bijlage: varianten verkeerscirculatie



Met het omgevingsprogramma Oud Urk streven we naar een autoluwe inrichting van het oude dorp. In de nauwe straatjes maken wandelaars, fietsers en automobilisten vaak gebruik van dezelfde ruimte, en alleen bij lage snelheden kan dit op een veilige manier. Kronkelige routes voor de auto zijn een goed middel om de snelheid laag te houden, terwijl de auto toch overal kan komen. Voor bestemmingsverkeer blijft het oude dorp bereikbaar met de auto, maar doorgaand autoverkeer is niet gewenst.

Op veel plekken in het oude dorp is éénrichtingverkeer van kracht. Om doorgaand autoverkeer tegen te gaan kan dit op meer plekken ingevoerd worden. Ook het 'knippen' van enkele verkeersroutes voor de auto kan een goed middel zijn om doorgaand autoverkeer tegen te gaan. Echter, het beperken van autoverkeer op één plek, leidt op een andere plek vaak tot extra verkeer. Het historische netwerk van het oude dorp kent een aantal 'bottlenecks': plekken waaraan nauwelijks te ontkomen valt en die als druk en onveilig worden ervaren.

Om hier de goede balans in te vinden, is het belangrijk dat de maatregelen goed op elkaar worden afgestemd. De structuur van het oude dorp maakt dat er vier clusters zijn aan te wijzen, waarbinnen de verkeersingrepen met elkaar samenhangen.

Wijk 1, 2 en 3:
Het drukste en meest karakteristieke deel van het oude dorp

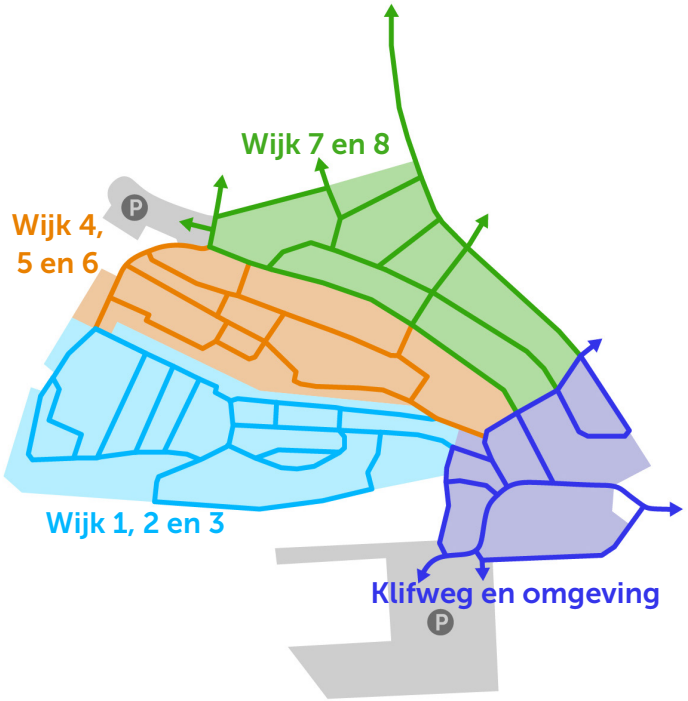
Wijk 4, 5 en 6:
Het oudste deel van Urk, met de meeste krappe straatjes.

Wijk 7 en 8:
Het meest recente deel van het oude dorp, waarbij in de opzet al rekening is gehouden met de auto.

Klifweg en omgeving:
De entree van het oude dorp, dat als logistiek knooppunt ook veel vrachtverkeer aantrekt

In de Raadhuisstraat en Prins Hendrikstraat is in 2024 éénrichtingverkeer ingevoerd. Het oostelijk deel van de Raadhuisstraat krijgt binnenkort een nieuwe inrichting, waarbij de rijbaan een breedte krijgt die past bij de nieuwe situatie. Ook wordt een nieuwe parkeersituatie ingevoerd, waarbij een groot deel van het oude dorp alleen parkeren voor vergunninghouders wordt. Voordat we verdere stappen ondernemen gaan we dit eerst evalueren voor elk van deze vier gebieden. Daarvoor gaan we opnieuw in gesprek met de bewoners en ondernemers. We kijken dan ook of er aanvullende maatregelen nodig zijn om knelpunten op te lossen, of om gevaarlijk rijgedrag tegen te gaan.

