

Denk- en participatietraject Verkeer in Schagen

Resultaten

Inhoudsopgave

Inleiding

Resultaten kerngroep

Trends- en Factorenkaart

Doelenkaart

Tabel met denkrichtingen

Argumentenkaarten

Mindmap met advies kerngroep

Resultaten online enquête

Resultaten participatiebijeenkomst

Mindmap met aandachtspunten

Resultaten Mentimeter

Bijlage A: Verantwoording

Bijlage B: Mindmap met kaders kerngroep

Bijlage C: Aandachtspunten online enquête

Inleiding

Inleiding

In opdracht van de gemeente Schagen voerde De Argumentenfabriek een denk- en participatietraject uit, dat liep van mei tot en met september 2021. Het traject had als doel het faciliteren van weloverwogen besluitvorming van de gemeenteraad over het verkeer in het centrum van Schagen, met raadgevende inbreng van belanghebbenden. Dit rapport dient als basis voor de gemeenteraad om tot een besluit te komen.

In dit rapport vindt u 'bouwstenen' voor een verkeersplan en inzichten over wat inwoners en andere belanghebbenden hiervan vinden. Belanghebbenden hebben op drie manieren meegedacht; via een denk- en participatietraject van zeven sessies met een kerngroep, via een online enquête en via een participatiebijeenkomst. Via een flyeractie, een online filmpje van wethouder Hans Heddes en nieuwsberichten heeft de gemeente mensen geïnformeerd over het denk- en participatietraject.

Voor een snel overzicht van hoe een grote groep mensen denkt over het verkeer in Schagen, kijk dan naar de uitkomsten van de enquête. Voor een diepgaand overzicht van de verschillende denkrichtingen die met de kerngroep zijn bedacht, kijk dan naar de zes vormgegeven kaarten. Als u wilt weten wat de groep van vijftientig belanghebbenden tijdens de participatiebijeenkomst heeft opgemerkt, kijk dan naar de samenvatting van de participatiebijeenkomst.

Op basis van dit rapport zal het college tot een verkeersplan komen. De resultaten uit dit rapport geven u houvast bij het bespreken van dit plan. De Argumentenkaarten geven bijvoorbeeld houvast bij het afwegen van verschillende belangen. En het oordeel van de kerngroep en de uitkomsten van de participatiebijeenkomst en enquête geven inzicht in de mening van belanghebbenden.

Wij wensen de gemeenteraad veel succes met haar te nemen besluit.

Namens De Argumentenfabriek,
Sara Blink, *Senior openbaar bestuur*
Abel d'Ailly, *kaartenmaker*
28 september 2021

Resultaten kerngroep

Trends- en Factorenkaart

Welke trends en factoren zijn relevant bij het nadenken over het verkeer in het centrum van Schagen?

Economie

Het centrum van Schagen trekt mensen uit de gemeente, de regio en hierbuiten

- Mensen uit Schagen en uit de regio doen hun inkopen in het centrum, zoals aan de 'supermarktboulevard'.
- Het centrum trekt toeristen met historie, de markt, winkels, horeca en evenementen.
- Schagen heeft minder leegstaande winkels dan gemiddeld in Nederland.

Mensen discussiëren over (het economisch effect van) gratis parkeren en autoluwe zones

- Parkeermogelijkheden hebben een minder groot effect op winkelomzet dan belevingswaarde.
- Op plekken waar het parkeren lang gratis is geweest, leidt het invoeren van betaald parkeren tot lagere winkelomzet.
- Al jaren wordt in de politiek in Schagen gedebatteerd over een autoluwe markt.
- Stichting Evenementen Schagen heeft in 2018 een plan gepresenteerd om de markt autoluw te maken.
- Veel ondernemers vrezen dat een autoluwe markt en betaald parkeren nadelig is voor hun omzet.

Mobiliteit

In het centrum kunnen auto's en vrachtauto's bijna overal rijden en parkeren

- Automobilisten kunnen in het hele centrum rijden, ook op de Markt en de Gedempte Gracht.
- Vrachtauto's bevoorraden horeca en winkels wekelijks en supermarkten dagelijks zonder dat de gemeente hierin stuurt.
- Parkeerplekken in het centrum zijn gewild; rondom het centrum is een ruim aanbod parkeerplekken.
- Het aantal elektrische voertuigen en publieke laadpunten in Schagen is fors gestegen de afgelopen jaren.

Verkeer(sdrukke) neemt toe, wat de doorstroming en het parkeeraanbod onder druk zet

- Het aantal personenauto's in de gemeente neemt toe.
- Schagen breidt uit met nieuwe woningen, zoals Muggenburg-Zuid, met meer (auto)verkeer tot gevolg.
- Automobilisten hebben - via bewegwijzering - (nog) geen zicht op waar te parkeren voor toegang tot het centrum.

Mensen fietsen veel in Schagen maar kunnen hun fiets niet altijd kwijt

- In de gemeente Schagen pakken mensen bij korte afstanden vaker de fiets dan in de rest van Nederland.
- De Fietsersbond heeft een tekort geïnventariseerd van 500 fietsparkeerplekken in het centrum.

Het centrum is bereikbaar met het openbaar vervoer, maar beperkt toegankelijk voor gehandicapten

- Het station ligt aan de rand van het centrum, hier stoppen treinen en (beperkt) bussen uit de regio.
- Op het station kunnen mensen bij het Mobipunt fietsen huren en in de toekomst ook elektrische auto's.
- Gehandicapten Platform Schagen ziet knelpunten in het verkeer voor mensen met een beperking, zoals op- en afritten.

Leefomgeving

Inwoners en bezoekers vinden het centrum een prettige plek, maar ervaren overlast van verkeer

- Het centrum heeft een breed aanbod van (lokale) winkels, (super)markt(en), horeca en cultuur.
- Sommige straten in het centrum zijn ongeschikt voor de huidige hoeveelheid verkeer.
- Bewoners klagen al jaren over (vracht)verkeer in het centrum, zoals in de Thorbeckestraat.

De Schager lucht is van goede kwaliteit, maar Schagen heeft moeite om te verduurzamen

- In Schagen zijn de fijnstof- en stikstofconcentraties onder de advieswaardes van de luchtkwaliteitsindex.
- Ondanks klimaatdoelen is de CO2-uitstoot van verkeer en vervoer in Schagen tussen 2009 en 2018 onveranderd.
- Schagen is nog onvoldoende voorbereid op extreme regenval of hittegolven in de toekomst.

Fietsen en wandelen zijn goed voor de gezondheid

- Mensen die fietsen en wandelen zijn gezonder dan mensen die dit niet doen.

Beleid

De gemeente heeft een Ambitieplan 'Verkeer in Schagen' en wil een nieuw plan voor het centrum

- De gemeenteraad discussieert al jaren over het verkeer in het centrum.
- 'Verkeer in Schagen' richt zich op: veilige inrichting, schoolroutes en kruisingen, fietspadennetwerk en parkeerregulering.
- De gemeente wil alle niet-toegangswegen in het centrum inrichten op een maximumsnelheid van 30km/u.
- De gemeente wil inzetten op het concept 'duurzaam veilige inrichting', dit leidt gemiddeld tot 30 procent minder verkeersdoden.
- De gemeente wil meer laad- en parkeerplekken voor (elektrische) fietsen en elektrische auto's.

