

Verkeerscirculatie centrum Asten

Vastgoedmaatschappij Van der Loo



Colofon

Titel	Verkeerscirculatie Asten
Auteur(s)	Arno Jonker
Opdrachtgever	Vastgoedmaatschappij Van der Loo
Projectnaam	Visie verkeerscirculatie Asten
Projectnummer	1159
Datum	21 oktober 2011
Status	Definitief
Contactadres voor deze publicatie	Accent adviseurs Postbus 1845 5602 CL EINDHOVEN T 0499 – 33 10 20 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Ambitie. Elke dynamische organisatie heeft ambities. De ambitie van Accent adviseurs is ideeën om te zetten in resultaten. Gedachten van de opdrachtgever te achterhalen en vertalen naar concrete voorstellen en adviezen. Onze focus ligt daarbij op drie terreinen: verkeerskundige advisering, civiel technische advisering en ruimtelijke ontwikkeling. Op die terreinen realiseren we oplossingen die op voldoende draagvlak mogen rekenen. Zowel bij de opdrachtgever, als bij de eindgebruiker. Oplossingen die ook uitvoerbaar zijn. Want resultaat telt. Voor u, voor de eindgebruiker en voor ons.

Omgevingsbewust. Inhoudelijke vraagstukken kennen altijd een eigen omgeving. Adviezen en oplossingen zijn beter als deze daarop aansluiten. Soms is het verstandig om invloed uit te oefenen op die omgeving. Sturing op argumenten, invloed op houding en draagvlak, regie op het proces en de besluitvorming. Accent adviseurs heeft oog voor de positie van een vraagstuk en het belang van de projectomgeving. We stippelen daarvoor graag met u de koers uit.

Samenwerking. Op het werkterrein van Accent adviseurs begint een goede oplossing met een geregisseerd proces. Ideeën zijn belangrijk, maar het gaat om het proces van idee tot uitvoering. Daar mag u ons op afrekenen. Zo werken we aan oplossingen waar u mee thuis kunt komen. Dit is onze opvatting van zakelijkheid: het accent ligt op **procesbeheersing**.

© Accent adviseurs, Best, 2011

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 De opdracht	4
1.3 Deze rapportage	4
2 Uitgangspunten en bevindingen	5
2.1 Huidig gemeentelijk beleid	5
2.2 Uitgangspunten Vastgoedmaatschappij Van der Loo en de werkgroep verkeer van het centrummanagement	5
2.3 Bevindingen Accent adviseurs	6
2.3.1 Beleid	6
2.3.2 Huidige situatie op straat	7
3 Probleemanalyse	8
3.1 De routing op de kleine centrumring	8
3.2 Parkeren in het centrum	10
3.3 Verbinding Midas en Kompas	13
3.4 Inrichting Markt	14
4 Visie	16
4.1 Routing van het verkeer	16
4.1.1 Autoverkeer	16
4.1.2 Vrachtverkeer	17
4.2 Parkeerring	21
4.3 Herinrichting Markt en omgeving	24
4.4 Communicatie	26
4.5 Tuinstraat	27
4.6 Resumé	29
5 Conclusies en aanbevelingen	31
5.1 Conclusies	31
5.2 Aanbevelingen	31

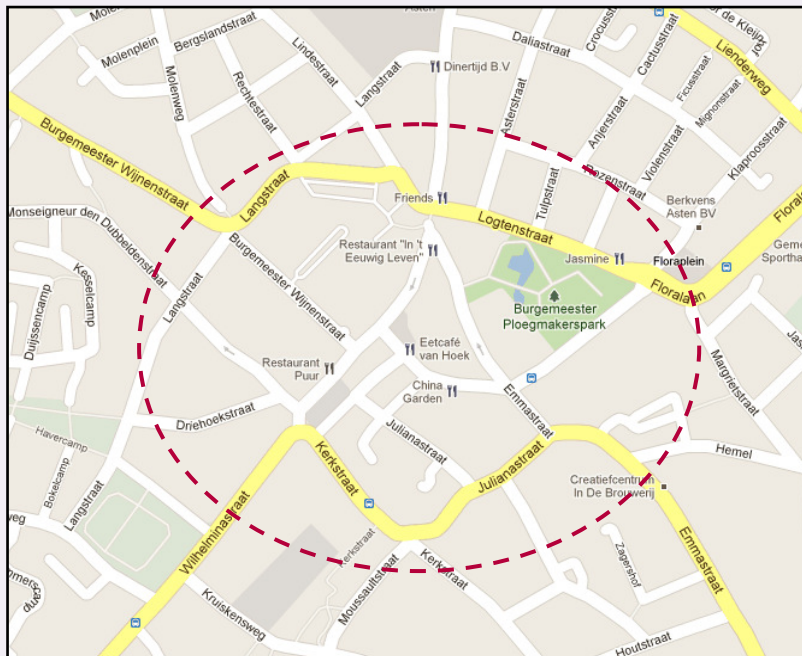
1 Inleiding

De gemeente Asten heeft in 2006 het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en de Centrumvisie vastgesteld. Nu, anno 2011, krijgen beide beleidsdocumenten steeds meer vorm in de openbare ruimte.

1.1 Aanleiding

De visie op het centrum en de daarbij behorende verkeerscirculatie uit het GVVP stamt uit 2006. De uitvoering van de maatregelen die in het GVVP zijn benoemd, worden gefaseerd uitgevoerd. De maatregelen in het centrum krijgen nu, 5 jaar na vaststelling, hun beslag.

In de periode tussen vaststelling en uitvoering is Asten gegroeid en doorontwikkeld. Een groot deel van de ondernemers en belanghebbenden in het centrum is van mening dat de gemeentelijke visie op de verkeersafwikkeling inmiddels is achterhaald. De ondernemers en belanghebbenden uit het centrum zijn verenigd in het centrummanagement Asten. Ook de gemeente neemt deel aan dit overleg. De gemeente heeft Vastgoedmaatschappij Van der Loo en het centrummanagement in de gelegenheid gesteld de eigen visie op de verkeersafwikkeling op papier te zetten. Zij kan hierin aangeven op welke punten bijstelling van het huidige beleid gewenst is. Het centrummanagement heeft haar wensen ten aanzien van het centrum inmiddels geformuleerd. In figuur 1 hieronder wordt het betreffende gebied getoond.



figuur 1: indicatie plangebied

1.2 De opdracht

Vastgoedmaatschappij Van der Loo heeft Accent adviseurs benaderd om zowel de gemeentelijke visie, als de visie van het centrummanagement te toetsen op kwaliteit en haalbaarheid. Doel van deze toets is het in beeld brengen van de mogelijkheden en onmogelijkheden om de wensen van het centrummanagement en Vastgoedmaatschappij van der Loo te verwezenlijken.

De opdracht

Accent adviseurs heeft de opdracht als volgt geformuleerd:

Beoordeel de suggesties die zijn aangedragen door Vastgoedmaatschappij Van der Loo en het centrummanagement ten aanzien van de verkeerssituatie in het centrum. Implementeer de wensen in een visiedocument dat kan worden aangeboden aan de gemeente, met als ambitie de huidige beleidslijn bij te sturen en nog meer te verbeteren.

1.3 Deze rapportage

Voorliggende rapportage is het visiedocument dat het resultaat is van diverse overleggen tussen Accent adviseurs, Vastgoedmaatschappij Van der Loo en de werkgroep verkeer van het centrummanagement.

In hoofdstuk 2 worden zowel de gemeentelijke doelstellingen, als de uitgangspunten voor de vernieuwde visie beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de huidige invulling van de gemeentelijke beleidslijn langs de uitgangspunten gelegd. In hoofdstuk 4 wordt de visie verwoord. De rapportage sluit af met conclusies en aanbevelingen door Accent adviseurs in hoofdstuk 5.

2 Uitgangspunten en bevindingen

Naar aanleiding van een inventarisatie van het gebied, heeft een bespreking van de problematiek plaatsgevonden met de werkgroep verkeer van het centrummanagement en Vastgoedmaatschappij Van der Loo. In deze bespreking is duidelijk geworden op welke punten de visie verschilt van de visie van de gemeente.

Daarnaast heeft Accent adviseurs het huidige gemeentelijke beleid beoordeeld.

2.1 Huidig gemeentelijk beleid

De overall visie die de gemeente nastreeft is gelijk aan de concrete doelstellingen uit het GVVP:

- voorzien in de groeiende behoefte aan mobiliteit
- verhogen van de verkeersveiligheid
- verbeteren van de leefbaarheid
- garanderen van de bereikbaarheid

De centrumvisie van de gemeente sluit in essentie goed aan op de visie van Vastgoedmaatschappij Van der Loo en het centrummanagement:

- het laten uitgroeien van het gebied tot een aantrekkelijk en hoogwaardig centrum

2.2 Uitgangspunten Vastgoedmaatschappij Van der Loo en de werkgroep verkeer van het centrummanagement

In aanvulling op de gemeentelijke doelstellingen hebben Vastgoedmaatschappij Van der Loo en het centrummanagement voor de praktische uitvoering van het beleid aanvullende uitgangspunten opgesteld.

Al deze uitgangspunten komen voort uit de gezamenlijke doelstelling van Vastgoedmaatschappij Van der Loo en het centrummanagement:

Het nastreven van een goede bereikbaarheid en een goed verblijfsklimaat in het centrum van Asten om de lokale economie te stimuleren.