Als voorschot hierop zijn in deze bijlage een aantal denkrichtingen voor een autoluwe inrichting gebundeld. Voor de vier deelgebieden geven we aan wat de huidige verkeerssituatie is, en geven we een aantal alternatieven, variërend van kleinschalige tot meer ingrijpende ingrepen. Aan ieder alternatief zitten voor- en nadelen. Daarom is het belangrijk om, in gesprek met belanghebbenden, hier een keuze over te maken.



Wijk 1, 2 en 3

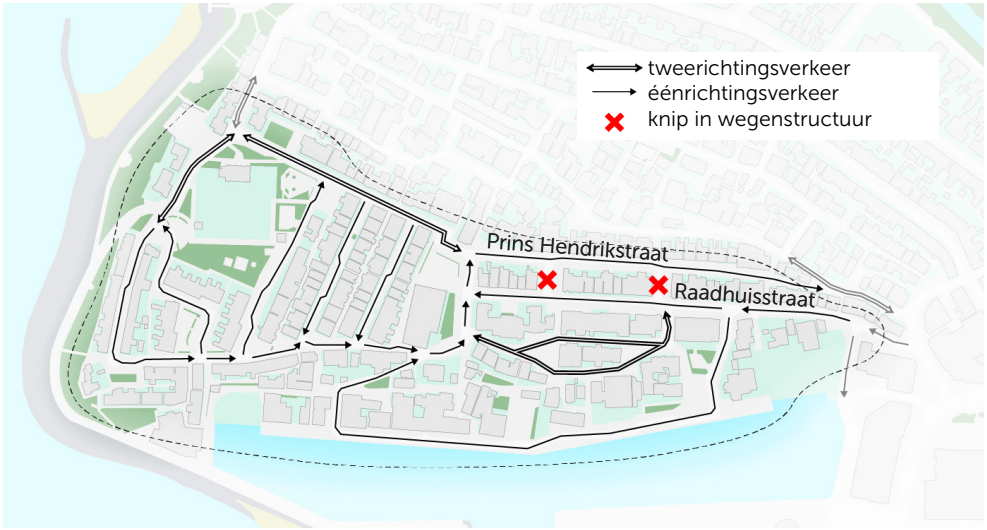
huidige situatie



Wijk 1, 2 en 3 vormen het meest karakteristieke deel van Urk, met de meeste bezienswaardigheden en horecagelezenheden. Het grenst aan de haven en het IJsselmeer. Vanwege de historische oost-west-structuur in het straat- patroon zijn er weinig verbindingen met de wijken 4, 5 en 6 die ten noorden van dit gebied liggen. Door deze ligging heeft het gebied weinig verbinding met de rest van Urk.

Autoverkeer in dit gebied is aangewezen op drie nauwe historische straten: de Raadhuisstraat, de Prins Hendrikstraat en de Zuiderzeestraat. Hierdoor zijn dit de plekken waarop autoverkeer in conflict komt met andere gebruikers van de openbare ruimte.

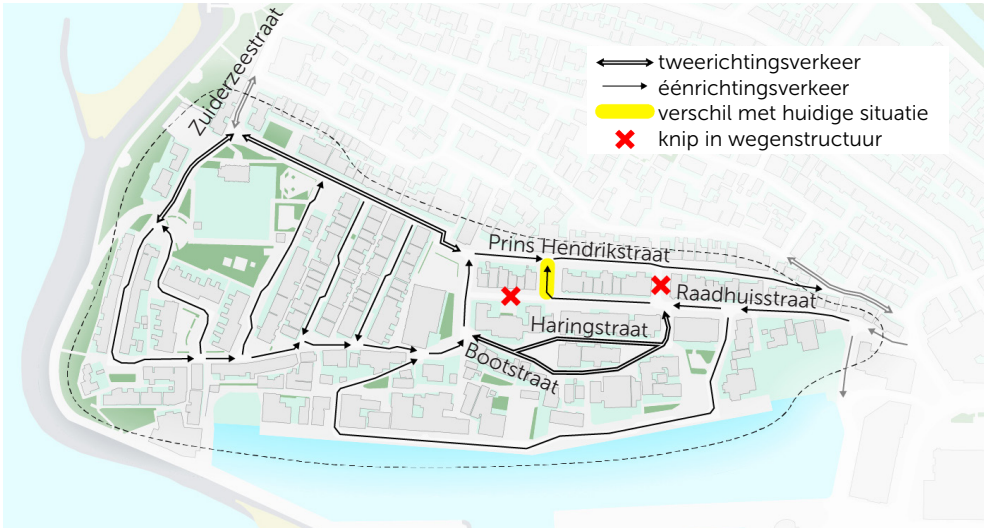
verbindingen tussen Raadhuisstraat en Prins Hendrikstraat weghalen



voordelen:
- meer verblijfsruimte langs de hoofdstraat van het oude dorp
- minder kruisingen op plekken met veel voetgangersverkeer

nadelen:
- langere route voor autoverkeer naar de oostkant van Wijk 2 zorgt voor grotere impact autoverkeer