De gemeente heeft kaders voor het verkeersplan, zonder vastgesteld budget

- Gratis parkeren en aanleg van extra parkeerplaatsen staan vermeld in het huidige coalitieakkoord.
- De gemeente werkt aan een ontwikkel- en omgevingsvisie, die raken aan de verkeerssituatie in het centrum.
- Voor het uitvoeren van het verkeersplan voor het centrum heeft de gemeente nog geen budget bepaald.

De gemeente experimenteert met een autoluwe Markt

- Terrassen hebben tijdelijk meer ruimte op de Markt met minder parkeerplekken en eenrichtingsverkeer tot gevolg.
- De gemeente start een pilot waarin de Markt op zaterdag vanaf 18 uur en zondags autoluw wordt.

Veiligheid

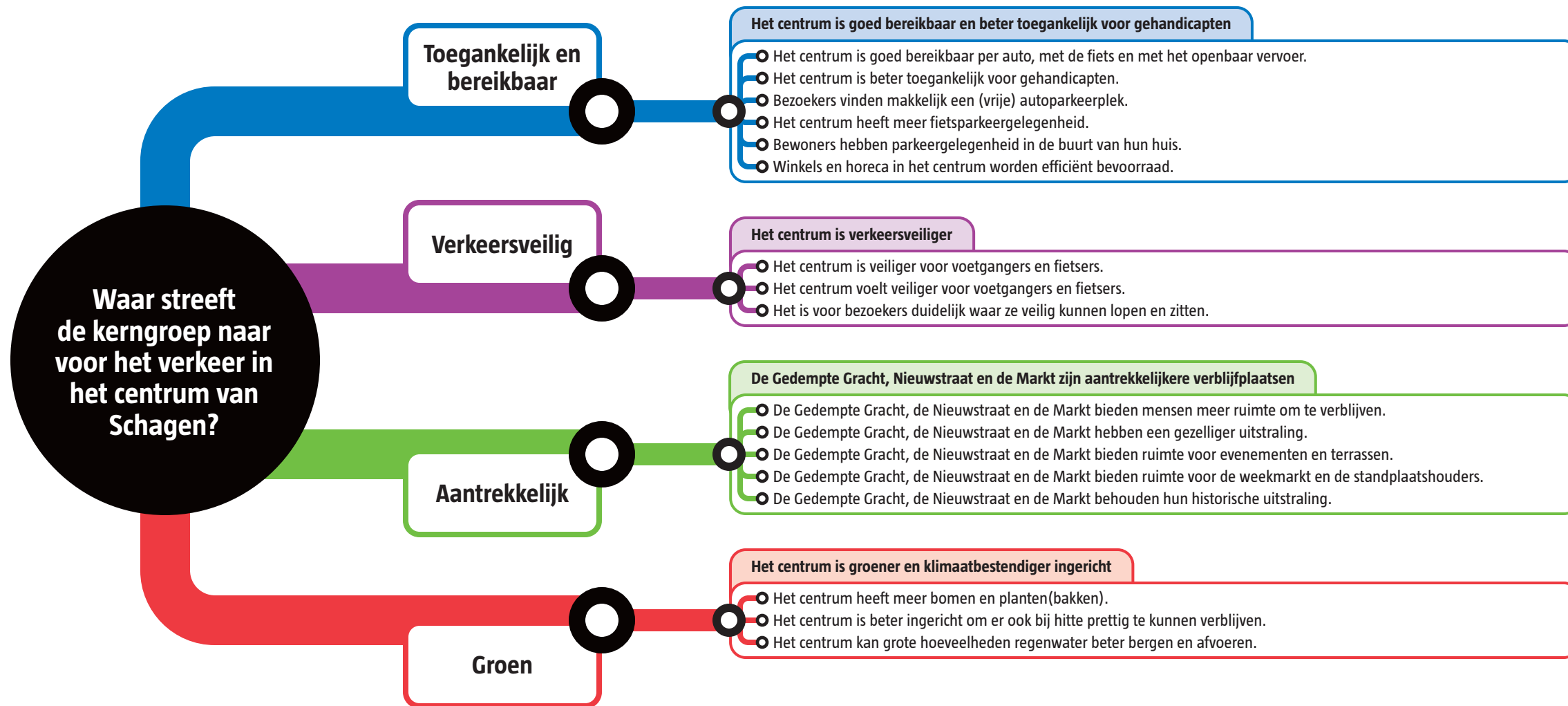
Verkeersdeelnemers voelen zich soms onveilig in het centrum en Schagen kent relatief veel ongevallen

- Op rechte asfaltwegen in het centrum rijden automobilisten vaak harder dan de maximumsnelheid.
- (Schoolgaande) fietsers en voetgangers voelen zich niet overal veilig door (vracht)auto's, zoals aan de Langestraat.
- Ouderen voelen zich soms niet veilig op de weg en het aantal ouderen neemt in de toekomst toe.
- Voor mensen met een (visuele) beperking voelt oversteken bij drukte onveilig, zoals bij Makado.

Over deze kaart

Deze kaart geeft een overzicht van relevante trends en factoren bij het nadenken over het verkeer in het centrum van Schagen. Deze kaart is gemaakt door De Argumentenfabriek op basis van beleidsstukken van de gemeente, literatuuronderzoek en twee denksessies met elf belanghebbenden uit Schagen, zoals ondernemers en inwoners. Met dank aan allen voor hun denkwerk.

Doelenkaart



Over deze kaart

Deze kaart geeft weer welke doelen de kerngroep nastreeft voor het verkeer in het centrum van de stad Schagen. Op deze kaart bedoelen we met het centrum het gebied tussen de N245, het spoor, de Beethovenlaan en de Zuiderweg. Deze kaart is gemaakt door De Argumentenfabriek op basis van denksessies met de kerngroep. De kerngroep is een groep van elf belanghebbenden, zoals inwoners en ondernemers. Met dank aan allen voor hun denkwerk.

Wat zijn drie denkrichtingen voor het verkeer in het centrum van Schagen?

A. Een fiets- en wandelcentrum

Beschrijving

De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt zijn er voor voetgangers en fietsers en zijn afgesloten voor auto's en scooters. Bezoekers die met de auto komen, rijden via verkeersborden naar vrije, gratis parkeerplaatsen aan de randen van het centrum. Vanaf hier is het maximaal 800 meter lopen naar de Markt. De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt hebben bomen en planten(bakken), er zijn volop fietsparkeerplekken en bankjes om te zitten.

Kenmerken

De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt

Toegankelijkheid

- De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt zijn afgesloten voor auto's en scooters, met uitzondering van bewoners, leveranciers en gehandicapten met een vergunning.
- Parkeerplekken zijn gratis en zijn er voor bewoners en gehandicapten met een vergunning, en niet voor bezoekers.

Bevoorrading

- Leveranciers voor de Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt laden en lossen goederen voor 12 uur 's middags op een plek naar wens.

Inrichting openbare ruimte

- De openbare ruimte is ingericht vanuit de *shared space*-gedachte: er is geen onderscheid tussen rijweg en stoep en er zijn geen verkeersborden.
- De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt bieden minder autoparkeerplekken.
- De Markt biedt volop ruimte aan bomen, planten(bakken) en terrassen en ook aan bankjes en fietsparkeerplekken.
- De Gedempte Gracht en de Nieuwstraat bieden ruimte aan bomen, planten(bakken) en bankjes, en beperkte ruimte aan fietsparkeerplekken.
- Ribbellijnen bieden gehandicapten houvast bij het lopen en rijden.