Voor de praktische uitwerking zijn de volgende uitgangspunten opgesteld:

- **Flexibel**
De inrichting moet flexibel zijn. Hiermee wordt bedoeld dat de verkeerscirculatie nagenoeg ongewijzigd kan blijven wanneer evenementen of periodieke afsluitingen aan de orde zijn. Het centrumverkeer moet begrijpelijk blijven voor de gebruikers.
- **Snel erin en eruit**
Het centrum moet bereikbaar zijn vanaf de buitenring en het verkeer hoeft niet geweerd worden. In plaats daarvan moet het verkeer niet langer met de auto in het centrum verblijven dan nodig is.
- **Geen onnodig verkeer**
Naast de snelle afwikkeling van het verkeer moet ook voorkomen worden dat er verkeer door het centrum rijdt dat er eigenlijk geen bestemming of herkomst heeft.
- **Parkeren niet altijd voor de deur, wel voldoende**
Parkeren moet te allen tijde in voldoende mate mogelijk blijven alleen is het niet strikt noodzakelijk dat dit overal direct voor de deur van de bestemming gebeurt.
- **Auto (te gast) in het centrum**
De nadruk in het centrum moet komen te liggen op afzonderlijke bereikbaarheid voor zowel de auto, als het langzaam verkeer (fiets en voetganger). De auto mag er wel komen, maar moet zich gepast gedragen.
- **Voeding vanaf de grote centrumring**
De voeding van het centrum moet zoveel mogelijk plaats vinden vanaf de buitenste centrumring om het verblijfsklimaat in het centrum te verbeteren.

2.3 Bevindingen Accent adviseurs

2.3.1 Beleid

Een screening van de beleidsstukken met betrekking tot het centrum laat op voorhand de volgende opvallende zaken zien:

Routekeuze en modelberekeningen

Het uiteindelijke routemodel van de gemeente is tot stand gekomen na een uitgebreid modellenonderzoek. Onder andere de aantallen voertuigen die door het centrum over de huidige kleine centrumring rijden worden als onderscheidende factor meegewogen. De door de gemeente aangegeven absolute aantallen zijn echter vrij klein waardoor de betrouwbaarheid van de modeluitkomsten afneemt. Het uiteindelijke routevoorstel met éénrichting straten door het centrum heeft een dwingend karakter.

Compromismodel

Bij het opstellen van de routing door het centrum is gepoogd zoveel mogelijk belangen te dienen. Hierdoor is een plan ontstaan dat als geheel niet aansluit bij de wensen van de ondernemers in het centrum. Het is een compromismodel geworden waar noch de gebruikers, noch de bewoners, noch de winkeliers tevreden mee zijn.



Niet één geheel

Een laatste belangrijke constatering is dat de diverse beleidsonderdelen niet als één geheel zijn gezien. Hierdoor bestaat onduidelijkheid over de uiteindelijke situatie en verliezen de losse maatregelen, die nu al voor een deel worden uitgevoerd, hun draagvlak. Met name het feit dat er nog geen duidelijkheid bestaat over de inrichting van het autoluwe gebied creëert onduidelijkheid.

2.3.2 Huidige situatie op straat

Naast een screening van het beleid zijn op straat de volgende zaken opgevallen:

- Locatie afsluiting Eeuwig Levenplein aan verkeerde kant van het plein.
- Eigenaardige routing naar het centrum vanaf de Tuinstraat.
- Veel foutieve verkeersbewegingen vanuit de Tuinstraat en de Emmastraat in richting van de Markt.
- Veel foutieve bewegingen van het parkeerterrein Midas richting de Burgemeester Frenckenstraat.
- Eigenaardige situering bushalte Tuinstraat bij uitrit Parkeerterrein Midas. De bushalte blokkeert een in-/ uitrit van het parkeerterrein.
- Onveilige situatie voor de fietser op de Tuinstraat ter hoogte van deze nieuwe bushalte.
- Krappe bochten op delen van de grote centrumring.
- Veel parkeerclusters zonder duidelijke verwijzingen.
- Geen koppeling in de parkeerterreinen bij het gemeentehuis.
- Geen 'centrumhart' te benoemen.
- Gevoelsmatig geen koppeling tussen Midas en Kompas.

Bovenstaande punten komen later in deze rapportage verder aan bod en zijn daar verder uitgewerkt.

Met de hoofddoelstellingen, de aanvullende uitgangspunten en de bevindingen is een kader gecreëerd waar de huidige praktische uitwerking van het GVVP aan is getoetst. Deze probleemanalyse volgt in hoofdstuk 3.



3 Probleemanalyse

De huidige uitwerking van het gemeentelijke verkeersbeleid is getoetst aan de geformuleerde uitgangspunten:

- flexibele inrichting
- verkeer snel erin en eruit
- geen onnodig verkeer
- parkeren niet altijd voor de deur, wel voldoende
- auto (te gast) in het centrum
- voeding vanaf de grote centrumring

Analyse van de uitwerking van het verkeersbeleid laat zien dat op een aantal punten niet aan de uitgangspunten van Vastgoedmaatschappij Van der Loo en het centrummanagement wordt voldaan. Deze punten worden hierna toegelicht op basis van de volgende thema's:

- de routing op de kleine centrumring
- parkeren in het centrum
- verbinding Midas en Kompas
- inrichting Markt en omgeving

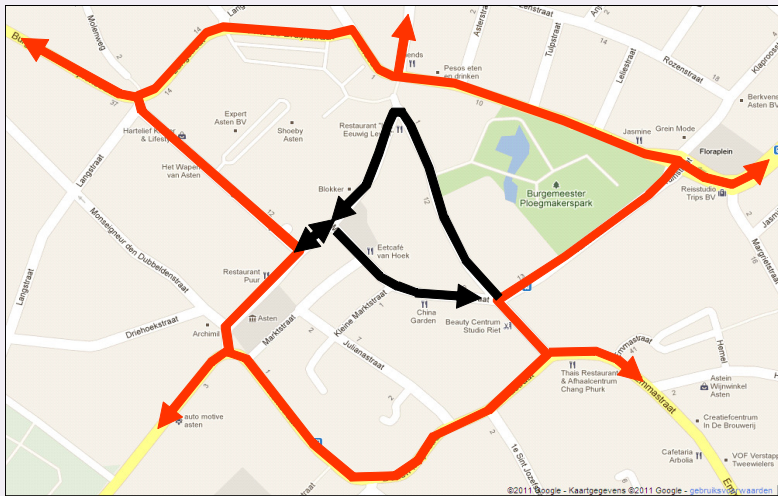
Bij ieder thema is aangegeven waar het uitwerking van het gemeentelijke beleid niet aansluit op de uitgangspunten.

3.1 De routing op de kleine centrumring

De inrichting van de kleine centrumring wijkt af van de uitgangspunten:

- verkeer snel erin en eruit
- geen onnodig verkeer (over Markt, Prins Bernhardstraat en Burgemeester Frenckenstraat)

De kleine centrumring wordt voornamelijk gevoed vanaf de Tuinstraat/Koningin Julianastraat en vanaf het Koningsplein/Burgemeester Wijnenstraat. De route over de kleine ring is "tegen de klok in". Hiermee wordt voorkomen dat verkeer uit de Tuinstraat over de Markt naar het Koningsplein/Burgemeester Wijnenstraat rijdt. Verkeer dat deze beweging wel wil maken kan door de Burgemeester Frenckenstraat en de Prins Bernhardstraat rijden of kan de grote centrumring gebruiken. Dit laatste is de door de gemeente gewenste routing. In figuur 2 is de grote ring (rood) en de kleine ring (zwart) weergegeven.



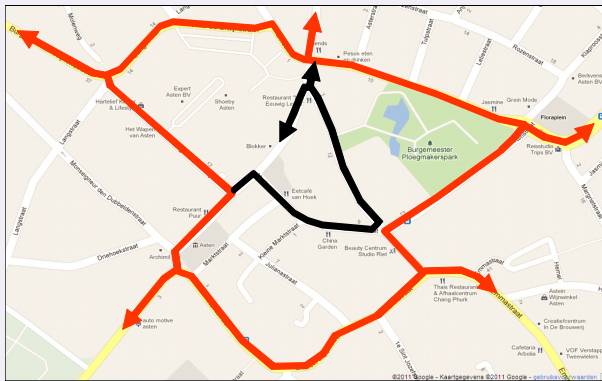
figuur 2: Grote en kleine centrumring

Vrachtverkeer

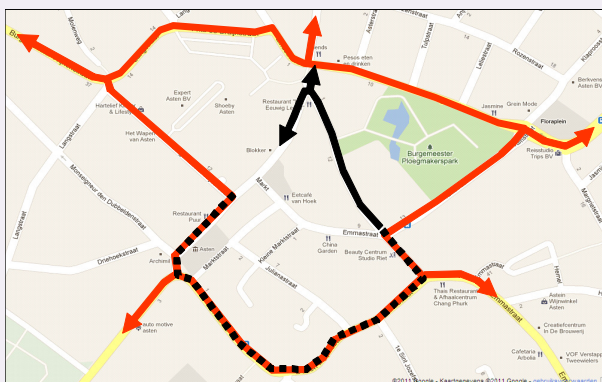
Het nadeel van deze routing is dat het vrachtverkeer met een bestemming in de Burgemeester Frenckenstraat, bij het wegrijden een groot deel van het centrum moet doorkruisen. In het gunstigste geval verlaten ze de kleine ring bij het Koningsplein/Burgemeester Wijnenstraat, maar als de volgende bestemming aan de oostkant van het centrum ligt, dan zal ook over de Markt en door de Emmastraat gereden worden. In dat geval rijdt de vrachtwagen door vrijwel het hele centrum, terwijl het wellicht alleen een bestemming heeft aan het begin van de Burgemeester Frenckenstraat.