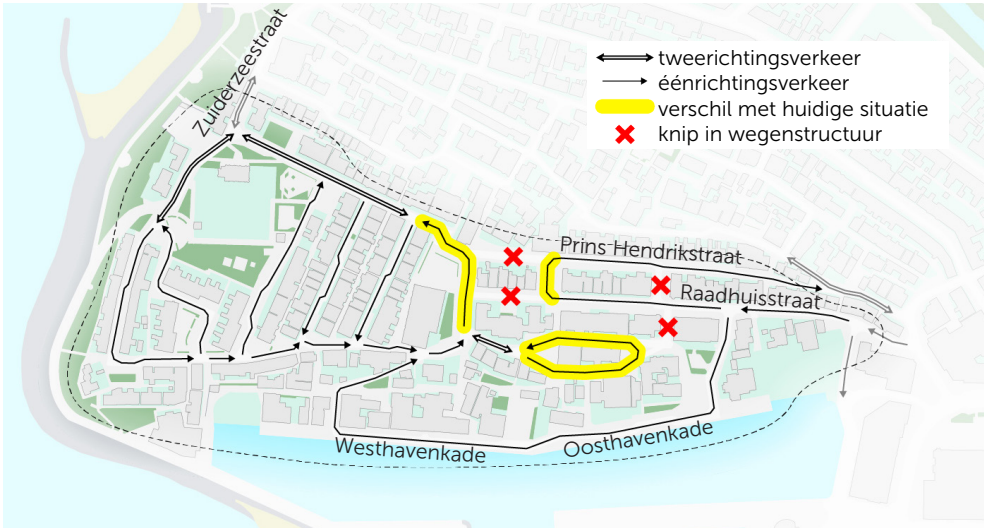
raadhuisstraat ter hoogte van museum autovrij maken



voordelen:
- meer ruimte ter hoogte van het museum
- geen verkeer naar Wijk 3 via de Raadhuisstraat

nadelen:
- meer verkeer over Zuiderzeestraat
- risico op sluipverkeer via Bootstraat / Haringstraat

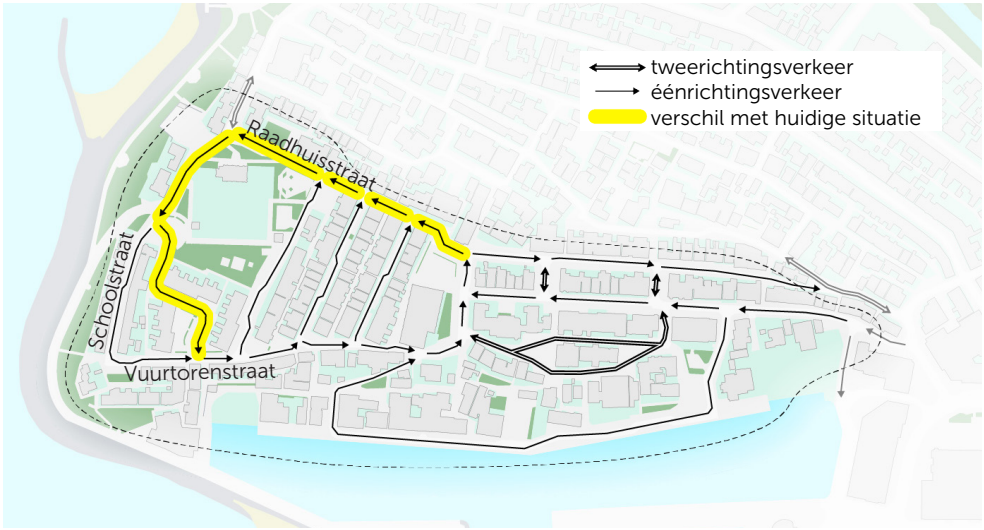
winkelstraat losmaken van woongebied



voordelen:
- meer ruimte ter hoogte van het museum
- geen verkeer naar Wijk 3 via de Raadhuisstraat en Prins Hendrikstraat

nadelen:
- meer verkeer over Zuiderzeestraat
- risico op sluipverkeer via Oost- en Westhavenkade

