niet hebben gezien, maar dat het maar de vraag is of dit ook het geval is. Er kan (deels) ook sprake zijn van Stated Preference. In een vrijblijvend iets als een enquête kunnen respondenten namelijk in hun antwoord afwijken van wat zij werkelijk denken of doen. Dit bijvoorbeeld doordat het sociaal wenselijk is om een bepaald antwoord te geven. Met andere woorden de automobilist voelt zich betrappt en doet daarom alsof hij zich niet bewust is van zijn overtreding.

2.3. Conclusies

Uit de inventarisatie blijkt dat Orvelte voor een groot deel is aangeduid als voetgangersgebied. Hierbij is bestemmingsverkeer wel toegelaten en ook fietsen in dit gebied is toegestaan. Hoewel de intentie is om met deze maatregelen het toeristisch verkeer buiten de voetgangerszone te houden, is de juridische vorm hiervan niet waterdicht. Immers toeristisch verkeer met een bestemming in het gebied valt ook onder bestemmingsverkeer.

Parkeren binnen de kern is niet toegestaan met uitzondering van op aangegeven plaatsen. Er is sprake van een parkeerverbodszone in en rondom de kern. Ten slotte is op een aantal locaties 30km/uur zone bebording aanwezig, echter de zone is niet sluitend, waardoor handhaving op deze snelheid niet mogelijk is.

Uit uitgevoerde onderzoeken blijkt echter dat de snelheid binnen de kern zeker niet hoog is te noemen. De gemiddelde snelheid op de gemeten locaties bedraagt rond de 20 km/uur. Daarnaast blijkt dat de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer binnen de voetgangerszone ook niet hoog ligt. Op een gemiddelde werkdag worden de wegen binnen de zone met circa 200 motorvoertuigen belast. Op basis van de uitkomsten van een enquête kan worden vastgesteld dat een derde deel van dit verkeer toeristisch verkeer is, dat eigenlijk niet in de kern thuis hoort.



3. Analyse

In hoofdstuk 2 is beschreven hoe de huidige situatie in Orvelte is ingericht, welke intenties er zijn met betrekking tot het gebruik van de wegen en hoe een en ander in de praktijk functioneert. Uit de klachten en ook de resultaten van de enquête blijkt dat de praktijksituatie enigszins afwijkt van de gewenste situatie. Orvelte wordt nog regelmatig ingereeden door verkeer dat hier ongewenst is. Wel moet hierbij worden opgemerkt dat, ondanks het relatief grote aandeel ongewenst verkeer, de intensiteiten in het voetgangersgebied (zeer) laag liggen.

In dit hoofdstuk voeren wij een nadere analyse uit. Deze analyse is vooral gebaseerd op een ter plaatse uitgevoerde schouw en heeft als doel het hiervoor geregistreerde gedrag van bezoekers te verklaren. Feitelijk kan alleen bij deze doelgroep winst worden behaald als het gaat om het aantal verkeersbewegingen binnen de kern. Daarnaast is tijdens de schouw beoordeeld of de bebording op straat overeenkomt met de bebording zoals die op het bebordingsplan is opgenomen.

3.1. Informatievoorziening bezoekend verkeer

In eerste instantie is beoordeeld of het bezoekers in voldoende mate duidelijk wordt dat het niet is toegestaan Orvelte in te rijden, maar dat geparkeerd dient te worden op de parkeerterreinen P1 of P2. Hierbij richten wij ons op de feitelijke situatie op straat en gaan wij niet in op informatie die bezoekers al op andere wijze, voorafgaand aan hun bezoek, (kunnen) hebben verkregen, bijvoorbeeld via internet of foldermateriaal. Ook hierin is wellicht winst te behalen, maar dit aspect maakt geen onderdeel uit van deze studie.