Autoverkeer

Voor het autoverkeer geldt dat de Burgemeester Frenckenstraat en de Prins Bernhardstraat een sluiproute gaan vormen naar de Markt en de Burgemeester Wijnenstraat. Daarnaast zal autoverkeer voornamelijk bestemmingen hebben in de Prins Bernhardstraat en op het Eeuwig Levenplein. Auto's die naar het Eeuwig Levenplein willen en de kleine ring via de kant van het Koningsplein benaderen, moeten in dit geval bijna de hele kleine centrumring berijden. Vanuit het GVVP is het de bedoeling dat hiervoor de grote centrumring wordt gebruikt maar de aanwezigheid van parkeerplaatsen op de Markt en de toegang van het Eeuwig Levenplein via alleen de kleine ring, maakt het aantrekkelijk om langs de kleine ring naar parkeerplaatsen te zoeken. De bocht Emmastraat/Burgemeester Frenckenstraat is niet spits genoeg om het autoverkeer effectief te weren. Vrachtverkeer wordt door de spitse bocht wel geweerd, zie figuur 3 en figuur 4.



figuur 3: Praktijkroute van westkant naar Prins Bernhardstraat en Eeuwig Levenplein



figuur 4: Wenselijke route van westkant naar Prins Bernhardstraat en Eeuwig Levenplein

Een ander aspect dat opvalt aan de routing van het autoverkeer is dat de automobilist die naar het hart van het centrum wil vanaf de Tuinstraat, juist van het hart van het centrum afgeleid wordt. Een bezoeker die niet bekend is met de situatie zal de Burgemeester Frenckenstraat en de Prins Bernhardstraat alsnog doorrijden om het centrum te bereiken, terwijl de beoogde route via de zuidkant van de grote ring loopt over de Julianastraat en Kerkstraat.

3.2 Parkeren in het centrum

De parkeersituatie wijkt af van de uitgangspunten:

- flexibele inrichting
- verkeer snel erin en eruit
- geen onnodig verkeer
- parkeren niet altijd voor de deur, wel voldoende
- voeding vanaf de grote centrumring

Het parkeren in het centrum wordt gefaciliteerd door op diverse plaatsen parkeerruimte aan te bieden. Het parkeren in het centrum is gratis, maar op diverse plaatsen wel beperkt door middel van een blauwe zone.

Voor de deur

Wat opvalt bij de parkeerplaatsen in het centrum is dat deze het parkeren faciliteren tot voor de deur van de winkels in het centrum. Met name de Prins Bernhardstraat en de Markt zijn hier voorbeelden van. Deze plaatsen zijn erg aantrekkelijk voor centrumbezoekers. Hierdoor worden ze veelvuldig gebruikt en staan ze snel vol. Een gevolg hiervan is dat er zoekverkeer ontstaat in het centrum. Dit tast het beoogde autoluwe karakter en het prettige verblijfsklimaat aan.

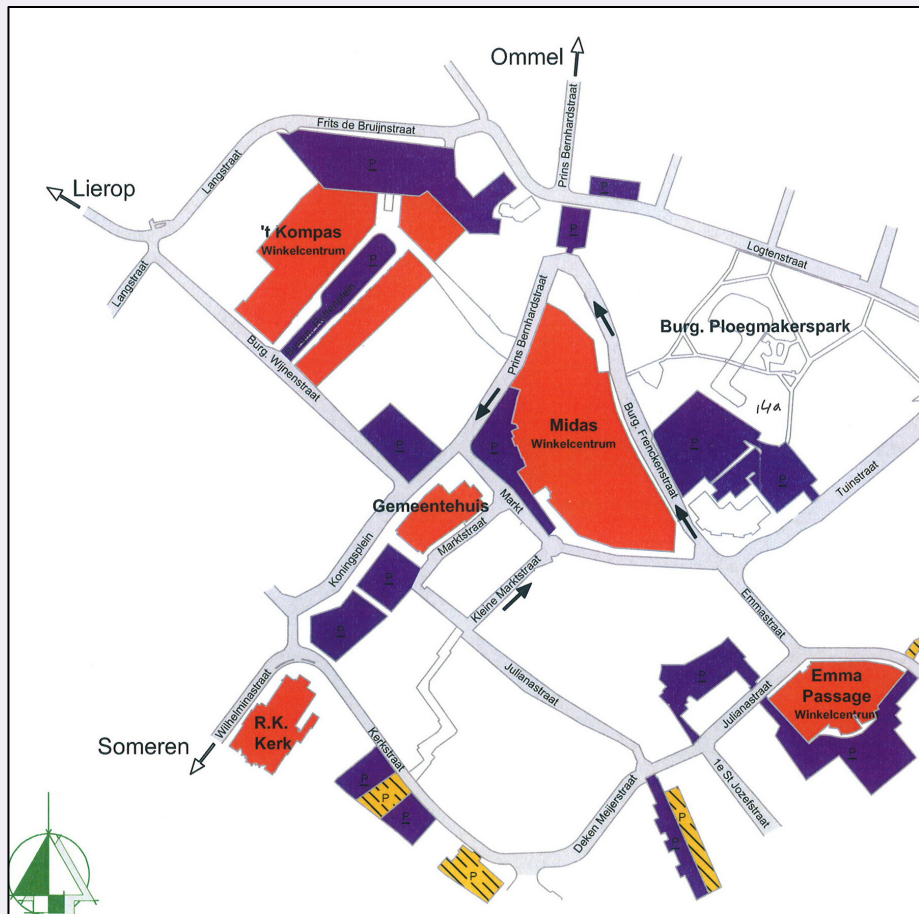
Eeuwig Levenplein en parkeerplaats Midas

Naast de parkeerplaatsen vlak bij de winkelingangen, zijn de grotere parkeerterreinen ten oosten van de Midas en op het Eeuwig Levenplein, direct bereikbaar vanaf de kleine centrumring. Het Eeuwig Levenplein is zelfs alleen maar bereikbaar vanaf de kleine centrumring. In combinatie met de parkeerplaatsen in de Prins Bernhardstraat en op de Markt ontstaan hierdoor parkeerbewegingen over de kleine centrumring. Deze routing veroorzaakt extra ongewenst verkeer door het centrum.

Hier komt bij dat het fietsverkeer vanaf de Markt, ter hoogte van het Eeuwig Leven, voorlangs moet kruisen voor auto's uit de Burgemeester Frenckenstraat. Omdat deze auto's een scherpe bocht moeten maken, hebben fietser en auto pas laat zicht op elkaar. Dit veroorzaakt regelmatig gevaarlijke situaties.

Uitrit parkeerterrein Midas

Een opvallend punt in relatie tot het parkeren, is de herinrichting van de Tuinstraat. Bij deze herinrichting is ervoor gekozen om één van de twee in- en uitgangen van het parkeerterrein ten oosten van de Midas af te sluiten. Ter hoogte van deze voormalige inrit is een nieuwe toegankelijke OV-halte geplaatst. Dit heeft tot gevolg dat al het verkeer van en naar het parkeerterrein, aan de kant van de Tuinstraat over één in- en uitrit wordt afgewikkeld. Hierdoor ontstaan regelmatig opstoppingen. Zowel op het parkeerterrein, als op de Tuinstraat door verkeer wat het parkeerterrein op wil rijden. Er is een tweede ingang van het parkeerterrein aan de Burgemeester Frenckenstraat, maar dat is geen voor de hand liggende route vanaf de Tuinstraat. Een ander nadeel van de plaatsing van de OV-halte, is dat bij het uitrijden van het parkeerterrein het uitzicht naar rechts beperkt wordt, wanneer er een bus halteert. Fietsers worden bij deze halte gedwongen voor de bus langs te kruisen. De kans is groot dat zij daarbij uit het zicht van de chauffeur rijden.



figuur 5: Parkeerlocaties centrum Asten (bron: gemeente Asten)

Parkeerplaats gemeentehuis

Een opvallende parkeerplaats in het centrum is het Koningplein bij het gemeentehuis. Deze parkeerplaats valt op, omdat het in twee delen is gesplitst die onderling niet met elkaar verbonden zijn. De ene helft is te bereiken door de Marktstraat en de Julianastraat en de andere helft is te bereiken vanaf de Kerkstraat. Het feit dat de plaatsen onderling niet verbonden zijn, beperkt de efficiency van het terrein als geheel. Daarnaast wordt door de ingang aan de Julianastraat verkeer door het centrum geleid.



foto 1: Parkeerplaats gemeentehuis zonder koppeling

3.3 Verbinding Midas en Kompas

De huidige situatie bij de oversteek tussen Midas en Kompas wijkt af van het uitgangspunt:

- auto (te gast) in het centrum

De verbinding tussen de winkelconcentraties Midas en Kompas is in de huidige situatie beperkt gefaciliteerd. Het oorspronkelijke idee vanuit de gemeente was om de winkelgebieden Midas en Kompas volgens een 8-model aan elkaar te verbinden.

Er is een zebepad aanwezig bij de uitgang van de Midas. Deze loopt over de Prins Bernhardstraat. De verbinding naar het Kompas loopt in de huidige situatie langs een bouwafschieding. Het huidige gemeentelijke beleid beschrijft nog geen concrete eindsituatie voor deze verbinding. De uiteindelijke inrichting wordt bepaald in het project Herinrichting Markt e.o.

In het kader van voorliggende visie voor het verkeer in het centrum van Asten, wordt weergegeven wat opvalt aan de huidige situatie, zodat wensen uit dit rapport meegenomen kunnen worden in het project Herinrichting Markt e.o.

Nadruk op autoverkeer

In de huidige situatie ligt de nadruk op het verkeer over de Prins Bernhardstraat. Hoewel het zebepad de voetganger juridisch voorrang geeft, wordt deze locatie gedomineerd door het autoverkeer. De Prins Bernhardstraat is erg breed en er kan gemakkelijk geparkeerd worden (aan één zijde). De Prins Bernhardstraat heeft geen verblijfskarakter.

Beperkte fietsfaciliteiten

De nadruk op het autoverkeer wordt versterkt door het ontbreken van faciliteiten om de fiets te kunnen stallen.