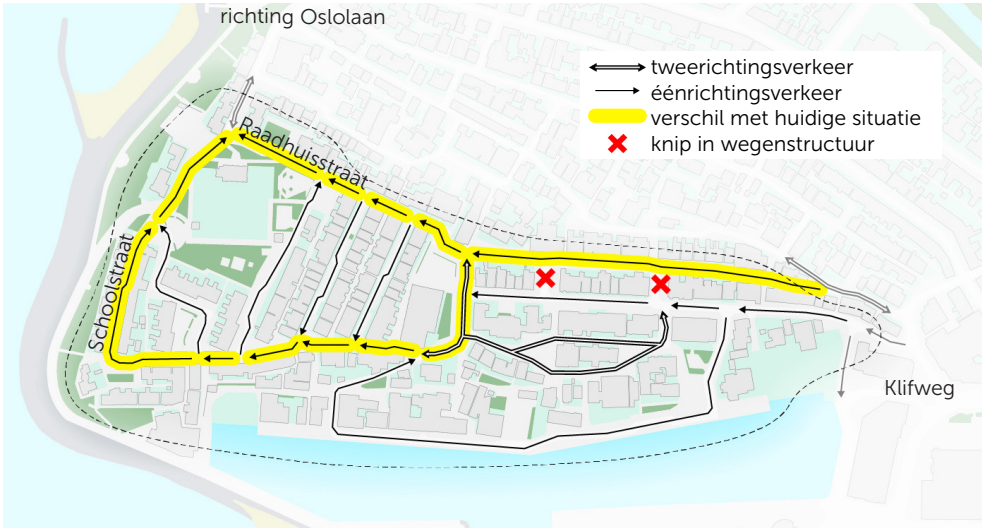
éénrichtingsverkeer rondom wijk 3



voordelen:
- minder ruimte voor de auto nodig in westelijk deel van de Raadhuisstraat en de Schoolstraat
- Geen kruisend autoverkeer in Wijk 3

nadelen:
- Meer autoverkeer door de Vuurtorenstraat

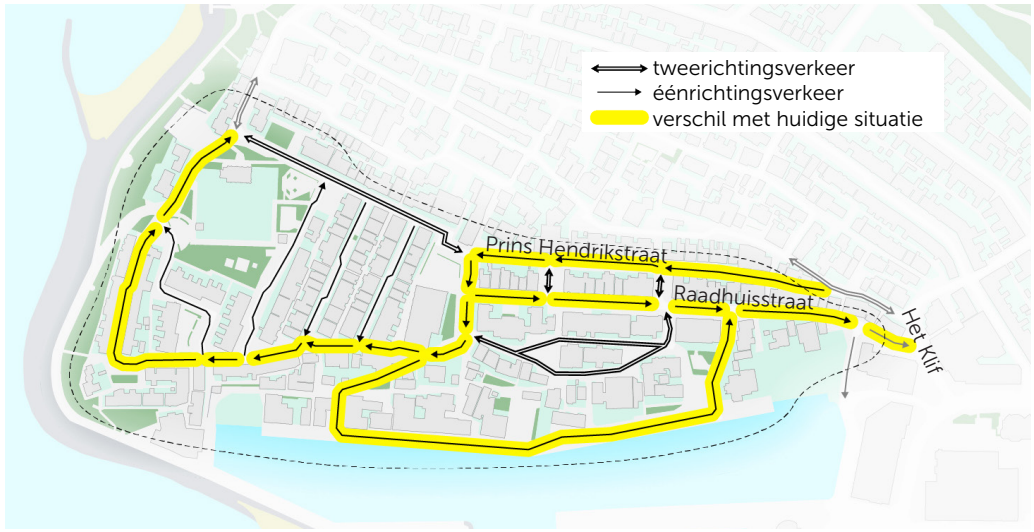
naar binnen via de Klifweg, naar buiten via de Oslolaan



voordelen:
- minder ruimte voor de auto nodig in westelijk deel van de Raadhuisstraat en de Schoolstraat
- Geen kruisend autoverkeer in Wijk 3

nadelen:
- lange rechtstanden met éénrichtingsverkeer nodigt uit tot hogere snelheden
- langere route voor autoverkeer, vooral voor verkeer naar de oostkant van Wijk 2