Centrum

- Supermarktleveranciers leveren goederen buiten de start- en eindtijden van school.
- Het centrum biedt aan de randen net zo veel parkeergelegenheid als nu.
- Het parkeerdak van Makado is 's nachts en in het weekend open voor parkeren.
- In het centrum geldt een maximumsnelheid van 30 km/u.
- De wegen naar de Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt hebben brede en duidelijk aangegeven fietspaden.

B. Een flexibel centrum

Beschrijving

De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt zijn bereikbaar per auto en scooter, behalve op zaterdag na 18 uur en op zondag. Bezoekers kunnen maximaal één uur parkeren tegen betaling. Voor lang parkeren rijden bezoekers via verkeersborden naar vrije parkeerplaatsen (met elektrische laadpalen) aan de randen van het centrum. Vanaf hier is het maximaal 800 meter lopen naar de Markt, en zijn er deelfietsen beschikbaar. De Gedempte Gracht en de Nieuwstraat hebben weinig bomen, planten(bakken) en fietsparkeerplekken.

Kenmerken

De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt

Toegankelijkheid

- De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt zijn vanaf zaterdag 18 uur en op zondag afgesloten voor auto's en scooters, met uitzondering van bewoners en gehandicapten met een vergunning.
- Parkeerplekken op de Gedempte Gracht, Nieuwstraat en de Markt hebben een maximale parkeerduur van een uur en zijn betaald.

Bevoorrading

- Leveranciers voor de Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt laden en lossen goederen voor 12 uur's middags op laad- en losplekken.

Inrichting openbare ruimte

- De openbare ruimte is ingericht met een duidelijk onderscheid tussen rijweg en stoep en met verkeersborden.
- De Gedempte Gracht en de Nieuwstraat hebben evenveel autoparkeerplekken als nu.
- De Markt heeft minder autoparkeerplekken dan nu (pre-corona), en meer ruimte voor terrassen, bomen en planten.
- De Gedempte Gracht en de Nieuwstraat bieden beperkt ruimte aan bomen, planten(bakken), bankjes en fietsparkeerplekken.
- Stoepen en (ribbel)lijnen bieden gehandicapten houvast bij het lopen en rijden.

Centrum

- Supermarktleveranciers leveren goederen op elk moment van de dag.
- Het centrum heeft nieuwe parkeergelegenheid zoals een betaalde parkeergarage met groen dak of een groter (dan nu) parkeerterrein aan de Julianalaan.
- Bij het station en op de parkeerplekken aan de randen van het centrum zijn (elektrische) deelfietsen te huur.
- Parkeerplekken die het dichtst bij de Gedempte Gracht, de Markt en de Nieuwstraat liggen, hebben laadpalen.
- Het parkeerdak van Makado is 's nachts en in het weekend open voor parkeren.
- In het centrum geldt een maximumsnelheid van 30 km/u.

C. Een autogericht centrum

Beschrijving

De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt zijn toegankelijk voor auto's en scooters. Bezoekers mogen maximaal twee uur gratis parkeren voor de deur van winkels. Bezoekers vinden meer parkeerplaatsen aan de randen van het centrum. De Gedempte Gracht en de Markt hebben weinig bomen, planten(bakken) en fietsparkeerplekken.

Kenmerken

De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt

Toegankelijkheid

- De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt zijn vrij toegankelijk voor auto's en scooters.
- Parkeerplekken zijn gratis en toegankelijk voor iedereen.

Bevoorrading

- Leveranciers laden en lossen goederen op elk moment van de dag op laad- en losplekken.

Inrichting openbare ruimte

- De openbare ruimte is ingericht met een duidelijk onderscheid tussen rijweg en stoep en met verkeersborden.
- De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt hebben evenveel autoparkeerplekken als nu (pre-corona).
- De Markt biedt beperkt ruimte aan bomen, planten(bakken) en terrassen.
- De Gedempte Gracht en de Nieuwstraat bieden beperkt ruimte aan bomen, planten(bakken), bankjes en fietsparkeerplekken.
- Stoepen en (ribbel)lijnen bieden gehandicapten houvast bij het lopen en rijden.

Centrum

- Supermarktleveranciers leveren goederen op elk moment van de dag.
- Het centrum heeft ruim nieuwe parkeergelegenheid zoals een groter parkeerterrein aan de Julianalaan.
- Het parkeerdak van Makado is 's nachts en in het weekend open voor parkeren.
- Op de huidige 50km/u-wegen in het centrum blijft dit de maximumsnelheid.

Over deze tabel

Deze tabel geeft een overzicht van drie denkrichtingen voor het centrum in Schagen. De denkrichtingen verschillen op cruciale aspecten, namelijk de mate waarin de auto welkom is en de mate waarin de openbare ruimte een duidelijke inrichting kent. Door deze denkrichtingen te beargumenteren krijgen mensen in Schagen inzicht in voor- en tegenargumenten en kan de gemeente een weloverwogen besluit nemen voor het verkeer in het centrum. Een weloverwogen oplossing hoeft niet één van deze drie te zijn, maar kan ook uit een tussenvorm bestaan. Op deze tabel bedoelen we met het centrum het gebied tussen de N245, het spoor, de Beethovenlaan en de Zuiderweg. Deze denkrichtingen zijn tot stand gekomen tijdens een denk- en participatietraject met belanghebbenden over het verkeer in het centrum van Schagen. Met dank aan allen voor hun denkwerk.

Argumentenkaart Verkeer in Schagen

Denkrichting A: een Fiets- en wandelcentrum

Wat zijn voor Schagen de argumenten voor en tegen denkrichting A: een Fiets- en wandelcentrum?

Voor

Tegen

Mobiliteit

Mobiliteit

Veiligheid

Veiligheid

Leefomgeving

Leefomgeving

Voor

Tegen

Economie

Economie

Uitvoerbaarheid

Uitvoerbaarheid

Politiek

Politiek

Een fiets- en wandelcentrum is duidelijk, toegankelijker voor fietsers en voetgangers en met weinig files

- 1 Het centrum is voor fietsers en voetgangers beter toegankelijk dan nu en er zijn meer fietsparkeerplekken.
- 2 Het centrum kent een goede verkeersdoorstroom omdat er minder autoverkeer is.
- 3 Voor bezoekers is het duidelijk waar ze wel en niet mogen parkeren, en het is gratis.

Een fiets- en wandelcentrum is en voelt veiliger

- 4 Zonder auto's en scooters is en voelt het kerncentrum veiliger voor bezoekers.
- 5 Zonder auto's en scooters kunnen mensen (met een beperking) zich vrijer en veiliger bewegen.
- 6 Op alle wegen in het centrum is de maximumsnelheid 30km/u, dit helpt ongevallen verminderen.
- 7 Het in- en uitgaan van de school is veiliger doordat supermarktleveranciers op dat moment niet leveren.

Een fiets- en wandelcentrum is een rustig en aantrekkelijk verblijfsgebied

- 8 Fietsers en voetgangers bewegen zorgeloos omdat ze niet op auto's en scooters hoeven te letten.
- 9 De grotere hoeveelheid bomen en planten zijn rustgevend voor mensen.
- 10 Zonder auto's en met bankjes hebben mensen ruimte voor ontmoeting en het maken van een praatje.
- 11 Zonder auto's en scooters en met 30 km/u-wegen is het centrum rustiger en stiller dan nu.
- 12 Fietsparkeerplekken zorgen voor een opgeruimd straatbeeld.