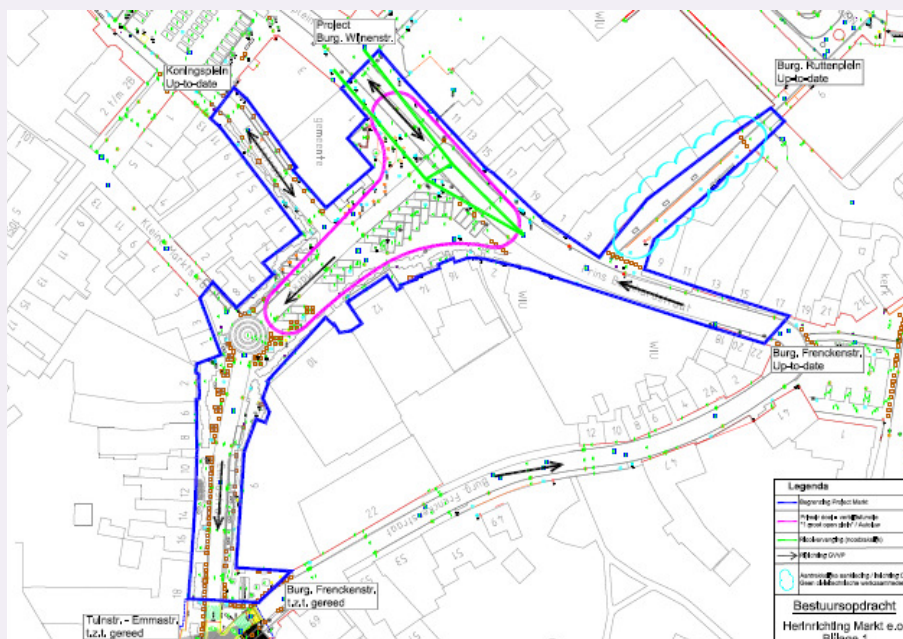
foto 2: Breed straatprofiel Prins Bernhardstraat

3.4 Inrichting Markt

De huidige situatie op de Markt en Prins Bernhardstraat wijkt af van de volgende uitgangspunten:

- parkeren niet altijd voor de deur, wel voldoende
- auto te gast in het centrum

Evenals de verbinding tussen Midas en Kompas, is ook de inrichting van de Markt een punt dat een specifieke uitwerking krijgt in het project Herinrichting Markt. Opvallende punten met betrekking tot dit gebied zijn hieronder beschreven.



figuur 6: Herinrichtingsopgave Markt e.o. (bron: bestuursopdracht gemeente Asten)

Beperkte horeca

Een punt dat direct opvalt op de Markt is de concentratie van horecabedrijven. Ondanks het feit dat er diverse horecabedrijven op de Markt en de Prins Bernhardstraat gevestigd zijn, is er geen sprake van een samenhangend plein.

Veel parkeren

Een aspect dat bijdraagt aan het beperkte pleinkarakter is de aanwezigheid van een aanzienlijke hoeveelheid parkeerplaatsen. Deze plaatsen beperken de ruimte voor de horeca en veroorzaken ook een situatie, waarbij de terrassen uitkijken op geparkeerde auto's. Opvallend is wel dat een deel van de beschikbare parkeerplaatsen op sommige momenten bij het horecaterras worden getrokken.

Fietsen

Met name ter hoogte van de ingang van de Hema, valt op dat er veel fietsen worden geparkeerd. Deze fietsen staan veelal op het trottoir, maar ook op de autoparkeerplaatsen. Er zijn wel fietsrekken aanwezig, maar deze functioneren niet goed. Veel fietsers zetten de fiets niet in de klemmen tegen de bloembakken, wegens angst dat de fiets beschadigd raakt. Daarnaast zijn er niet voldoende klemmen om alle fietsen in te kunnen stallen.

Verschil Prins Bernhardstraat - Markt

In de huidige situatie sluit de Markt met een voorrangsaansluiting aan op de Prins Bernhardstraat. Hiermee wordt de scheiding tussen de twee straten versterkt en wordt het autokarakter van de Prins Bernhardstraat benadrukt.

Braak liggend terrein hoek Koningsplein/Burgemeester Wijnenstraat

Een opvallend punt in relatie tot de markt, is de open ruimte op de hoek Koningsplein/Burgemeester Wijnenstraat. Hier wordt nu geparkeerd, maar deze locatie zal uiteindelijk bebouwd worden. In de huidige situatie veroorzaakt deze locatie een onverzorgde uitstraling.

4 Visie

Om de genoemde knelpunten uit hoofdstuk 3 op te lossen, is een visie opgesteld voor het centrum van Asten. Deze visie kijkt op diverse punten af van het GVVP en de centrumvisie van de gemeente. Ondanks de andere invalshoek geeft de visie invulling aan de praktische uitgangspunten, zoals verwoord in hoofdstuk 2.

In de volgende paragrafen worden diverse maatregelen beschreven die gezamenlijk de visie vormen. Sommige maatregelen hebben effect op meerdere van de beschreven knelpunten uit hoofdstuk 3.

4.1 Routing van het verkeer

De belangrijkste doelstelling is:

Het nastreven van een goede bereikbaarheid en een goed verblijfsklimaat in het centrum van Asten om de lokale economie te stimuleren.

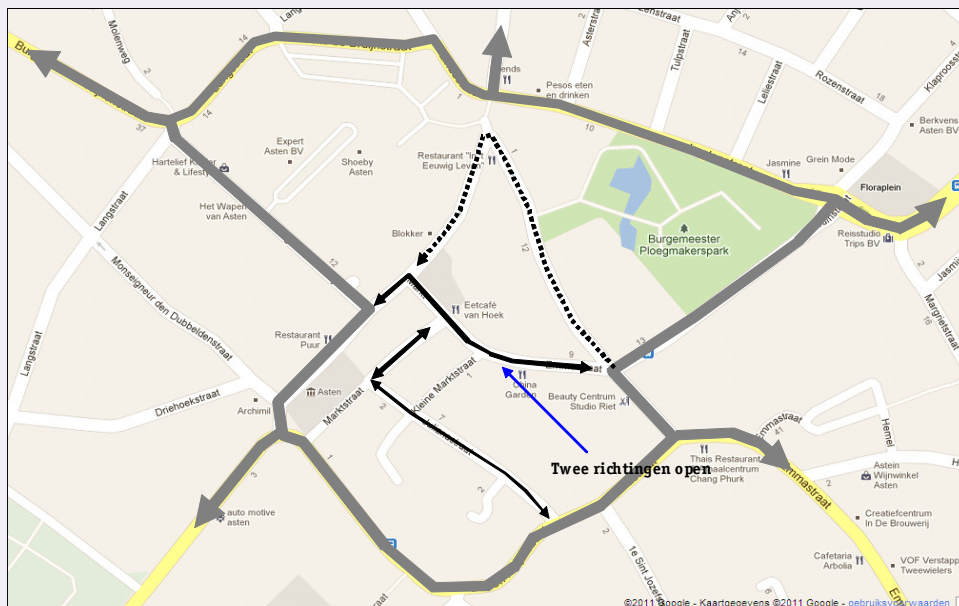
4.1.1 Autoverkeer

Zoals in hoofdstuk 3 aangegeven, draagt de huidige routing van het verkeer niet bij aan een goede bereikbaarheid van het centrum en ook niet aan een prettig verblijfsklimaat. Voorgesteld wordt de routing in het centrum daarom aanzienlijk aan te passen.

Twee richtingen door het centrum

Voorgesteld wordt de oorspronkelijke routing door het centrum van Asten te herstellen. Hiervoor wordt de hoofdstroom door de Emmastraat van en naar de Markt in twee richtingen hersteld. De inrichting van deze straat moet mogelijk maken dat personenverkeer elkaar goed kan passeren met een aangepaste snelheid. Deze aanpassing lijkt erg rigoureu, maar past binnen de overige maatregelen die in deze visie zijn opgenomen. De gewenste routing is weergegeven in figuur 7.

Omdat het gaat om een winkelstraat door het hart van het centrum, moet er bij de inrichting rekening worden gehouden met voldoende ruimte voor voetgangers. Het toestaan van de twee richtingen voor het autoverkeer creëert een toegankelijk en levendig centrum.



figuur 7: Wenselijke routing volgens visie

Burgemeester Frenckenstraat en Prins Bernhardstraat autoluw

De routing door de Burgemeester Frenckenstraat en de Prins Bernhardstraat kan gehandhaafd blijven, zoals deze nu is. Wel wordt hierbij voorgesteld een aantal aanvullende maatregelen te treffen om de hoeveelheid verkeer door deze straten te beperken:

- het afsluiten van de ingang van het parkeerterrein van de Midas naar de Burgemeester Frenckenstraat (zie ook: 4.2)
- het verplaatsen van de ingang van het parkeerterrein Eeuwig Levenplein naar de Logtenstraat (zie ook: 4.2)
- het inrichten van een autoluw gebied in de Burgemeester Frenckenstraat en de Prins Bernhardstraat (zie ook: 4.3)

4.1.2 Vrachtverkeer

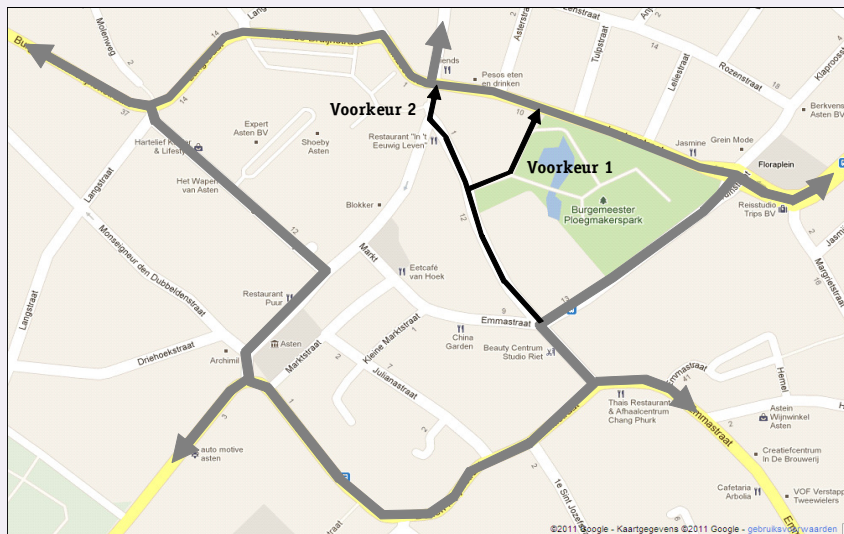
Een belangrijk bezwaarpunt tegen de huidige uitvoeringsplannen van het GVVP, is de te grote hoeveelheid (vracht-)verkeer door het centrum. Dit wordt veroorzaakt door de beperkte uitrijmogelijkheden vanaf de kleine ring naar de grote ring.