omdraaiien van alle rijrichtingen

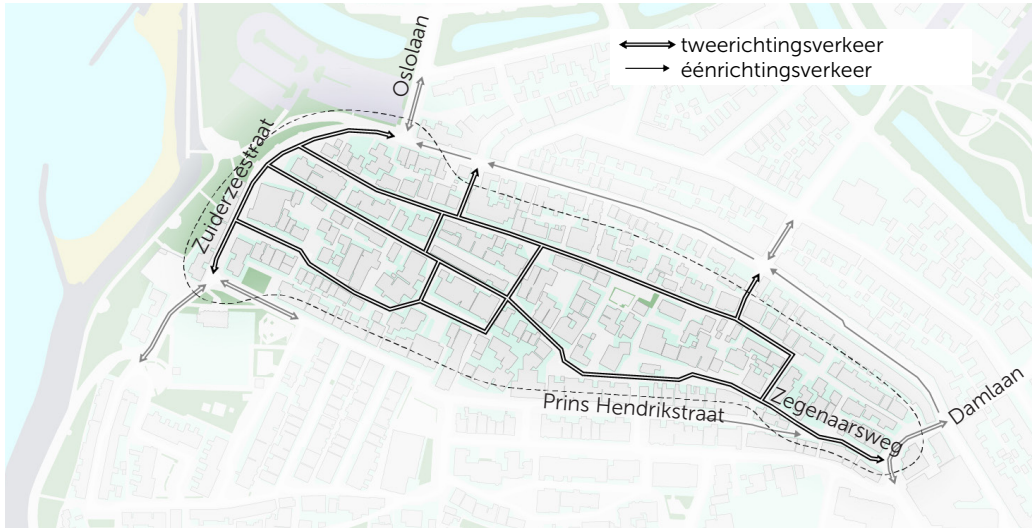


voordelen:
- verkeer dat de lus over de Raadhuisstraat/ Prins Hendrikstraat maakt kruist niet met zichzelf ter hoogte van Het Klif

nadelen:
- Veel aanpassingen vergeleken met de huidige situatie

Wijk 4, 5 en 6

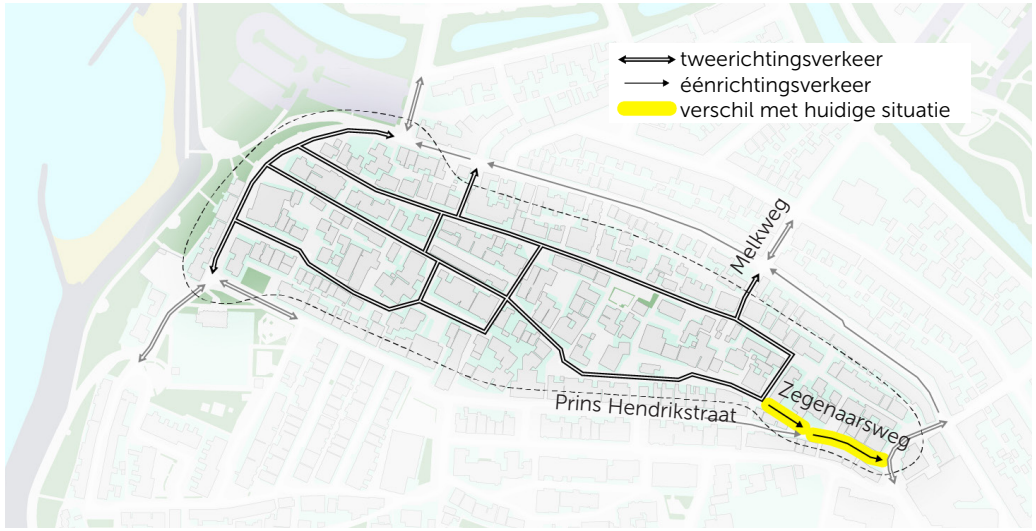
huidige situatie



Dit deelgebied ligt in het oudste deel van Urk, en wordt nog meer dan de andere wijken gekenmerkt door een grillig, historisch gevormd stratenpatroon. Eénrichtingsverkeer is niet aanwezig. Door de nauwe straten, waar auto's elkaar vaak niet kunnen passeren, wordt hier meestal beheerst gereden.

De Zegenaarsweg verbindt wijk 4, 5 en 6 met de Damlaan en Klifweg. Door het invoeren van éénrichtingsverkeer in de Raadhuisstraat, is het oostelijke uiteinde van de Zegenaarsstraat een knelpunt geworden. Auto's die van Wijk 1 of 2 richting de Klifweg rijden maken hier nu ook gebruik van. Ook de Zuiderzeestraat aan de westkant van het gebied is druk, doordat deze nauwe straat de enige verbinding is tussen Wijk 3 en de Oslolaan.