- ***Voor aankondiging***

Bij het uit alle windrichtingen naderen van de kern Orvelte valt op dat buiten het dorp nergens is aangegeven dat het dorp in principe niet toegankelijk is voor 'vreemd' autoverkeer. Onbekend verkeer wordt er derhalve niet op attent gemaakt dat geparkeerd moet worden op de parkeerterreinen P1 of P2 en dat het dorp niet mag worden ingereeden. Komende vanuit westelijke richting wordt er op de Orvelterstraat nog wel op gewezen de navigatie uit te zetten (zie nevenstaande foto), maar het feit dat alleen op aangegeven plaatsen (betaald) mag worden geparkeerd, wordt niet of onvoldoende duidelijk.



Onderbord "navigatie uit"

● **Parkeerverwijzing**

Het verkeer dat de kern nadert wordt vervolgens verwezen naar de parkeerplaatsen P1 en P2. De verwijzing naar de parkeerplaatsen is niet altijd volledig en is er soms sprake van onjuiste bebording. Als voorbeeld de situatie vanaf de Holsdiek, waar weliswaar niet het meeste verkeer zal komen, maar ook hier dient de verwijzingsbebording volledig te zijn. Verkeer komende vanaf de Holsdiek rijdt als het ware tegen P2 aan, maar de parkeerplaats is als gevolg van bosschages niet altijd goed zichtbaar en op deze locatie wordt niet naar P1 of P2 verwezen. Voor verkeer is dan ook onduidelijk hoe P2 (of P1) kan worden bereikt.



Ontbrekende parkeerverwijzing

3.2. Bereikbaarheid parkeerplaatsen

Zoals al eerder is aangegeven wordt P1 ontsloten vanaf de Zuideresweg en P2 vanaf De Wiet. De keuze voor een bepaalde parkeerplaats zal voor een deel zijn ingegeven door de naderingsrichting en voor bezoekers met een specifieke bestemming wellicht ook de bestemmingslocatie. Vooral voor verkeer uit de eerste categorie is de herkenbaarheid van de parkeerlocatie en de verwijzing daar naar toe van belang. Zij weten immers nog niet waar ze naar toe moeten.

Voor verkeer dat nadert uit westelijke richting (Orvelterstraat) is, mede vanwege de onduidelijkheid van het parkeerregime binnen de kern, de neiging groot om de eerste afslag te nemen. Het betreft hier de aansluiting van de Dorpsstraat. Deze gedraging ligt voor de hand, omdat vanaf de Orvelterstraat goed te zien is dat de kern Orvelte daar begint. Echter als het verkeer eenmaal deze afslag heeft genomen dan kan P1 niet worden opgereden en mag het dorp niet worden ingereiden. De enige optie is dan linksaf te slaan (Brinkstukken), waar overduidelijk de kern weer wordt verlaten, of te keren.

Zoekend verkeer ziet P1 aan de rechterzijde en zal in veel gevallen het inrijverbod (voetgangerszone) bewust dan wel onbewust negeren. Hierbij speelt waarschijnlijk ook nog een rol dat er vanaf die locatie ook goed zicht is op de parkeerplaats bij 't Stokertje, waarmee het verbod op inrijden ook niet bepaald wordt ondersteund.



Zicht op geparkeerde auto's bij 't Stokertje

Verkeer vanaf de Wezuperweg dat wel de afslag Zuideresweg neemt kan vervolgens linksaf het parkeerterrein oprijden. De ingang van P1 ligt hierbij relatief ver buiten het dorp. Daarbij wordt het verkeer ook nog eens geconfronteerd met het feit dat betaald moet worden om te kunnen parkeren. Psychologisch gezien hebben beide aspecten tot gevolg dat bezoekers de neiging hebben om door te rijden en te kijken of er verderop nog



een (gratis) parkeermogelijkheid is. Met andere woorden bezoekend verkeer wordt in de verleiding gebracht om door te rijden. Dit wordt versterkt doordat bezoekend verkeer op dat moment ook nog niet bekend is dat (het grootste deel van) de kern voetgangerszone is. Er mag binnen de kern weliswaar niet geparkeerd worden (parkeerverbodszone), maar dat zegt nog niets over de (on)toegankelijkheid van de kern. Ook hier speelt de situatie rond 't Stokertje een rol. In dit geval omdat wordt verwezen naar een parkeervoorziening bij dit bedrijf. Op de Zuideresweg is op afstand alleen de P-aanduiding te zien en niet dat het een privéparkeerplaats betreft.