Een fiets- en wandelcentrum is beter in staat om te gaan met het veranderende klimaat

- 13 De grotere hoeveelheid bomen in het kerncentrum biedt meer schaduw in de zomer.
- 14 Bomen en planten helpen regenwater afvoeren en gaan wateroverlast van hevige regen tegen.

Een fiets- en wandelcentrum is gezond

- 15 Door meer bomen en planten en minder auto's en scooters is de lucht schoner dan nu.
- 16 Een fiets- en wandelcentrum stimuleert mensen met de fiets of lopend te komen.

Een fiets- en wandelcentrum is goed voor de lokale economie

- 17 Een fiets- en wandelcentrum is een gastvrije winkelomgeving, want bezoekers hebben bewegingsvrijheid.
- 18 Marktkramen kunnen zich naar de winkels richten waardoor ze elkaar versterken en niet afsluiten.
- 19 Mensen die per fiets of te voet komen winkelen, doen vaker een herhaalaankoop dan automobilisten.
- 20 In het kerncentrum is de fysieke ruimte vrij voor ander gebruik, zoals evenementen en terrassen.

Een fiets- en wandelcentrum is duidelijk en goed te handhaven

- 21 Voor bezoekers is het duidelijk dat zij met de auto en per scooter het kerncentrum niet in mogen.

Een fiets- en wandelcentrum past bij de gemeentelijke ambities

- 22 De gemeente realiseert een deel van haar duurzaamheidsambities zoals door meer bomen en planten.
- 23 Een fiets- en wandelcentrum straalt uit dat de gemeente duurzaamheid serieus neemt.

Een fiets- en wandelcentrum beperkt de toegankelijkheid van het centrum

- 24 Automobilisten en scooterrijders moeten het laatste stuk naar de Markt lopen, dit kost tijd en moeite.
- 25 Minder mobiele mensen zonder gehandicaptenvergunning kunnen moeilijk in het centrum komen.
- 26 Een fiets- en wandelcentrum is minder toegankelijk omdat er relatief weinig openbaar vervoer is in Schagen.

Een fiets- en wandelcentrum lost (toekomstige) verkeersproblemen niet op en is inefficiënt

- 27 Auto's moeten buiten het kerncentrum parkeren, waardoor daar meer vraag naar parkeerplekken komt.
- 28 Fietsers moeten vaart minderen om (onverwachte) voetgangers te ontwijken, dit kost meer tijd.
- 29 Het kerncentrum is ook afgesloten voor auto's en scooters als bijna niemand er last van heeft, zoals 's winters.

Een centrum waar verkeersdeelnemers ruimte delen zonder borden en stoepen (shared space) is onveilig

- 30 Zonder duidelijke inrichting wordt het verkeer chaotisch, vooral als (elektrische) fietsen hard fietsen.
- 31 Minder mobiele of slechtziende mensen kunnen zich onveilig voelen bij gebrek aan borden en stoepen.

Een fiets- en wandelcentrum heeft nadelige gevolgen voor bewoners

- 32 Bewoners van het kerncentrum hebben minder mogelijkheden om dicht bij huis te parkeren.
- 33 Inwoners aan de centrumranden ervaren hinder van automobilisten op zoek naar een vrije parkeerplek.
- 34 Bij 30 km/u stoten auto's meer stikstof en CO₂ uit dan wanneer zij 50 km/u rijden.

Een fiets- en wandelcentrum kan slecht uitpakken voor de lokale economie

- 35 Sommige mensen halen inkopen liever online of elders als ze niet makkelijk dichtbij kunnen parkeren.
- 36 Sommige mensen maken minder gebruik van horeca als ze niet makkelijk voor de deur kunnen parkeren.
- 37 Bij slecht weer zoals sneeuw, blijven mensen eerder thuis omdat ze niet dichtbij kunnen parkeren.
- 38 Mensen die met de fiets of te voet komen, geven minder geld uit dan automobilisten.
- 39 Schagen verliest zijn onderscheidende karakter en voordeel in de regio als autogericht centrum.

Een fiets- en wandelcentrum leidt tot problemen en hogere kosten voor ondernemers

- 40 Voor bedrijven kunnen de kosten en logistieke problemen van bevoorrading toenemen omdat ze zich aan bepaalde tijden moeten houden.

Een fiets- en wandelcentrum leidt tot problemen en kosten in uitvoering en handhaving

- 41 Er moet een systeem komen om auto's en scooters te weren, dit kost tijd, geld en is technisch lastig.
- 42 Een verbod op scooters en niet op (elektrische) fietsen leidt tot verzet onder scooterrijders.
- 43 De gemeente moet haar verkeersbeleid aanpassen en het centrum herinrichten, dit kost tijd en geld.

Een autoluw kerncentrum ligt politiek gevoelig

- 44 Bij inwoners en ondernemers is weerstand tegen een autoluw kerncentrum; de politiek praat er al jaren over.
- 45 Met een fiets- en wandelcentrum stelt de politiek de ene verkeersdeelnemer achter op anderen.

Over deze kaart

De gemeente Schagen denkt na over de inrichting van het verkeer in het centrum van Schagen. Hiervoor nodigt zij haar inwoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden uit om mee te denken. Ook u bent van harte uitgenodigd. Een groep van belanghebbenden heeft onder leiding van De Argumentenfabriek drie denkrichtingen voor het verkeer in het centrum geformuleerd en beargumenteerd. De denkrichtingen verschillen op meerdere aspecten, bijvoorbeeld de mate waarin de auto welkom is en de mate waarin de openbare ruimte een duidelijke inrichting kent. De denkrichtingen zijn bewust verschillend geformuleerd, om zicht te krijgen op de breedte van de mogelijkheden en argumenten. Het is niet zo dat de gemeente alleen uit één van deze drie denkrichtingen kiest, een tussenvorm is ook mogelijk. Deze Argumentenkaart toont de argumenten voor en tegen denkrichting A: een fiets- en

wandelcentrum, in vergelijking met de huidige situatie. De denkrichtingen zijn volledig beschreven op een aparte Denkrichtingenkaart. In de kern komt denkrichting A neer op het volgende: De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt (kerncentrum) zijn er voor voetgangers en fietsers en zijn afgesloten voor auto's en scooters. Bezoekers die met de auto komen, rijden via verkeersborden naar vrije parkeerplaatsen aan de randen van het centrum. Vanaf hier is het maximaal 800 meter lopen naar de Markt. De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt hebben bomen en planten (bakken), er zijn volop fietsparkeerplekken en bankjes om te zitten. Deze kaart is gemaakt op basis van denksessies met elf belanghebbenden: inwoners, winkeliers, horeca, de Fietsersbond, het Gehandicaptenplatform en de gemeente onder leiding van De Argumentenfabriek. Wij danken allen voor hun denkwerk.

Argumentenkaart Verkeer in Schagen

Denkrichting B: een Flexibel centrum

Wat zijn voor Schagen de argumenten voor en tegen denkrichting B: een Flexibel centrum?

Voor

Tegen

Mobiliteit

Mobiliteit

Veiligheid

Veiligheid

Leefomgeving

Leefomgeving

Economie

Economie

Uitvoerbaarheid

Uitvoerbaarheid

Politiek

Politiek

Een flexibel centrum is toegankelijk voor inwoners en bezoekers en kent een goede doorstroom

- 1 Bezoekers kunnen doordeweeks met de auto in hartje centrum blijven komen.
- 2 Mensen die minder mobiel zijn kunnen doordeweeks met de auto blijven komen.
- 3 Het centrum kent een goede verkeersdoorstroom omdat auto's er kort parkeren.
- 4 Een flexibel centrum speelt in op het toenemend aantal bezoekers met een nieuwe parkeergarage.