Deze problematiek kan op twee manieren worden aangepakt:

- het maken van een doorsteek naar de Logtenstraat door het park
- het in één richting openstellen van het Eeuwig Levenplein

In figuur 8 zijn beide mogelijkheden aangegeven.





figuur 8: Voorkeursuitritten vrachtverkeer

Doorsteek naar Logtenstraat

Het vrachtverkeer met bestemming Burgemeester Frenckenstraat doorkruist in de huidige vormgeving het gehele centrum.

Indien er een doorsteek wordt gemaakt door het park als directe uitrit voor het vrachtverkeer, kan een groot deel van het huidige vrachtverkeer door de Prins Bernhardstaat en de Burgemeester Frenckenstraat geweerd worden. Een dergelijke ontsluitingsmogelijkheid heeft in deze visie de voorkeur. Een dergelijke ontsluiting kan tevens als calamiteitendoorsteek worden gebruikt door politie en brandweer.

Het realiseren van deze doorsteek is mogelijk bij een herinrichting van het Ploegmakerspark, omdat het park onlangs is vergroot door de huidige herinrichting van de Tuinstraat. Hiermee is al groencompensatie beschikbaar voor het vervallen van de groenstrook ten behoeve van een doorsteek. Een bijkomend voordeel van deze oplossing is dat in het geval van evenementen, het Eeuwig Levenplein bij het totale evenemententerrein getrokken kan worden, zoals dat de laatste jaren geregeld wordt gedaan (zie figuur 9). Op die manier wordt de link tussen de horeca aan de grote ring en de kleine ring verstevigd.

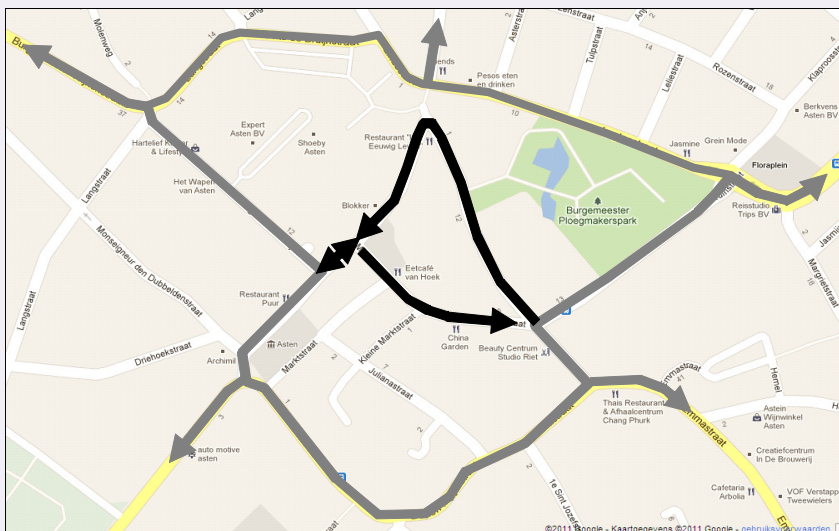


figuur 9: Evenemententerrein met vracht- en calamiteitenontsluiting

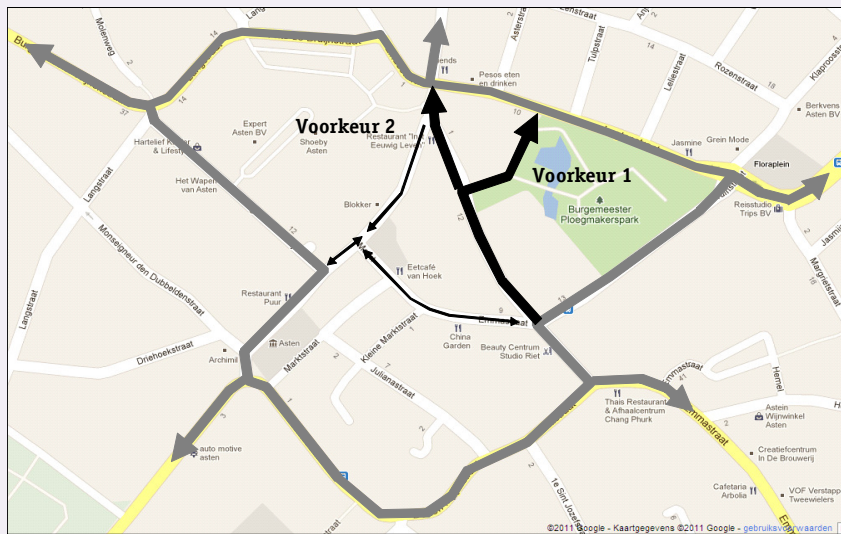
Eeuwig levenplein

Een tweede mogelijkheid om vrachtverkeer snel de kleine centrumring te laten verlaten, is via het Eeuwig Levenplein. In de huidige situatie wordt deze doorsteek al gebruikt bij evenementen in het centrum, wanneer de Prins Bernhardstraat is afgesloten ter hoogte van de Markt.

Omdat het niet wenselijk is om met deze aansluiting de doorstroming en de veiligheid op de grote ring aan te tasten, wordt voorgesteld het Eeuwig Levenplein geschikt te maken voor het uitrijden van alleen het vrachtverkeer. Dit vergt enige aanpassing aan het plein, maar de praktijk heeft geleerd dat het uitrijden van vrachtverkeer op dit punt mogelijk kan worden gemaakt. In figuur 10 en figuur 11 zijn de huidige en beoogde routes weergegeven.



figuur 10: Vrachtstromen in huidige situatie



figuur 11: Vrachtstromen volgens visie

Hierbij wordt er uitdrukkelijk voor gekozen om alléén het vrachtverkeer langs deze route te laten rijden. Autoverkeer wordt vooral ontmoedigd om de kleine ring te gebruiken (zie ook 4.2).

Voor het realiseren van een uitrit voor alleen vrachtverkeer, kan gebruik worden gemaakt van een verzinkbare afsluiting die opent op basis van gedetecteerde massa. Hiermee wordt misbruik door autoverkeer tegengegaan. Dit geldt zowel voor de parkdoorsteek, als voor de doorsteek over het Eeuwig Levenplein.

Evenementen

Tijdens evenementen kan ervoor worden gekozen om de afsluiting volledig te openen zodat ook autoverkeer langs deze route de kleine ring kan verlaten. Dit gebeurt in de huidige situatie ook bij afsluitingen van de Markt e.o.

Geschikte routing grote ring

De huidige grote centrumring kent op een aantal punten krappe bochten. Hierdoor is het voor met name het vracht- en busverkeer erg lastig om zonder gevaar voor de verkeersveiligheid de bochten te nemen. Dit probleem doet zich voornamelijk voor op de volgende locaties:

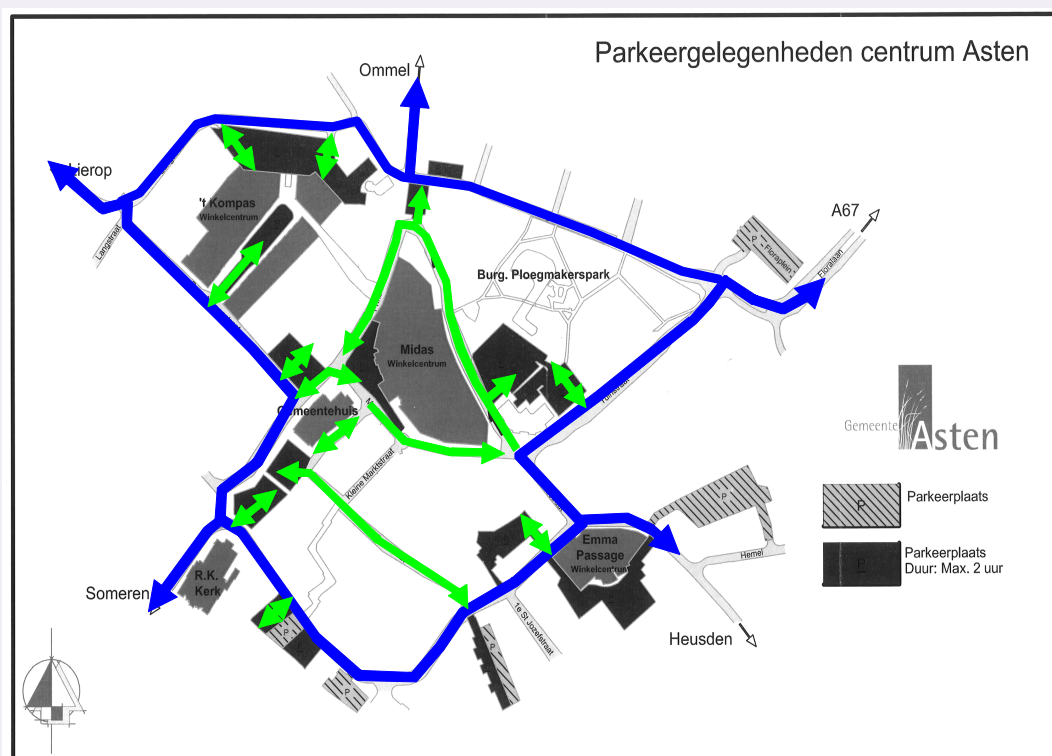
- bocht Langstraat - Burgemeester Wijnstraat
- bocht Burgemeester Wijnstraat - Koningsplein
- bocht Koningsplein - Kerkstraat

Deze bochten zijn te krap uitgevoerd. Aanbevolen wordt deze bochten uit te voeren naar het voorbeeld van de bocht in de Julianastraat, ter hoogte van de Emmapassage, waarbij het verkeer op de grote ring voorrang geniet.