Voor P2 geldt dat dit terrein vanaf De Wiet kan worden bereikt. Dit terrein ligt relatief verscholen in het bos. Zeker voor verkeer dat komt vanuit zuidelijke richting (en helemaal verkeer dat vanaf de Wezuperweg oostelijke richting komt) geldt dat de ingang van het terrein geen enkele relatie biedt met de kern Orvelte. De indruk bestaat dat je je ver buiten de kern bevindt. De neiging zal dan ook groot zijn om de ingang van dit terrein niet te benutten, maar door te rijden. Vervolgens wordt de uitgang van het terrein bereikt en doemt de ingang van de kern op (Brugstraat) die dan weer niet mag worden ingereden. De vormgeving van deze aansluiting wekt echter een zeer gelijkwaardige indruk, waardoor ook hier de neiging groot zal zijn het gebied in te rijden, met wellicht als gedachte dat P2 ook op deze wijze nog bereikt kan worden.

3.3. Overige aspecten

Binnen de kern en in een zone daaromheen is het niet toegestaan te parkeren buiten de hiervoor aangegeven parkeerplaatsen en parkeerplaatsen op eigen terrein. Tijdens de rondgang is gebleken dat niet iedereen zich hieraan houdt en dat er waarschijnlijk structureel wordt geparkeerd op plaatsen waar dit niet is toegestaan. Op nevenstaande foto een dergelijke gedraging te zien en op basis van de aanwezige sporen is te zien dat het geen incidenteel gedrag betreft.



Parkeren buiten de vakken



Ontbrekende 30 km/uur zone Dorpsstraat

Op een aantal locaties ontbreekt bebording (bijvoorbeeld de 30 km/uur aanduiding op de Dorpsstraat) en op een aantal locaties is de bebording niet overeenkomstig het bebordingsplan geplaatst.

Hiervoor is al aangegeven dat de parkeerverwijzing, zoals deze is opgenomen op het bebordingsplan, niet helemaal volledig is en het wenselijk is een aantal parkeerverwijzingsborden toe te voegen. Tevens is al aangegeven dat de 30 km/uur zone niet sluitend is. Ten slotte is uit een rondgang gebleken dat niet alle bebording zoals deze op het bebordingsplan is opgenomen aanwezig is. Op een aantal locaties ontbreekt bebording (bijvoorbeeld de 30 km/uur aanduiding op de

Hierbij sluiten wij niet uit dat de oorspronkelijke bebording wel goed is aangebracht, maar dat in de loop der tijd deze (veelal door vandalen) is verplaatst of omgedraaid. Een voorbeeld hiervan is te zien op de Holsdiek, waar het bord parkeerverbodzone naar buiten de kern is gericht, terwijl dit omgekeerd zou moeten zitten en betrekking heeft op de bebouwde kom in plaats daarbuiten. Het feit dat het bord zich wel aan de juiste zijde van de rijbaan bevindt doet vermoeden dat de bebording is omgedraaid.