Een flexibel centrum is gemakkelijk voor inwoners en bezoekers

- 5 Mensen met een beperking vinden makkelijk hun weg door duidelijke inrichting van de openbare ruimte.
- 6 Automobilisten van elektrische auto's kunnen hun auto gemakkelijk opladen aan één van de laadpalen.
- 7 Bezoekers kunnen met deelfietsen spontaan een fietstochtje maken.

Een flexibel centrum is en voelt veiliger

- 8 Op alle wegen in het centrum is de maximumsnelheid 30km/u, dit helpt ongevallen verminderen.
- 9 Mensen voelen zich veiliger omdat duidelijk is waar verkeersdeelnemers wel en niet mogen komen.

Een flexibel centrum is (op zondag) een rustig en aantrekkelijk verblijfsgebied

- 10 De grotere hoeveelheid bomen en planten op de Markt zijn rustgevend voor mensen.
- 11 Op autoluwe momenten hebben mensen ruimte om elkaar te ontmoeten en een praatje te maken.
- 12 Op autoluwe momenten is het centrum stiller, omdat er geen auto's rijden.
- 13 De 30 km/u-wegen maken het kerncentrum rustiger en stiller voor omwonenden dan nu.

Een flexibel centrum is beter in staat om te gaan met het veranderende klimaat

- 14 De extra bomen op de Markt bieden meer schaduw in de zomer.
- 15 Extra bomen en planten op de Markt voeren regenwater af en gaan zo overlast van hevige regen tegen.

Een flexibel centrum is gezond

- 16 Door iets meer groen en minder auto's en scooters op autoluwe momenten is de lucht schoner dan nu.
- 17 Een flexibel centrum stimuleert mensen op autoluwe momenten om met de fiets of lopend te komen.

Een flexibel centrum is goed voor de lokale economie

- 18 Een flexibel centrum is geschikt voor divers winkelpubliek: mensen die dichtbij willen parkeren en mensen die willen rondsleren zonder verkeer.
- 19 Er is meer ruimte beschikbaar op de Markt voor ander gebruik dan auto's, zoals evenementen en terrassen.

Een flexibel centrum is makkelijk uitvoerbaar

- 20 Een flexibel centrum is makkelijk te handhaven; mensen kennen de autoluwe momenten uit de zomer.
- 21 Het stimuleren van deelfietsen is makkelijk, omdat er al deelfietsen zijn.

Een flexibel centrum is een compromis in het debat

- 22 Een flexibel centrum houdt rekening met auto-voorstanders en voorstanders van meer ruimte en groen.
- 23 De gemeente kan haar duurzaamheidsambities deels realiseren zoals door meer bomen op de Markt.

Een flexibel centrum beperkt de toegankelijkheid van hartje centrum

- 24 Bezoekers moeten vaker verder weg parkeren door autoluwe momenten en minder parkeerplekken.
- 25 Minder mobiele mensen zonder gehandicaptenvergunning kunnen niet altijd meer in het kerncentrum komen.
- 26 In het kerncentrum mogen mensen 1 uur parkeren, dit beperkt hen in activiteiten die zij kunnen doen.
- 27 Betaald parkeren maakt het centrum minder toegankelijk voor mensen die met de auto willen komen.
- 28 Omdat er weinig openbaar vervoer is, is het belangrijk dat mensen met de auto kunnen komen.

Een flexibel centrum lost verkeersdruk niet op en is inefficiënt

- 29 Auto's moeten 's weekends buiten het kerncentrum parkeren, dit maakt parkeerplekken elders drukker.
- 30 Het kerncentrum is elke zondag dicht voor auto's en scooters, ook als het niet druk is zoals 's winters.
- 31 Mensen rijden vaker rond in het kerncentrum op zoek naar een parkeerplek, dit leidt tot meer verkeer.

Een flexibel centrum is en voelt (op momenten) onveilig

- 32 Het centrum is en voelt onveilig, omdat er doordeweeks nog steeds veel auto's komen.
- 33 Verschillende regels voor verschillende momenten kunnen tot misverstanden leiden onder verkeersdeelnemers.

Een flexibel centrum heeft beperkt groen

- 34 Zonder ruimte voor bomen en waterafvoer, kan het centrum slecht omgaan met klimaatverandering.
- 35 Een nieuw te bouwen parkeergarage gaat ten koste van bomen en planten aan de centrumranden.
- 36 Bij 30 km/u stoten auto's meer stikstof en CO₂ uit dan wanneer zij 50 km/u rijden.

Een flexibel centrum is rommelig en lelijk

- 37 Zonder rekken slingeren fietsen eerder rond, dit is rommelig en hindert voetgangers.
- 38 Een flexibel centrum heeft laadpalen voor elektrische auto's die niet mooi zijn in de openbare ruimte.

Een flexibel centrum kan slecht uitpakken voor de lokale economie

- 39 Betaald parkeren (met tijdslijm) kan bezoekers afschrikken, waardoor omzet van winkels en horeca daalt.
- 40 Autoluwe momenten kunnen bezoekers afschrikken, waardoor omzet van winkels en horeca daalt.
- 41 Schagen is in de regio bekend door haar centrum met gratis parkeren en bezoekers rekenen hier op.
- 42 Voor bedrijven in het kerncentrum kunnen de kosten en logistieke problemen van bevoorrading toenemen omdat ze zich aan bepaalde tijden moeten houden.

Een flexibel centrum leidt tot problemen in uitvoering en handhaving

- 43 Er moet een systeem komen om auto's en scooters te weren, dit kost tijd, geld en is technisch lastig.
- 44 Een verbod op scooters maar niet op (elektrische) fietsen is moeilijk te handhaven.
- 45 Voor bezoekers (van ver) is het onduidelijk wanneer het centrum toegankelijk is met de auto.
- 46 Het is lastig een bedrijf te vinden dat deelfietsen wil aanbieden vanwege weinig vraag naar deelfietsen.

Een flexibel centrum leidt tot kosten voor de gemeente

- 47 Het realiseren van een parkeergarage en laadpalen, en onderhouden van parkeerplekken kost geld.

Een flexibel centrum ligt politiek gevoelig

- 48 Een flexibel centrum heeft kort en betaald parkeren; hiervoor bestaat weerstand bij inwoners en ondernemers.