éénrichtingsverkeer oostelijk deel Zegenaarsweg



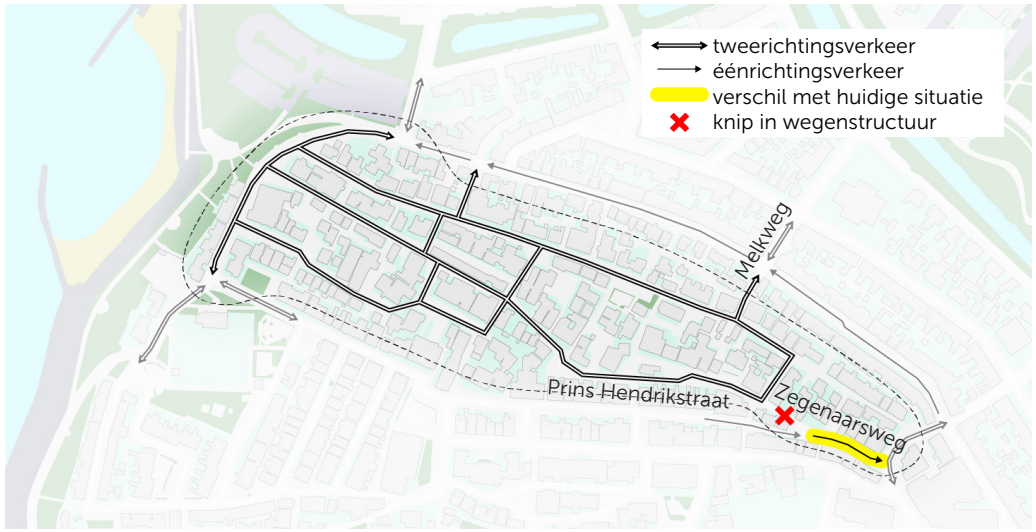
voordelen:

- Door éénrichtingsverkeer in te voeren in het oostelijk deel van de Zegenaarsweg krijg je een verkeerssituatie die logisch aansluit op het bestaande éénrichtingsverkeer in de Prins Hendrikstraat

nadelen:

- Wijk 5 en 6 zullen meer gebruik maken van de Melkweg, die hierdoor drukker wordt

scheiden van Zegenaarsweg en Prins Hendrikstraat



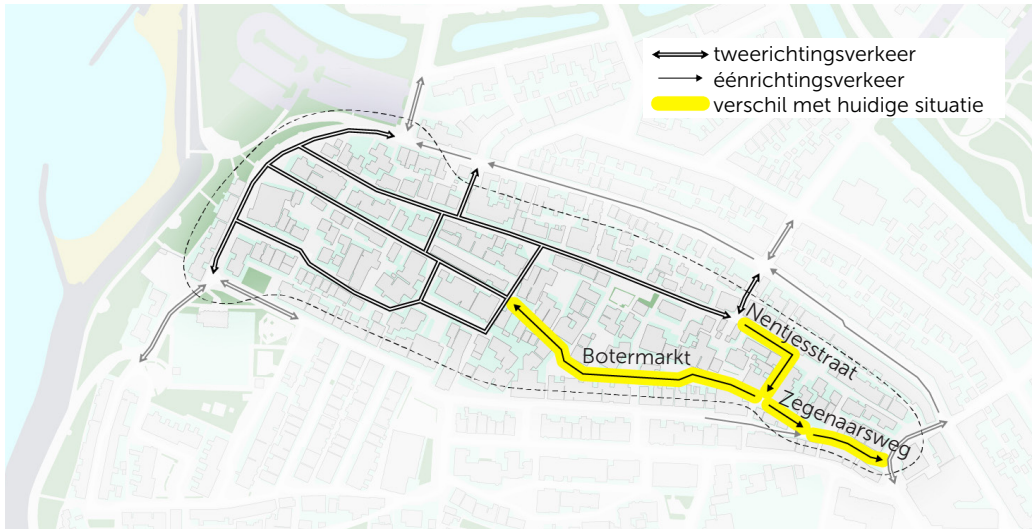
voordelen:

- Door een knip in de Zegenaarsweg wordt het oostelijke uiteinde van de straat onderdeel van de Prins Hendrikstraat. Hiermee voorkom je dat autoverkeer van de wijken 1, 2 en 3 op een nauw punt samenkomt met het verkeer van wijk 4 en 5.

nadelen:

- Nog meer als in de vorige variant, waarbij de Zegenaarsstraat éénrichtingsverkeer wordt, leidt de deze optie tot meer autoverkeer over de Melkweg.