Omgedraaide Parkeerverbodzone Holsdiek

3.4. Conclusies

Uit de analyse blijkt dat er twee aspecten zijn die het gedrag van het bezoekende verkeer mogelijk kunnen verklaren. Het gaat hierbij dan uitsluitend om bezoekend verkeer dat min of meer onbewust het gebied inrijdt. De eerste verklaring is het gebrek aan informatie voordat de kern wordt ingereden. Pas bij binnenrijden van Orvelte wordt aangegeven waar de parkeervoorzieningen zijn, maar niet dat hier min of meer verplicht gebruik van gemaakt moet worden. Tweede verklaring is dat de ligging van de parkeerplaatsen en dan vooral van de toegangen ten opzichte van de kern geen directe betrokkenheid en beperkte looppafstanden uitstralen. Ten slotte speelt het feit dat de toegangen van de parkeerterreinen en de begrenzing van het voetgangersgebied uit elkaar liggen ook nog een rol.



4. Verbetervoorstellen

In de voorgaande hoofdstukken is uitgebreid ingegaan op het huidige functioneren van de verkeerssituatie in Orvelte. Omdat niet wordt getornd aan de huidige situatie met betrekking tot de toegankelijkheid (ondanks dat deze formeel niet sluitend is voor het doel dat wordt nagestreefd), richten de verbetervoorstellen zich uitsluitend op het beter informeren en sturen van het bezoekersverkeer. Dit betekent dus dat de huidige juridische situatie wordt gehandhaafd. Hoewel deze weliswaar de intenties duidelijk maakt, kan het inrijden van toeristisch verkeer, niet worden voorkomen. Alleen in het geval dat het verkeer door het voetgangersgebied heen rijdt en geen bestemming heeft binnen het gebied is het verkeer formeel in overtreding. Deze gedraging is echter zeer lastig handhaafbaar, omdat het verkeer gevolgd moet worden om te kunnen bepalen of er daadwerkelijk geen sprake is geweest van een bestemming.

Kortom de maatregelen zoals deze in dit hoofdstuk aan de orde komen hebben vooral betrekking op het beter informeren van bezoekers en het beter ge- en verleiden van dit verkeer naar de parkeervoorzieningen. Op deze manier wordt getracht het gewenste gedrag te bereiken.

4.1. Voorinformatie

Zoals in de schouw is geconstateerd wordt het bezoekende verkeer niet tijdig geïnformeerd over de situatie in Orvelte. Met andere woorden het is het bezoekende verkeer niet duidelijk dat het niet de bedoeling is de kern in te rijden en binnen de kern te parkeren. Wij stellen dan ook voor vanuit alle (hoofd) naderingsrichtingen bebording te plaatsen die de bezoekers hierop attent maakt.

Orvelte kan vanuit diverse richtingen worden benaderd, maar de hoofdrichtingen zijn toch wel de Orvelterstraat, de Wezuperweg en de Brugstraat. Daarnaast is er nog de Holsdiek, maar deze is van minder belang. De overige wegen zijn zeer ondergeschikte wegen, die in de bereikbaarheid van Orvelte niet of nauwelijks een rol spelen. Wij stellen dan ook voor bebording te plaatsen op de drie genoemde wegen op enige afstand van de kern. Wellicht dient deze bebording te worden herhaald, maar vooralsnog gaan wij uit van het plaatsen van borden op één locatie per aanrijrichting.

Op de voorinformatie dient te worden vermeld dat de kern niet toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer, dat het verkeer dient te parkeren op de aangegeven parkeerplaatsen en dat hiervoor een betaald moet worden. Gezien het relatief lage tarief kan het ook wenselijk zijn dit op de bebording aan te geven. Een indicatie van dergelijke bebording is op nevenstaande figuur aangegeven.



Vooraankondiging verkeersmaatregelen



4.2. Toegankelijkheid parkeervoorzieningen

Uit de schouw is al gebleken dat de toegangen van de parkeervoorzieningen niet overal op de ideale locatie liggen. In deze paragraaf gaan wij in op de gewenste locatie van de toegangen en de wijze waarop deze vanaf het bestaande wegennet zouden moeten/kunnen worden bereikt.