Over deze kaart

De gemeente Schagen denkt na over de inrichting van het verkeer in het centrum van Schagen. Hiervoor nodigt zij haar inwoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden uit om mee te denken. Ook u bent van harte uitgenodigd. Een groep belanghebbenden heeft onder leiding van De Argumentenfabriek drie denkrichtingen voor het verkeer in het centrum geformuleerd en beargumenteerd. De denkrichtingen zijn bewust verschillend geformuleerd, om zicht te krijgen op de breedte van de mogelijkheden en argumenten. Het is niet zo dat de gemeente alleen uit één van deze drie denkrichtingen kiest, een tussenvorm is ook mogelijk. De denkrichtingen verschillen op meerdere aspecten, bijvoorbeeld de mate waarin de auto welkom is en de mate waarin de openbare ruimte een duidelijke inrichting kent. Deze Argumentenkaart toont de argumenten voor en tegen denkrichting B: een flexibel centrum, in vergelijking met

de huidige situatie. De denkrichtingen zijn volledig beschreven op een aparte Denkrichtingenkaart. In de kern komt denkrichting B neer op het volgende: De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt (kerncentrum) zijn bereikbaar per auto en scooter, behalve op zaterdag na 18 uur en op zondag. Bezoekers kunnen maximaal één uur parkeren tegen betaling. Voor lang parkeren rijden bezoekers via verkeersborden naar vrije parkeerplaatsen (met elektrische laadpalen) aan de randen van het centrum. Vanaf hier is het maximaal 800 meter lopen naar de Markt, en zijn er deelfietsen beschikbaar. Op de Markt zijn bomen, planten(bakken) en fietsparkeerplekken. Deze kaart is gemaakt op basis van denksessies met elf belanghebbenden: inwoners, winkeliers, horeca, de Fietsersbond, het Gehandicaptenplatform en de gemeente onder leiding van De Argumentenfabriek. Wij danken allen voor hun denkwerk.

Argumentenkaart Verkeer in Schagen

Denkrichting C: een Autogericht centrum

Wat zijn voor Schagen de argumenten voor en tegen denkrichting C: een Autogericht centrum?

Voor

Tegen

Mobiliteit

Een autogericht centrum is toegankelijk voor inwoners en bezoekers

- 1 Alle bezoekers en inwoners kunnen - net als nu - gratis voor de deur van winkels en horeca parkeren.
- 2 Omdat er weinig openbaar vervoer is, is het belangrijk dat mensen met de auto kunnen komen.
- 3 Mensen die minder mobiel zijn kunnen gemakkelijk met de auto in het centrum komen.
- 4 Een autogericht centrum faciliteert het groeiende aantal auto's in de gemeente.

Veiligheid

De inrichting van een autogericht centrum is duidelijk en veilig

- 5 De wegen hebben stoepen en borden waardoor verkeersdeelnemers weten waar ze aan toe zijn.

Leefomgeving

Een autogericht centrum is gemakkelijk voor mensen

- 6 Het is voor mensen prettig als ze voor de deur kunnen parkeren, ook bij slecht weer of grote inkopen.
- 7 Inwoners en bezoekers zijn gewend aan een autogericht centrum.

Economie

Een autogericht centrum is goed voor de lokale economie

- 8 Horeca en winkels blijven mensen trekken (uit de regio) omdat zij dichtbij kunnen parkeren.
- 9 Uit onderzoek blijkt dat bezoekers die met de auto komen meer geld uitgeven.

Uitvoerbaarheid

Een autogericht centrum is voor de gemeente makkelijk uitvoerbaar

- 10 De gemeente hoeft niks aan te passen ten opzichte van de huidige situatie.
- 11 De gemeente hoeft geen investeringen te doen, zoals voor herinrichting van de openbare ruimte.

Politiek

Met een autogericht centrum kiest de gemeente voor een onderscheidend karakter

- 12 Gratis voor de deur parkeren is kenmerkend voor het centrum van Schagen.

Een autogericht centrum is politiek gezien een makkelijke keuze

- 13 Het college en de raad hoeven het verkeersplan voor het centrum niet aan te passen.

Mobiliteit

Een autogericht centrum beperkt de toegankelijkheid en doorstroom in het centrum

- 14 Parkeerplekken in het centrum zijn schaars.
- 15 Voetgangers hebben weinig ruimte omdat de wegen zijn ingericht op auto's en parkeerplekken.
- 16 Fietsers en auto's ondervinden vertraging vanwege de vele auto's in het centrum.
- 17 Een autogericht centrum wordt steeds drukker, omdat de gemeente Schagen huizen bij gaat bouwen.
- 18 Door drukte hebben automobilisten vaker parkeerschade, dit wekt irritatie en kost geld.

Veiligheid

Een autogericht centrum is onveilig

- 19 Het centrum is en voelt onveilig, door de vele auto's en het in- en uitparkeren.
- 20 Het centrum is en voelt onveilig voor minder mobiele mensen, omdat er veel auto's zijn.

Leefomgeving

Een autogericht centrum is geen fijne woon- of verblijfplaats

- 21 Het centrum is druk, onoverzichtelijk en lawaaiig door de vele auto's.
- 22 Het centrum heeft veel steen en weinig groen, dit is weinig rustgevend en minder mooi.
- 23 Het centrum heeft gauw wateroverlast, vanwege veel tegels en weinig groen of waterafvoer.
- 24 Het centrum is heet in de zomer, vanwege het gebrek aan groen om warmte op te nemen.
- 25 Zonder rekken slingeren fietsen eerder rond, dit is rommelig en hindert voetgangers.

Een autogericht centrum is ongezond

- 26 De uitlaatgassen van auto's zijn vies en slecht voor de gezondheid.
- 27 Een autogericht centrum moedigt mensen niet aan om te bewegen.

Economie

Een autogericht centrum kan slecht uitpakken voor de lokale economie

- 28 Winkels en horeca kunnen omzet mislopen als het centrum door verkeersdrukke slecht bereikbaar is.
- 29 Winkels en horeca kunnen omzet mislopen want een autogericht centrum met weinig groen is niet zo gezellig.
- 30 Voor bedrijven kunnen de kosten van bevoorrading toenemen omdat het centrum drukker is.
- 31 Automobilisten doen minder vaak herhaalaankopen dan mensen die per fiets of te voet komen winkelen.
- 32 Veel parkeerplekken in het centrum betekent minder ruimte voor ander gebruik zoals evenementen en terrassen.

Uitvoerbaarheid

Een autogericht centrum levert voor de gemeente kosten op in de uitvoering

- 33 Het onderhouden van parkeerplekken kost de gemeente geld.

Politiek

Een autogericht centrum ligt politiek gevoelig

- 34 Met een autogericht centrum stelt de politiek voetgangers en fietsers achter op automobilisten.

Een autogericht centrum past niet bij de gemeentelijke ambities

- 35 Een autogericht centrum draagt nauwelijks bij aan de duurzaamheidsambities van de gemeente.

Over deze kaart

De gemeente Schagen denkt na over de inrichting van het verkeer in het centrum van Schagen. Hiervoor nodigt zij haar inwoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden uit om mee te denken. Ook u bent van harte uitgenodigd. Een groep belanghebbenden heeft onder leiding van De Argumentenfabriek drie denkrichtingen voor het verkeer in het centrum geformuleerd en beargumenteerd. De denkrichtingen verschillen op cruciale aspecten, namelijk de mate waarin de auto welkom is en de mate waarin de openbare ruimte een duidelijke inrichting kent. De denkrichtingen zijn bewust verschillend geformuleerd, om zicht te krijgen op de breedte van de mogelijkheden en argumenten. Het is niet zo dat de gemeente alleen uit één van deze drie denkrichtingen kiest, een tussenvorm is ook mogelijk. Deze Argumentenkaart toont de argumenten voor en tegen denkrichting C: een Autogericht centrum, in vergelijking met de huidige situatie.

De denkrichtingen zijn volledig beschreven op een aparte Denkrichtingenkaart. In de kern komt denkrichting C neer op het volgende: De Gedempte Gracht, de Nieuwstraat en de Markt (kerncentrum) zijn toegankelijk voor auto's en scooters. Bezoekers mogen maximaal twee uur gratis parkeren voor de deur van winkels. Bezoekers vinden meer parkeerplaatsen aan de randen van het centrum. De Gedempte Gracht en de Markt hebben weinig bomen, planten(bakken) en fietsparkeerplekken. Deze kaart is gemaakt op basis van denksessies met elf belanghebbenden: inwoners, winkeliers, horeca, de Fietsersbond, het Gehandicaptenplatform en de gemeente onder leiding van De Argumentenfabriek. Wij danken allen voor hun denkwerk.