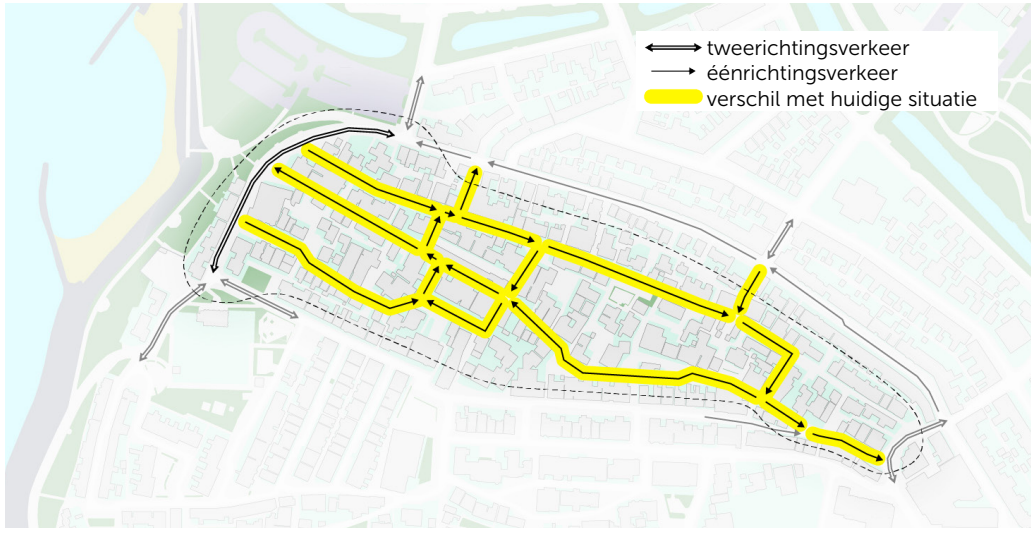
éénrichtingsverkeer in Wijk 5



voordelen:
De rijroute door Wijk 5, via de Nentjesstraat, Zegenaarsweg en Botermarkt, wordt ingericht als éénrichtingsverkeer. In deze krappe route ontstaat meer ruimte voor de voetganger.

nadelen:
Als automobilisten niet meer te maken hebben met tegemoetkomend verkeer, bestaat het risico dat éénrichtingsverkeer leidt tot het verhogen van de rijsnelheid.

éénrichtingsverkeer in Wijk 4, 5 en 6



voordelen:
Bij eenrichtingsverkeer in het hele gebied zijn geen passeerplekken meer nodig, zodat meer ruimte ontstaat voor bomen of rustplekjes

nadelen:
Als automobilisten niet meer te maken hebben met tegemoetkomend verkeer, bestaat het risico dat éénrichtingsverkeer leidt tot het verhogen van de rijsnelheid.

Wijk 7 en 8

huidige situatie



Wijk 7 en 8 zijn de meest recente wijken van Urk, gebouwd tijdens en na de inpoldering. De wijken zijn ruimer opgezet, met huizen die een duidelijke voorstoep en achterstraat hebben gekregen. Dit gebied is grotendeels al ingericht met éénrichtingsverkeer. Doordat deze wijken geen steegjes hebben waarin auto's kunnen staan, is veel parkeergelegenheid op straat nodig. Aan de Noordkant van de wijk zit een appartementengebouw dat parkeerdruk met zich mee brengt.