● *Parkeerplaats P1 / Zuideresweg*

Parkeerplaats P1 is uitsluitend bereikbaar vanaf de Zuideresweg. Zoals in de schouw is vastgesteld bestaat er een grote neiging om op de Zuideresweg na de toegang naar P1 gewoon door te rijden. Enerzijds omdat de indruk ontstaat dat er nog andere parkeervoorzieningen beschikbaar zijn ('t Stokertje) en anderzijds omdat de toegang van het voetgangersgebied ter hoogte van de ingang nog niet duidelijk is. Om deze situatie te verbeteren is het wenselijk dat de toegang naar het parkeerterrein en de ingang van de voetgangerszone samenvallen. Dit kan door de voetgangerszone te vergroten, maar beter is het om de in- en uitgang van het parkeerterrein om te wisselen. Als de ingang van P1 op de locatie van de bestaande uitgang komt te liggen, dan bevindt de toegang naar P1 zich ter hoogte van de toegang naar het bestaande voetgangersgebied. Het gebruik van P1 wordt hierdoor bevorderd. Immers een bezoeker ziet dat het niet toegestaan is het voetgangersgebied in te rijden en er wordt op het beslispunt een parkeerlocatie aangeboden.

Bijkomend voordeel is dat er vanaf deze locatie beter zicht is op het feit dat het parkeerterrein van 't Stokertje alleen voor gasten van deze voorziening is. Daarnaast is een voordeel dat bij deze vormgeving in- en uitgaande verkeer van P1 elkaar niet meer kruist. Aanvullend op deze maatregelen is het gewenst dat de toegangen van de voetgangerszone beter worden gemarkeerd. Hierop gaan wij in paragraaf 4.3 nader in.

● *Parkeerplaats P2 / De Wiet*

De oostelijke parkeerplaats P2 ontsluit op De Wiet. Uit de uitgevoerde schouw is gebleken dat er, komende vanaf zuidelijke richting, geen enkele relatie tussen de toegang naar P2 en het dorp is. Op geen enkele wijze wordt duidelijk dat het dorp zich direct ten noorden en westen van deze parkeervoorziening bevindt. Het is dan ook zaak deze twee (dichter) bij elkaar te brengen. Als bij het naderen van de parkeerplaats ook een zichtrelatie met het dorp wordt gelegd, zal men eerder geneigd zijn van deze parkeerplaats gebruik te maken. Op dat moment kan de bezoeker namelijk bepalen dat hij/zij zich dicht bij de bestemming bevindt en de loopafstand hiernaartoe dus klein is. Om deze reden stellen wij voor de toegang van deze parkeerplaats op te schuiven in noordelijke richting en te situeren op de locatie waar nu de uitgang is. De bestaande uitgang komt dan logischerwijs te liggen op de huidige inganglocatie. Vanaf de nieuwe ingang is de ligging van het dorp duidelijk herkenbaar. Voor verkeer uit zuidelijke richting is dit een pre, maar ook voor verkeer dat vanuit het noorden nadert, is hierdoor ter hoogte van de Brugstraat de toegang naar het parkeerterrein te zien. Dus ook dat verkeer zal sneller gebruik gaan maken van deze parkeervoorziening dan momenteel het geval is.



4.3. Markeren poorten voetgangersgebied

Op alle toegangen van het voetgangersgebied is uitsluitend sprake van bebording. In principe is dit voldoende, maar gezien het toeristische karakter van een deel van het verkeer, dat mogelijk zoekende is, is het niet ondenkbaar dat de bebording over het hoofd wordt gezien, dan wel bewust wordt genegeerd. Voor beide aspecten is het wenselijk dat de toegangen worden geaccentueerd. De kans op over het hoofd zien van de veranderende status (van reguliere weg naar voetgangersgebied) wordt hiermee aanzienlijk kleiner en ook de bewuste overtreders ondervinden hiervan enige remmende invloed. Immers het argument dat de bebording over het hoofd is gezien wordt minder geloofwaardig.