Advies kerngroep



Oordeel

De kerngroep kiest bijna unaniem voor denkrichting B met een aantal belangrijke aanpassingen

De kerngroep wil in het centrum meer parkeerruimte inruilen voor bomen en planten. Dit betekent veel minder parkeerplaatsen op de Markt en iets minder parkeerplaatsen dan nu op de Gedempte Gracht.

De kerngroep vindt een investering in groen en waterberging belangrijk om het centrum klimaatadaptief te maken.

De kerngroep vindt het een mogelijkheid om de blauwe zone te beperken tot één uur om de doorstroming van parkeerplaatsen te bevorderen.

De kerngroep ziet niks in betaald parkeren, of het beperken van leveranciers via tijden of voorkeursroutes.

De kerngroep is groot voorstander van het openstellen van het Makado-parkeerdak, ook buiten openingstijden van het winkelcentrum.

De kerngroep ziet een paaltjessysteem voor zich waarmee het gebied van de Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat afgesloten kan worden voor auto's op zondagen, zaterdag na 18:00 en tijdens de markt en evenementen.

De kerngroep ziet niet zoveel in de *shared space*-gedachte, omdat deze chaotisch is en voor sommigen onveilig aanvoelt.

Aandachtspunt voor de inrichting van de openbare ruimte is dat deze geschikt is voor kwetsbare doelgroepen, zoals mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen, dit houdt in: oversteekplaatsen en ribbellijnen voor slechtzienden, voldoende rustpunten (bankjes) voor ouderen en bestrating met weinig reliëf.

Win-win-maatregelen

Laat bordes op de ontsluitingswegen bezoekers wijzen naar vrije parkeerplekken op grote parkeerplaatsen.

Geef vanaf parkeerplaatsen de looproute aan naar het centrum.

Maak meer parkeerplaatsen met laadmogelijkheden voor elektrische auto's.

Maak meer fietsparkeerplekken in het centrum.

Maak afspraken met leveranciers over laad- en lostijden.

Maak van schuine parkeerplaatsen rechte parkeerplaatsen (is verkeersveiliger).

Maak afspraken met de exploitant van Makado over het openstellen van het parkeerdak na sluiting van het winkelcentrum.

Aandachtspunten

Laat het verkeersplan door een gespecialiseerd bureau in kaart brengen via Geographic Information System (GIS).

Maak bij het verkeersplan een bijbehorend tijdsplan voor de uitvoer.

Zet in op spoedige uitwerking van het verkeersplan zodat het de verbouw van Makado en provinciesubsidie voor bomen kan benutten.

Laat een gespecialiseerd bureau uitrekenen hoeveel realisatie van het verkeersplan gaat kosten.

Maak budget vrij voor uitvoer van het verkeersplan, zonder budget wordt het plan niet uitgevoerd.

Over deze mindmap

Deze mindmap geeft weer wat de kerngroep graag meegeeft aan de gemeenteraad van Schagen bij het denken over het verkeer in het Schager centrum. De mindmap toont aandachtspunten en win-winmaatregelen. Deze win-winmaatregelen zijn volgens de kerngroep sowieso een goed idee om te nemen. Ook laat de mindmap het oordeel van de kerngroep zien die zij vullen op basis van de argumenten voor en tegen de denkrichtingen. Het oordeel is tot stand gekomen tijdens de laatste denksessie op 24 augustus 2021, en is een weergave van de op die sessie aanwezige kerngroepleden. Met dank aan allen voor hun denkwerk.

Resultaten online enquête

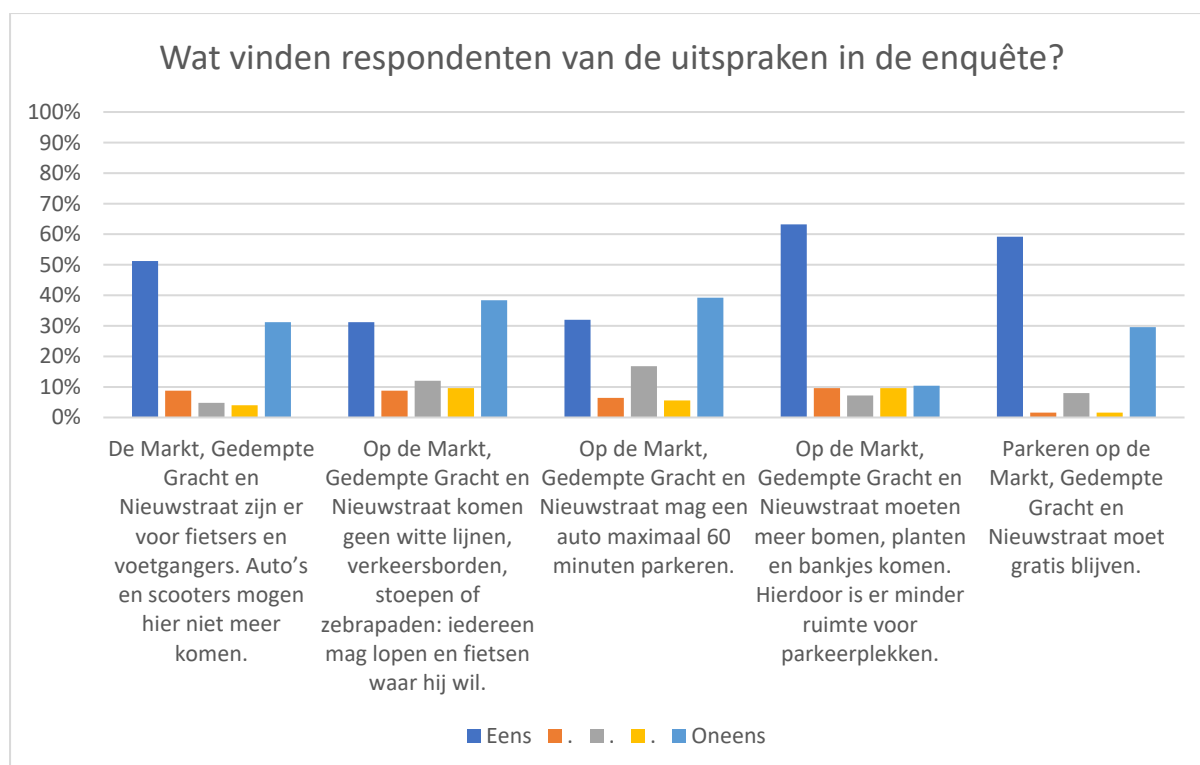
De enquête is volledig ingevuld door 125 respondenten tussen 13 september en 23 september 2021. Respondenten beantwoordden vijf uitspraken. Ze konden kiezen tussen eens, een beetje eens, neutraal, een beetje oneens of oneens. Ook konden respondenten aandachtspunten meegeven aan de gemeente (zie bijlage C).

Bij alle antwoorden zien we een flinke spreiding; de meeste mensen zijn het of helemaal eens, of helemaal oneens.