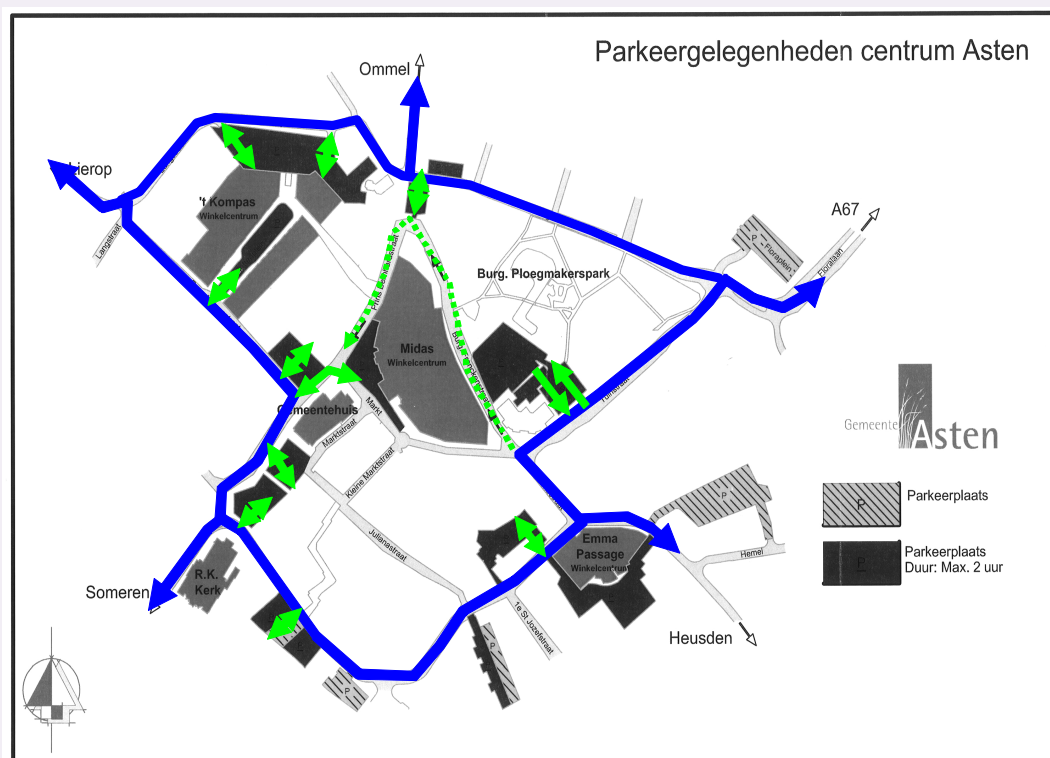


4.2 Parkeerring

De huidige routing in het centrum van Asten trekt verkeer aan dat midden in het centrum wil parkeren. Een deel van de parkeerbestemmingen kan echter goed vanaf de grote ring worden ontsloten. Het grootste gedeelte van de parkeerruimte ligt aan de grote centrumring. Voorgesteld wordt om vrijwel alle parkeerplaatsen vanaf de grote ring toegankelijk te maken. Op deze manier wordt zoekverkeer op de kleine ring teruggedrongen. In figuur 12 en figuur 13 is dit gevisualiseerd.



figuur 12: Huidige route van en naar parkeerplaatsen



figuur 13: Voorgestelde route naar parkeerplaatsen via parkeerring

Bebording

De parkeerring maakt het mogelijk om het parkeerverkeer voor een groot deel uit het centrum te weren en daarmee het leefklimaat in het centrum te verbeteren. Om ervoor te zorgen dat parkeerders ook daadwerkelijk van de grote centrumring gebruik blijven maken, wordt voorgesteld de parkeerroute duidelijk aan te geven met bebording. Op die manier wordt voorkomen dat verkeer zelf gaat zoeken. Het gaat hier om statische bebording. Een interactief verwijssysteem dat beschikbare plaatsen aangeeft is niet passend bij de schaal van Asten en is niet te realiseren zonder toegangscontrole bij de parkeerterreinen.

De manier van beborden kan via ANWB bewegwijzering door op iedere radiaal een verwijzing te geven naar de dichtstbijzijnde parkeerplaats, zowel linksom als rechtsom. Bij de inprikkers naar de parkeerplaatsen zelf wordt op een bord de vervolgrichting van de P-route aangegeven en wordt het parkeerterrein met naam genoemd. Dit is een variant op de standaard manier van beborden die door de ANWB wordt aangehouden, waarbij slechts het dichtstbijzijnde terrein wordt aangegeven.

Verplaatsing inrit Eeuwig Levenplein

Om de parkeerroute mogelijk te maken, moet de inrit van het Eeuwig levenplein worden verplaatst naar de kant van de Logtenstraat. Op die manier is de parkeerplaats goed toegankelijk, maar veroorzaakt deze geen verkeer door het centrum.

Inrit parkeerterrein Midas en bushalte Tuinstraat

Een gevolg van het ontmoedigen van verkeersbewegingen door het centrum ten behoeve van het parkeren, is dat ook de inrit naar het parkeerterrein aan de Burgemeester Frenckenstraat moet worden opgeheven. Deze maatregel is passend in de filosofie van de parkeerring waarbij al het onnodige verkeer van de Burgemeester Frenckenstraat en de Prins Bernhardstraat wordt geweerd. Daar staat tegenover dat er wel meer druk komt te staan op de enige andere in- en uitrit van het parkeerterrein (Tuinstraat).

Bij de reconstructie van de Tuinstraat is één van de twee in- en uitgangen van het parkeerterrein achter de Midas opgeheven. Voor deze in- en uitgang is een ABRI geplaatst en is de weg uitgebogen om het halteren van de bus mogelijk te maken buiten de rijbaan.

In het kader van deze visie wordt voorgesteld de oorspronkelijke in- en uitgang te herstellen en de bushalte te verplaatsen richting de Logtenstraat, ter hoogte van het Ploegmakerspark. Hierbij kan de fietsstrook achter de halte langs worden gelegd om het conflict met de bus te vermijden.

Met het oog op de grote aantallen in- en uitrijdende voertuigen wordt voorgesteld om het trottoir te onderbreken ter hoogte van de in- en uitritten en deze op gelijk niveau aan te sluiten op de rijbaan. Het in- en uitrijden verloopt daardoor sneller en comfortabeler en de voetganger wordt extra geattendeerd op de in- en uitrijdende auto's.

Hiermee krijgt het parkeerterrein Midas één aparte ingang en één aparte uitgang zodat de verkeersafwikkeling snel verloopt. Daarnaast wordt de onveilige situatie voor de fietsers, ter hoogte van de huidige bushalte opgeheven.

Parkeerplaatsen op de Markt en Prins Bernhardstraat verminderen

De parkeerplaatsen op de Markt trekken veel verkeer aan, omdat je hier in de buurt van de voordeur van de winkels kunt komen. Uit de parkeeronderzoeken in het kader van het GVVP blijkt dat er weliswaar drukke momenten zijn in het centrum maar dat er geen sprake is van een parkeerprobleem waarbij bezoekers geen plaats meer kunnen vinden. Voorgesteld wordt, een deel (circa de helft, exact aantal te bepalen in project Herinrichting Markt e.o.) van de parkeerplaatsen op de Markt en de Prins Bernhardstraat in de zomerperiode ter beschikking te stellen aan de horecagelegenheden. Hierdoor wordt de kans kleiner dat bezoekers op de Markt een parkeerplaats vinden. Hierdoor is men eerder geneigd om de parkeerruimte aan de rand van het centrum te zoeken. Dit komt het verblijfsklimaat ten goede. In de herfst en winter kunnen de parkeerplaatsen gewoon gebruikt worden door autoverkeer. Op die manier is er toch levendigheid in het centrum als er geen terrassen zijn.

Koppeling parkeerplaatsen gemeentehuis

De huidige parkeerplaats bij het gemeentehuis (Koningsplein) is in twee delen gesplitst. Het oorspronkelijke deel tegen het gemeentehuis aan en een (tijdelijk) deel tegen de Kerkstraat. Het oorspronkelijk gedeelte voor het gemeentehuis is alleen te bereiken via Marktstraat en de Julianastraat. Verkeer dat het gemeentehuis verlaat moet de Marktstraat en de Markt of Junianastraat gebruiken om weer op de grote ring te komen.

Voorgesteld wordt, de twee parkeerplaatsen te koppelen en één gezamenlijke in- uitrit te realiseren aan het Koningsplein. Wanneer in de uiteindelijke situatie wordt besloten de tijdelijke parkeerplaatsen aan de Kerkstraat niet meer te gebruiken, dan verdient het de aanbeveling de ingang van de parkeerplaats bij het gemeentehuis toch te verplaatsen naar het Koningsplein. Hierdoor wordt ook dit verkeer uit het centrum geweerd.