Wij stellen dan ook voor de toegang naar het voetgangersgebied niet alleen met bebording aan te geven, maar ook onderscheid te maken in materialisering en aanvullende elementen toe te voegen. Hierbij kan eraan gedacht worden de toegang op de eerste 5 meter door middel van een van de reguliere verharding afwijkend (bij de omgeving passend) materiaal vorm te geven en de toegang te voorzien van (verticale) elementen. Vanuit uniformiteitsoogpunt kan hierbij gedacht worden aan de poort zoals die ook op de Dorpsstraat net ten oosten van de aansluiting met de Zuideresweg aanwezig is. Met deze maatregelen wordt de status van de toegang veel duidelijker en de 'noodzaak' tot het gebruik maken van de parkeervoorziening geaccentueerd.



Deze maatregelen worden op alle locaties voorgesteld waar zich een overgang naar het voetgangersgebied bevindt, waarbij de poort op de Zuideresweg samenvalt met de toegang van het parkeerterrein P1. Bij de toegangen aan de oostzijde van de kern (Brugstraat en Schoolstraat) kan worden overwogen grasbetonstenen te gebruiken. Hierdoor wordt de ondergeschiktheid van de aansluitingen veel duidelijker en zeker wanneer deze stenen een groene uitstraling krijgen pas dit goed in het beeld van Orvelte. Maar het is uiteraard ook mogelijk te kiezen voor andere verhardingsmaterialen.

4.4. De Dorpsstraat

De Dorpsstraat en dan vooral de aansluiting van de Dorpsstraat op de Orvelterstraat is, mede in relatie tot de toegankelijkheid van P1 nog een punt van aandacht. Het inrijden van de Dorpsstraat door ongewenst verkeer moet worden voorkomen, omdat dit verkeer heel vaak door zal rijden de kern in. De vraag lijkt hierbij gerechtvaardigd of de aansluiting van de Dorpsstraat op de Orvelterstraat wel in stand moet blijven. Deze aansluiting dient nu eigenlijk alleen voor de toegang tot het eerste deel van de Dorpsstraat en de Brinkstukken. Voor laatstgenoemde weg wordt echter overwogen deze af te waarderen en als onverharde weg vorm te geven. Een mogelijke optie zou dan ook kunnen zijn om de aansluiting van de Dorpsstraat op de Orvelterstraat op te heffen en de toegang naar het meest westelijke deel van de Dorpsstraat via de Zuideresweg te laten verlopen.



Indien niet voor deze optie wordt gekozen en de aansluiting wel in stand blijft dan stellen wij voor P1 ook vanaf de Dorpsstraat toegankelijk te maken. De toegang van dit terrein valt dan samen met de ingang van de voetgangerszone. Ook hier dient dan weer de poort naar het voetgangersgebied te worden ingericht zoals in paragraaf 4.3 is aangegeven waardoor een vergelijkbare situatie ontstaat als op de Zuideresweg.

De derde en laatste optie is om de Dorpsstraat en tussen de Orvelterstraat en de Zuideresweg buiten de voetgangerszone te laten en het voetgangersgebied te laten beginnen bij de huidige poort op de Dorpsstraat. Ook met deze vormgeving ontstaat een logische overgang van reguliere wegen naar het voetgangersgebied.

Kortom er zijn voor deze locatie drie mogelijke opties:

- Opheffen aansluiting Dorpsstraat – Orvelterstraat;
- Realiseren toegang P1 vanaf Dorpsstraat en realiseren poort voetgangersgebied;
- Dorpsstraat en Zuideresweg niet opnemen in voetgangerszone.

Verkeerskundig gezien gaat de voorkeur uit naar optie 1 omdat hierdoor een eenduidiger situatie ontstaat en het aantal aansluitingen op de Orvelterstraat wordt beperkt.