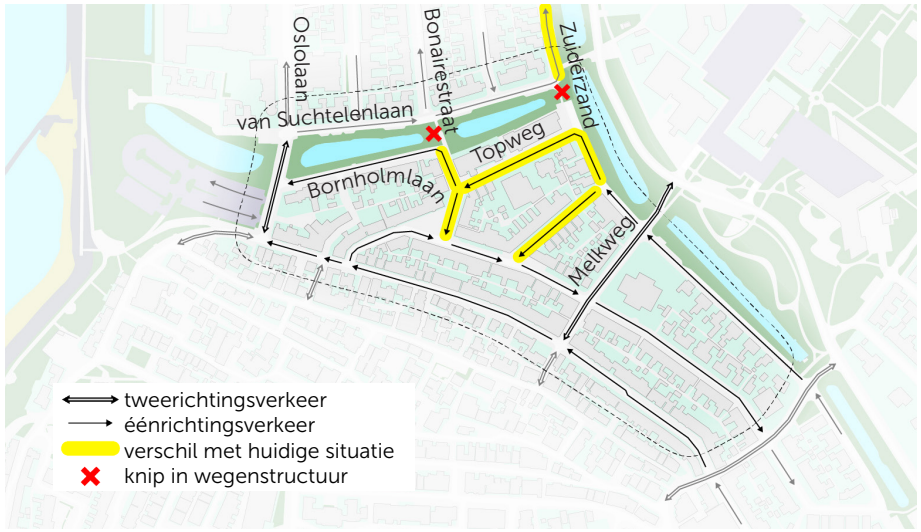
éénrichtingsverkeer Topweg



voordelen:
Het deel met éénrichingsverkeer kan uitgebreid worden met de Topweg en de Bornholmlaan. Gezien het krappe profiel van de Bornholmlaan, waarin auto's elkaar meilijk kunnen passeren, is dit een logische ingreep

nadelen:
Langs de Topweg liggen veel haaksparkeervakken, en dit zal ook niet snel veranderen. Eénrichtingsverkeer invoeren levert op deze plek geen ruimtewinst op.

knip tussen het oude dorp en Urk Noord



voordelen:

- Door deze knip rijdt verkeer naar de Topweg en Bornholmlaan niet meer door woonstraten van Urk Noord (Bonairestraat en Zuiderzand). Er ontstaat een duidelijker scheiding tussen deze twee gebieden, waarvoor ook een verschillend parkeerregime geldt.
- De water- en groenstructuur om het oude dorp wint aan herkenbaarheid, doordat er geen rijbaan meer kruist met de Burgemeester van Suchtelen Singel

nadelen:

- Het verkeer via de Melkweg zal toenemen.

Klifweg en omgeving

huidige situatie



Het gebied rondom de Klifweg is de voornaamste toegang van het oude dorp. Het is er druk door de combinatie van autoverkeer naar de winkels, verkeer dat parkeert op de haven, en vrachtverkeer voor de winkels en bedrijven rondom de haven. Door de realisatie van de MSNF zal het gebied rondom de werkhaven veranderen, of door nieuwe investeringen in maritieme bedrijvigheid, of door een transformatie naar meer centrumvoorzieningen.

Omdat dit het enige deel van het oude dorp is waarin dit soort veranderingen te verwachten zijn, ligt het voor de hand om participatie over de gewenste verkeersstructuur onderdeel te maken van een breder traject, waarbij ook de toekomst van het gebied rondom de werkhaven ter sprake komt.

éénrichtingsverkeer bij 't Klif



voordelen:

- In deze situatie voorkom je kruisend autoverkeer bij de kruising van de Klifweg en 't Klif. Doordat deze kruising samenvalt met een drukke voetgangersroute is wordt hiermee een onoverzichtelijke situatie vereenvoudigd
- De Klifweg, die beter geschikt is als hoofdontsluiting dan de nauwe Damlaan, wordt hiermee de hoofdroute naar het haventerrein.

nadelen:

- Autoverkeer uit Wijk 2 komt verlaat nu verplicht via de Damlaan het oude dorp. Een route rechtstreeks naar de rotonde bij de Urkerweg is logischer.

knip ter hoogte van ‘t Klif



voordelen:

- Door verkeer naar wijk 1, 2 en 3 via de Handelskade te leiden, rijden auto’s aan de achterkant van de winkels.
- Door de aansluiting tussen de Raadhuisstraat en de Klifweg autovrij te maken, ontstaat ruimte voor een centraal plein dat deze twee winkelstraten op een soepele manier met elkaar verbindt.

nadelen:

- Autoverkeer uit Wijk 2 komt verlaat nu verplicht via de Damlaan het oude dorp. Een route rechtstreeks naar de rotonde bij de Urkerweg is logischer.

lus via Klifweg en Klifkade



voordelen:

- De Klifweg wordt rustiger door het introduceren van één-richtingsverkeer. Hiermee wordt de Klifweg beter geschikt als winkelbestemming.

nadelen:

- De Klifkade krijgt hierdoor meer verkeer te verwerken. Daardoor wordt het nodig deze kade meer op te delen in een deel voor verkeer, en een deel dat havenactiviteiten ondersteunt.