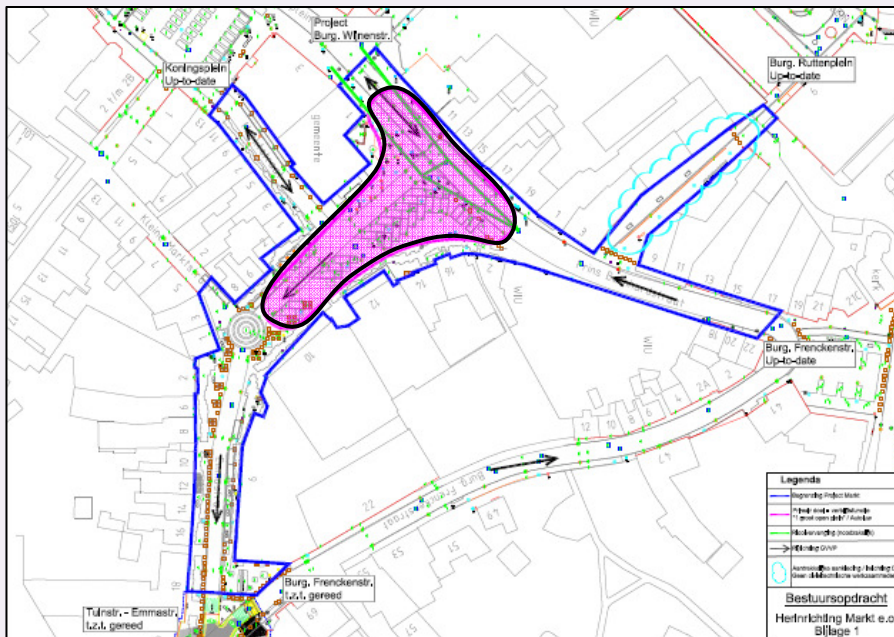
Parkeren in de Burgemeester Wijnenstraat en Prins Bernhardstraat

In de huidige situatie wordt er aan twee zijden van de Burgemeester Wijnenstraat en Prins Bernhardstraat geparkeerd. (Burgemeester Wijnenstraat vanaf Koningsplein tot en met Fiore en Prins Bernhardstraat vanaf Logtenstraat tot en met Het Spektakel). Dit levert vaak problemen op met de doorstroming en de verkeersveiligheid. Aanbevolen wordt om voor deze beide situaties een structurele oplossing te zoeken waarbij de doorstroming gegarandeerd wordt. Bereikbaarheid voor hulpdiensten is daarbij ook van essentieel belang.

4.3 Herinrichting Markt en omgeving

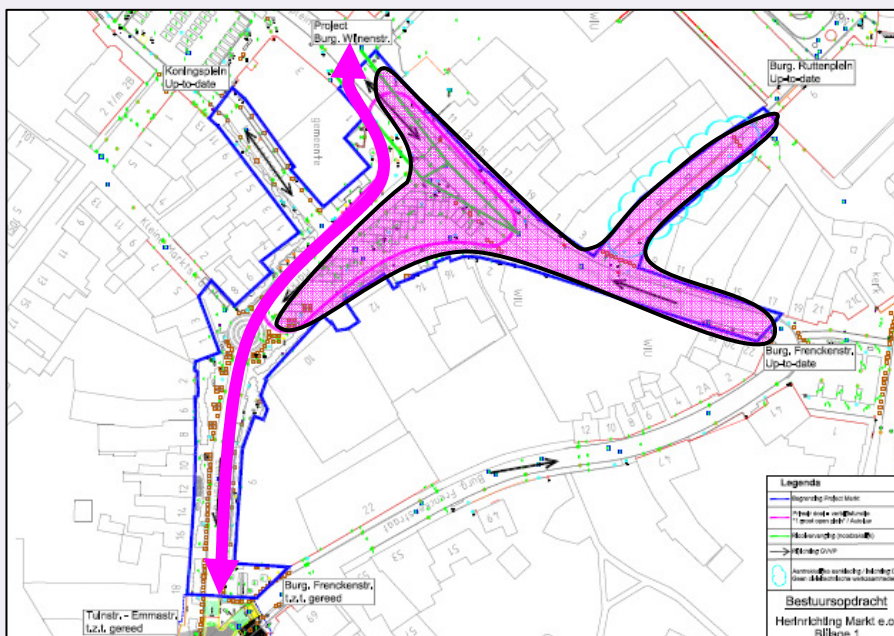
Autoluw gebied richting Kompas

Het huidige projectgebied voor de Herinrichting van de Markt en omgeving geeft aan dat het toekomstige verblijfsgebied met name een zwaartepunt kent op de Markt en de aansluiting van de Markt op de Prins Bernhardstraat (zie figuur 14). Hierdoor wordt geen koppeling gemaakt met het gebied van het Kompas en het Eeuwig Levenplein. Daarnaast belemmert het de doorgang over de Markt en de Emmastraat.



figuur 14: Focus autoluw verblijfsgebied volgens bestuursopdracht

De visie is gericht op een koppeling tussen de gebieden Midas en Kompas met behoud van de levendigheid in het centrum. In figuur 15 is dit schematisch weergegeven. Er wordt een duidelijke koppeling gelegd tussen de verschillende gebieden en de vrije doorgang door het centrum blijft gehandhaafd. Daarnaast biedt de open ruimte voldoende mogelijkheden om een echt plein te creëren.



figuur 15: Focus autoluw verblijfsgebied volgens visie.

A-Niveau

Ten behoeve van de herinrichting van de Markt en omgeving wordt voorgesteld een "a-niveau" profiel te kiezen voor het verblijfsgebied. Het nieuwe profiel moet autorijden niet onmogelijk maken maar legt de nadruk op voetgangers.

Door de oversteek Midas - Kompas bij de beoogde pleininrichting uit de bestuursopdracht te betrekken, ontstaat een logischere en natuurlijke verbinding tussen deze winkelconcentraties. Door ook de Prins Bernhardstraat in dezelfde inrichting mee te nemen, is vrijwel het hele winkelgebied eenduidig herkenbaar. Daarmee ontstaat een koppeling naar het Eeuwig Levenplein.



foto 3: Impressie voetgangersgebied toegankelijk voor autoverkeer

Fietsen

Een belangrijk punt van aandacht bij de herinrichting van de Markt is de ruimte voor de fiets. In de huidige situatie staan veel fietsen buiten de rekken en tegen de gevels geparkeerd. Belangrijk is om het fietsen vooral niet te ontmoedigen door bij foutief gestalde fietsen sancties op te leggen. In plaats daarvan moeten voldoende fietsparkeergelegenheden worden gecreëerd zodat het centrum van Asten uitnodigt om op de fiets naartoe te komen. Uit onderzoek blijkt dat in binnensteden zoals Asten, meer dan de helft van de uitgaven worden gedaan door bezoekers die op de fiets komen en dus niet door automobilisten, zoals vaak wordt verondersteld.

Dit is een belangrijke reden om in de inrichtingsfase van de Markt en omgeving juist ook op de fiets te focussen.

4.4 Communicatie

Een belangrijk deel van de verwachte problemen naar aanleiding van het GVVP zijn vooral terug te voeren op een teveel aan verkeer in de Burgemeester Frenckenstraat en de Prins Bernhardstraat. Zowel het GVVP als de centrumvisie gaan uit van fysieke

maatregelen om verkeer uit het centrum te weren. Een middel dat hierbij onbenut blijft is de communicatie. Het GVVP beschrijft diverse communicatie maatregelen maar deze hebben geen betrekking op het centrum en de beïnvloeding van routekeuzes.

Bevoorrading

Eerder is al aangegeven dat overlast door vrachtverkeer in het centrum een punt van aandacht is. Omdat in veel gevallen bekend is wie de bevoorrading van het centrum verzorgt en welke routes hierbij worden gebruikt, kan gericht informatie worden verstrekt aan vervoerders over de wenselijke routes. Hierbij kunnen de gemeente en de winkeliers een gedeelde verantwoordelijkheid nemen, door de gemeente te laten voorzien in informatiemateriaal en de winkeliers in te zetten voor de verspreiding van deze materialen.

Inwoners Asten

Het overige verkeer dat naar het centrum van Asten rijdt bestaat voor een groot deel uit lokale bevolking. Deze groep is met behulp van diverse media (huis-aan-huis krant, kabelkrant, gemeentepagina etc.) te beïnvloeden in de routekeuze naar het centrum. Voorgesteld wordt, hier vooral de voordelen van het parkeren aan de randen van het centrum te promoten. Deze positieve boodschap wordt naar alle waarschijnlijkheid makkelijker geaccepteerd dan het aanduiden van de overlast voor omwonenden.

4.5 Tuinstraat

De Tuinstraat is een bijzonder gedeelte in het kader van deze visie, omdat deze onlangs volledig is heringericht. De huidige inrichting kent echter een aantal nadelen. Daarom is in deze visie ook voor de Tuinstraat een wensbeeld geschetst dat als leidraad kan dienen voor een toekomstige wijziging.

OV-halte

De huidige OV halte aan de kant van het parkeerterrein is behandeld in paragraaf 4.2. Het is wenselijk de halte te verplaatsen naar een nieuwe locatie ter hoogte van het park.

Profiel

Het nieuwe profiel in de Tuinstraat is goed herkenbaar als het profiel van de grote centrumring. In de verdere uitvoering van de GVVP maatregelen zal ook de Logtenstraat van een dergelijk profiel worden voorzien. Deze visie vraagt hierbij aandacht voor de breedte van de Logtenstraat. Het is van groot belang voor het functioneren van het centrum, dat twee grote voertuigen elkaar goed kunnen passeren. In de huidige nieuwe situatie in de Tuinstraat en de Julianastraat komt het regelmatig voor dat voertuigen op elkaar moeten wachten. In andere gevallen komt het voor dat wordt uitgeweken over de fietsstroken waarbij de fietsers in het nauw komen.



Qua vormgeving is door de gemeente gekozen voor een elementenverharding in de vorm van klinkers. Deze vorm van verharding is met name ingegeven vanuit esthetisch oogpunt. Vanuit verkeerskundig perspectief is elementenverharding niet noodzakelijk aangezien de weg als 50 km/u structuur is aangewezen.