4.5. Overige maatregelen

Met het verplaatsen van de toegangen van P1 en P2, het wijzigen van de situatie op de Dorpsstraat-west en het accentueren van de toegangen van de voetgangerszone kan grote winst worden geboekt als wordt gekeken naar het 'misbruik' van de wegen door toeristisch verkeer. Naar deze maatregelen zijn er nog een aantal maatregelen gewenst.

● *Parkeerverwijzing*

Ten eerste dient de parkeerverwijzing te worden uitgebreid. In ieder geval dient de parkeerbebording bij de Holsdiek te worden toegevoegd en uiteraard dient de overige bebording, voor zover nodig, te worden aangepast op de gewijzigde ligging van de toegangen.

● *30 km/uur zone?*

De 30 km/uur zone dient te worden aangepast, op een wijze dat er een gesloten zone ontstaat. De meest logische locaties voor deze begrenzing vormen de komgrenzen. Echter hierdoor valt ook De Wiet binnen de 30 km/uur zone. Deze weg heeft geen 30 km/uur uitstraling en een snelheidsregime van 30 km/uur is dan ook niet geloofwaardig. Alternatief is om aan de oostzijde van de kern de zone te begrenzen op de aansluitingen van de Brugstraat en de Schoolstraat. Hiermee wordt het verkeer echter weer op het verkeerde been gezet. In dat geval wordt namelijk naast de voetgangerszone een 30 km/uur zone aangeduid. Hoewel juridisch juist, wekt dit wel heel nadrukkelijk de indruk dat inrijden voor alle verkeer is toegestaan. De ideale oplossing bestaat derhalve in deze situatie niet. Als uitsluitend naar het na te streven doel wordt gekeken, lijkt de begrenzing op de komgrens de meest wenselijke.

Alternatieve oplossing is om de gehele 30 km/uur zone op te heffen. Immers uit de metingen blijkt dat de snelheid binnen het voetgangersgebied laag ligt en er om die reden geen noodzaak is om een 30 km/uur zone in te stellen. Buiten het voetgangersgebied zijn er nauwelijks wegen waarop de 30km/uur zone nog betrekking heeft, dus ook hier is het risico van het opheffen van de zone beperkt.



- **Herinrichting wegen**

Binnen de kern laat de kwaliteit van de verharding te wensen over. Bij groot onderhoud aan de wegen heeft het de voorkeur de wegen allen te voorzien van dezelfde verhardingsmaterialen en bestratingspatronen. Bedacht moet worden dat het verbeteren van de wegdekwaliteit mogelijk leidt tot snelheidsverhoging, dus bij de keuze van de nieuwe verharding dient hiermee rekening te worden gehouden. Tevens is een aandachtspunt dat het dorp goed toegankelijk moet zijn voor voetgangers en minder validen. Wij zijn overigens van mening dat de huidige verharding, afgezien van de kwaliteit hiervan op diverse locaties, prima past binnen de uitstraling van Orvelte.

Een alternatieve vormgeving zou een soort karrespoor kunnen zijn met twee klinkerstroken aan de zijkanten en een afwijkende verharding (bijvoorbeeld grasbetonstenen, met de gladde kant boven) in het midden. Deze middenstrook dient dan op diverse locaties te worden onderbroken door volledige klinkerverharding om oversteken eenvoudig mogelijk te maken. Overigens zien wij geen mogelijkheden de snelheden verder te verlagen. De snelheid ligt al laag en het afdwingen van (nog) lagere snelheden door middel van maatregelen is nagenoeg onmogelijk. Bovendien is het niet aannemelijk dat het toeristische verkeer te hard rijdt. Veelal zullen dit de bewoners en werknemers van het dorp zijn. Daar ligt ook een eigen verantwoordelijkheid, want ten slotte 'bevuilden zij hun eigen nest'.

- **Evenementen binnen de kern**

De maatregelen die in de vorige paragraaf zijn voorgesteld hebben allen ten doel de hoeveelheid verkeer binnen de kern te verkleinen. Omdat bewoners en werknemers wel toegang hebben, hebben deze maatregelen uitsluitend betrekking op toeristisch verkeer. De voorgestelde maatregelen richten zich hierbij hoofdzakelijk op de reguliere situatie. Dat wil zeggen op momenten dat er voldoende parkeerruimte beschikbaar is op de parkeerplaatsen P1 en P2 om het bezoekersverkeer te herbergen. Als dit niet het geval is, zoals waarschijnlijk alleen het geval zal zijn bij specifieke evenementen, dan dient het verkeer door verkeersregelaars, naar door de gemeente aangewezen overloopparkerterreinen gestuurd te worden. Het is evident dat juist tijdens deze evenementen extra verkeer binnen de voetgangerszone ongewenst is en (onnodig) inrijden van het voetgangersgebied moet worden voorkomen. Wij adviseren dan ook bedrijven die evenementen organiseren en hiervoor parkeerruimte op eigen terrein willen gaan aanbieden (voor zover deze terreinen binnen het voetgangersgebied liggen), hiervoor geen vergunning te verlenen.

4.6. Conclusies

In dit hoofdstuk is een groot aantal maatregelen aangedragen. Een overzicht van deze maatregelen is weergegeven op **afbeelding x**. Hierna gaan wij in het kort in op de vraag of met deze maatregelen de gestelde doelen worden bereikt. Dit is af te leiden uit de vier vragen die in hoofdstuk 1 zijn geformuleerd en hierna worden beantwoord.

- Hoe zorg je ervoor dat de bezoekers de parkeerplaatsen vinden?
Hiervoor worden vooraankondigingen buiten de kern geplaatst, waardoor bezoekers tijdig duidelijk wordt dat op de aangegeven locaties P1 en P2 geparkeerd moet worden. Daarnaast wordt de parkeerwijzing aangepast door enkele borden toe te voegen en enkele borden te verplaatsen in verband met gewijzigde toegangen van de parkeerplaatsen.



- Hoe voorkom je dat bezoekers het gebied inrijden?
Dat wordt voorkomen door de toegangen van de parkeerplaatsen beter te accentueren, te zorgen voor een zichtrelatie tussen deze toegangen en het dorp en de ingangen van de voetgangerszone nadrukkelijker als poort vorm te geven. Wij merken hierbij wel op dat onbedoeld gebruik van de voetgangerszone hiermee maximaal wordt voorkomen. Bewust negeren van het verbod is echter niet tegen te gaan omdat bestemmingsverkeer is toegestaan. Maar hier ligt ook een verantwoordelijkheid van de bewoners en ondernemers. Indien zij hun gasten (en eventueel werknemers) erop attenderen dat buiten het dorp geparkeerd moet worden zal dit ook een bijdrage leveren aan het weren van verkeer. Echter, indien ieder individu van mening is dat deze maatregel alleen voor een ander geldt, dan wordt het trekken aan een dood paard en kunnen alleen verregaande maatregelen deze problematiek oplossen.
- Hoe zorg je dan voor bebording en/of verkeersgeleidende maatregelen in en rond het dorp?
Deze vraag is bij de beantwoording van de twee vorige vragen al beantwoord.
- Hoe zorg je dat het bestemmingsverkeer zich anders gaat gedragen?
Uit de metingen blijkt dat de snelheid binnen het dorp niet hoog ligt. Deze kan evenwel als te hoog worden ervaren, vanwege het grote aantal voetgangers. Echter het afdwingen van lagere snelheden is nagenoeg onmogelijk. Bovendien is het aannemelijk dat (als er al te hard wordt gereden) bewoners, werknemers en plaatselijk bekenden te hard zullen rijden, immers toeristen zullen dit meestal niet doen. Hier ligt dus ook een eigen verantwoordelijkheid voor deze weggebruikers.



BIJLAGE 1: Bebodingsplan