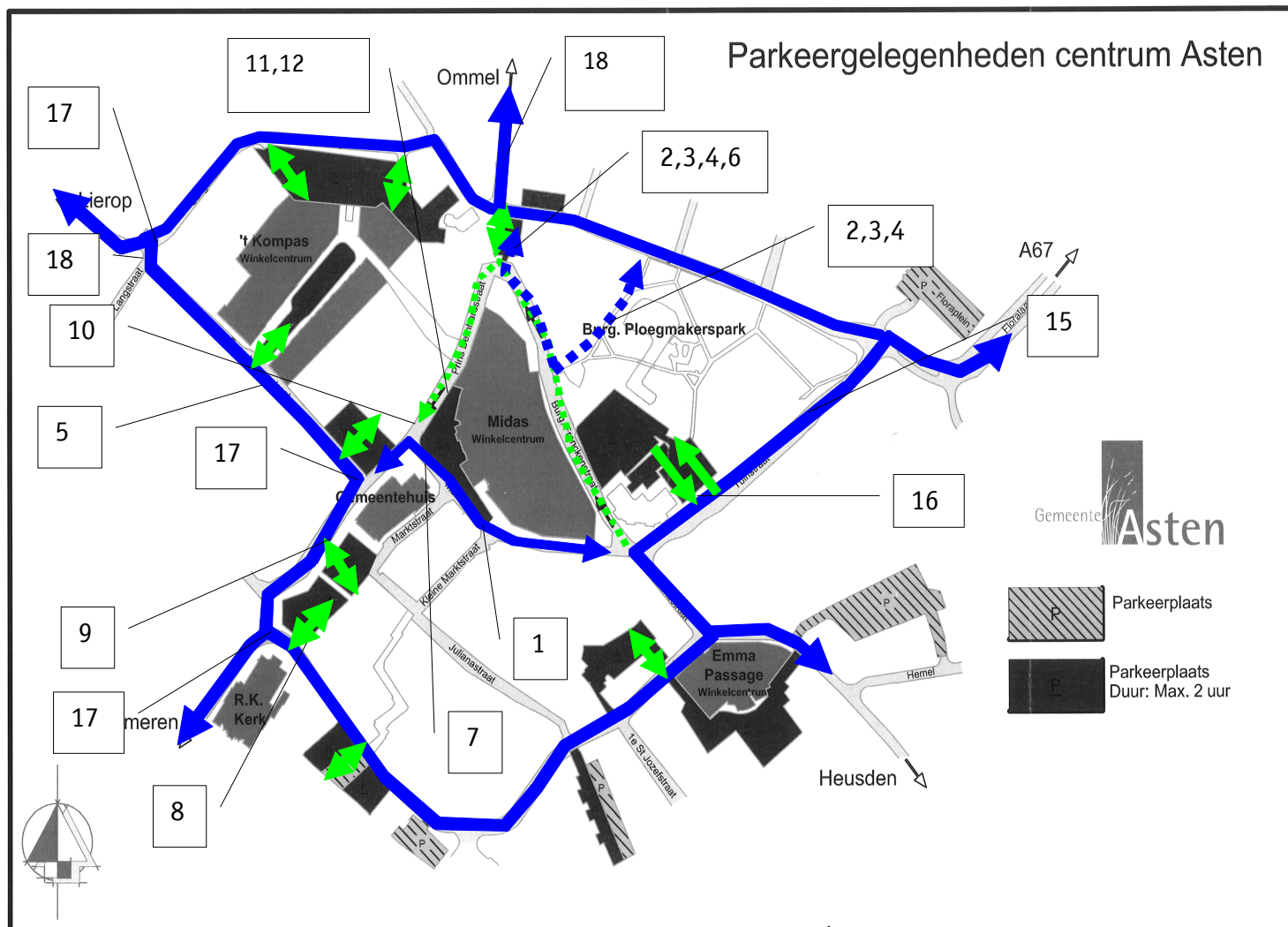


4.6 Resumé

In de voorgaande paragrafen is de visie op praktische wijze uiteen gezet. Het totale maatregelenpakket dat wordt voorgesteld, in aanvulling en aanpassing op het GVVP en de centrumvisie, laat zich als volgt samenvatten.

1. Openstelling Markt en Emmastraat in twee richtingen.
2. Realisatie van een vrachtverkeerdorsteek naar de Logtenstraat vanaf de Burgemeester Frenckenstraat. Bij voorkeur door het park en wanneer dat niet mogelijk is dan over het Eeuwig Levenplein.
3. Realisatie van een flexibele afsluiting bij de dorsteek. Deze afsluiting moet worden geplaatst aan de zijde van de Frenckenstraat. In geval van een dorsteek door het park is een afsluiting aan zowel de Logtenstraat als de Frenckenstraat wenselijk.
4. Openstelling flexibele afsluiting voor alle verkeer bij evenementen.
5. Realisatie van een parkeerring over de grote centrumring met statische ANWB verwijzingen naar de dichtstbijzijnde parkeergelegenheden linksom en rechtsom.
6. Verplaatsing van de ingang van het Eeuwig Levenplein naar de Logtenstraat.
7. Seizoensgebonden openstelling van de parkeerplaatsen op de Markt.
8. Koppeling van de parkeerplaatsen bij het gemeentehuis.
9. Inrit gekoppelde parkeerplaats Koningsplein via Koningsplein.
10. Nieuwe inrichting Markt én Prins Bernhardstraat én dorsteek Midas - Kompas op één niveau.
11. Parkeren Prins Bernhardstraat beperken tot hoogst noodzakelijk laad- en losplaatsen en in de zomerperiode geen parkeren toestaan en de ruimte voor terrassen gebruiken.
12. Realisatie van voldoende parkeergelegenheid voor de fiets om autoverkeer tegen te gaan en fietsgebruik te stimuleren.
13. Gezamenlijk communicatietraject inzetten met gemeente en winkeliers om bevoorradingsverkeer via de gewenste aan- en afvoerroutes te laten rijden.
14. Communicatietraject opzetten om bezoekers van het centrum te verleiden direct een parkeerplaats aan de rand van het centrum te gebruiken zonder eerst in het hart van het centrum te zoeken.
15. Verplaatsing bushalte Tuinstraat.
16. Openstelling van de extra in- en uitrit van het parkeerterrein Midas.
17. Bochtverbeteringen in de grote centrumring om deze geschikt te maken voor groot verkeer.
18. Structurele oplossing voor parkeren en doorstroming in de Prins Bernhardstraat (gedeelte buiten de ring) en de Burgemeester Wijnenstraat.

In figuur 16 staat schematisch weergegeven waar bovengenoemde aanpassingen gewenst zijn.



figuur 16: locaties aanpassingvoorstellen

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

- Binnen de context van het GVVP is een optimalisatie in de praktische uitwerking voor het centrum mogelijk. Volgens deze visie is deze optimalisatie ook zeer wenselijk voor het aantrekkelijk en bereikbaar houden van het centrum.
- De visie kent op doelstellingsniveau overeenkomsten met de over-all visies van de gemeente. Zowel gemeente als Vastgoedmaatschappij van der Loo en het centrummanagement streven een aantrekkelijk en toegankelijk centrum na met een duidelijke verkeersstructuur.
- Het merendeel van de voorgestelde maatregelen is relatief eenvoudig door te voeren.

5.2 Aanbevelingen

Focus op routing

De visie bevat een oplossing voor verschillende problemen. Uit de gesprekken is gebleken dat de grootste bezwaren tegen de verwachte hoeveelheid verkeer op de Burgemeester Frenckenstraat en de Prins Bernhardstraat zijn gericht. Met name het vrachtverkeer vormt een knelpunt.

Aanbevolen wordt, met name te focussen op de maatregelen die de routing van het (vracht-)verkeer beïnvloeden. Het voor vrachtverkeer creëren van een extra doorsteek naar de grote ring is hierin de belangrijkste maatregel.

Door ook de Emmastraat en de Markt in twee richtingen open te stellen, zal er ook voor het autoverkeer minder reden zijn om door de Burgemeester Frenckenstraat en de Prins Bernhardstraat te rijden. Hiermee wordt de juiste situatie gecreëerd voor de realisatie van een autoluw gebied dat zowel de winkelconcentraties als de horeca onderling verbindt.

Invoeren van een parkeerring die vrijwel alle parkeerlocaties vindbaar en bereikbaar maakt vanaf de grote centrumring. Zo ontstaat een vermindering van zoekverkeer in het kernwinkelgebied en is het centrum vanuit alle invalswegen aantrekkelijk bereikbaar.

Draagvlak

Een deel van de visie heeft betrekking op de inrichting van de Markt en omgeving. Gemeentelijk moet het ontwerpproces hiervoor nog worden gestart. De gemeente is al voornemens belanghebbenden in het traject te betrekken.

Aanbevolen wordt, in dit traject te zorgen voor voldoende draagvlak onder de ondernemers. De ondernemers hebben in sommige gevallen verschillende belangen, waardoor een eenduidige visie op bepaalde onderdelen ontbreekt. Het parkeren is hier een goed voorbeeld van. Voorkomen moet worden dat de belangen van een kleine groep ondernemers en/of bewoners de ontwikkeling van het centrum als goed functionerend geheel in de weg staat.

Modelgegevens

Bij het opstellen van het GVVP van Asten is gebruik gemaakt van het Paramics verkeersmodel om te voorspellen hoe de verkeersstromen in de toekomst zullen verlopen onder invloed van de nieuwe verkeersstructuur. Het model geeft een indruk van de verschillen in routekeuzes, die door automobilisten worden gemaakt. Een nadeel van het gebruik van modelgegevens is dat de uitkomsten van simulaties absoluut lijken te zijn. In werkelijkheid zal de toekomstige situatie altijd afwijken van de gesimuleerde situatie. Modeluitkomsten zijn daarom goed bruikbaar om een globaal beeld te krijgen van de eindsituatie. Ze kunnen niet geïnterpreteerd worden als absolute waarheid. Met name wanneer de aantallen voertuigen klein zijn, is de kans op een afwijkende praktijksituatie groot. Dit speelt met name in het centrum een belangrijke rol.

Aanbevolen wordt voorzichtig te zijn met het trekken van conclusies op basis van modeluitkomsten als het gaat om kleine verkeersstromen (< 5000 mvt/etm).