Conclusies

1. “De Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat zijn er voor fietsers en voetgangers. Auto’s en scooters mogen hier niet meer komen”. Een kleine meerderheid (51%) is het eens met deze uitspraak, maar een significante minderheid (31%) is het oneens.
2. Over de uitspraak “Op de Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat komen geen witte lijnen, verkeersborden, stoepen of zebrapaden: iedereen mag lopen en fietsen waar hij wil.” Is de middengroep veel groter dan bij andere uitspraken. Dit wordt mogelijk verklaard door het feit dat de uitspraak ingewikkeld is en respondenten er weinig gevoel bij hebben. De groep oneens (38%) is groter dan de groep eens (31%).
3. “Op de Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat mag een auto maximaal 60 minuten parkeren”. Ook hier is de middengroep groter dan bij andere uitspraken, wat erop duidt dat respondenten het bij deze uitspraak ook lastiger vinden om een mening te vormen. De groep oneens (39%) is hier, net als bij uitspraak 2, iets groter dan de groep eens (32%).
4. 63% van de respondenten is het eens met de uitspraak: “Op de Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat moeten meer bomen, planten en bankjes komen. Hierdoor is er minder ruimte voor parkeerplekken.” De groep die het oneens is, is opvallend klein (10%).
5. 59% van de respondenten is het eens met de uitspraak: “Parkeren op de Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat moet gratis blijven.” Een kleine 30% is oneens. Een meerderheid is dus voorstander van gratis parkeren in het centrum.

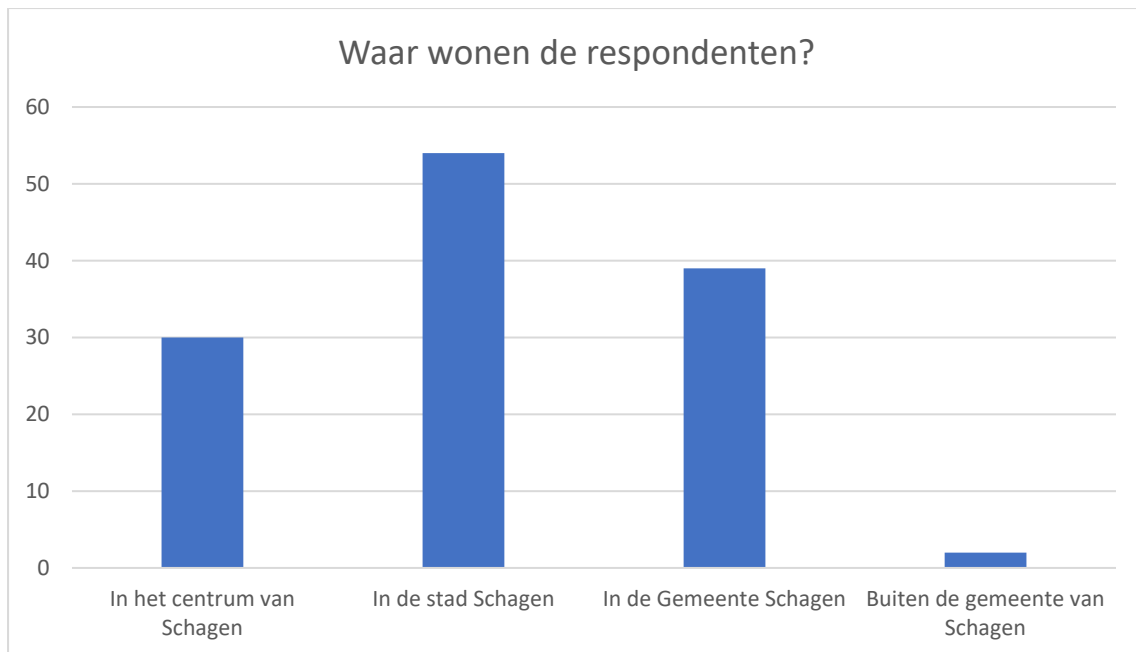
Resultaten uitspraken in grafieken



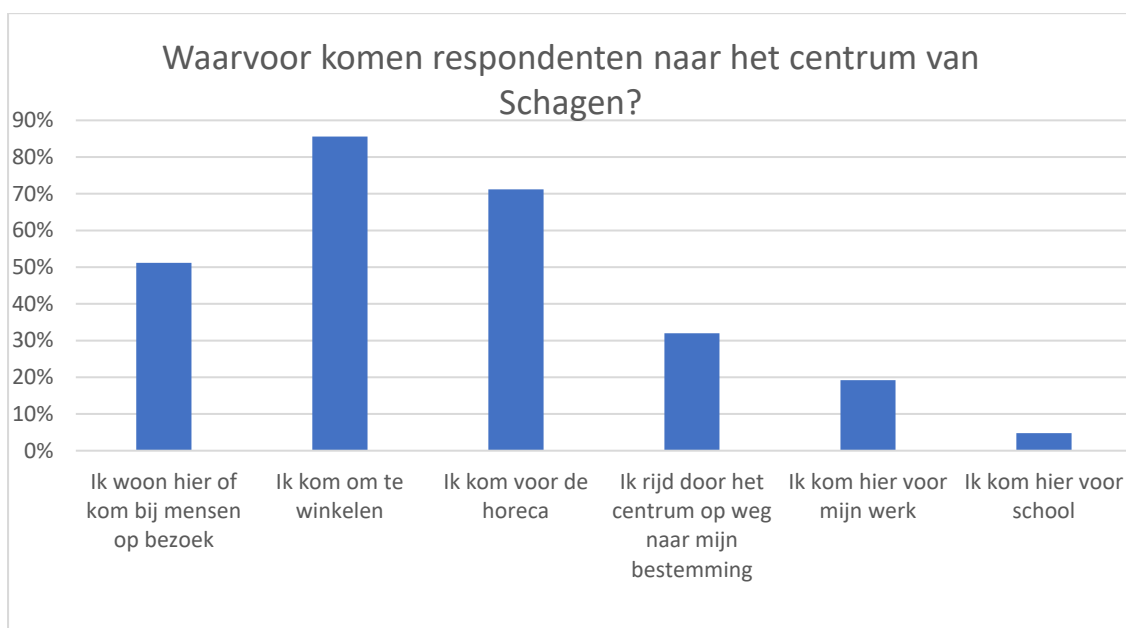
Resultaten uitspraken in een tabel

Uitspraak	% eens	% een beetje eens	% neutraal	% een beetje oneens	% oneens	Totaal
De Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat zijn er voor fietsers en voetgangers. Auto's en scooters mogen hier niet meer komen.	51%	9%	5%	4%	31%	100%
Op de Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat komen geen witte lijnen, verkeersborden, stoepen of zebrapaden: iedereen mag lopen en fietsen waar hij wil.	31%	9%	12%	10%	38%	100%
Op de Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat mag een auto maximaal 60 minuten parkeren.	32%	6%	17%	6%	39%	100%
Op de Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat moeten meer bomen, planten en bankjes komen. Hierdoor is er minder ruimte voor parkeerplekken.	63%	10%	7%	10%	10%	100%
Parkeren op de Markt, Gedempte Gracht en Nieuwstraat moet gratis blijven.	59%	2%	8%	2%	30%	100%

Over de respondenten



Van de 125 respondenten geeft slechts 1 respondent aan buiten de gemeente Schagen te wonen. Verder zijn er 30 respondenten die aangeven in het centrum te wonen.



86% van de respondenten geeft aan naar het centrum te komen om te winkelen. Daarnaast komt 71% voor de horeca, komt 51% omdat ze hier wonen of bij mensen op bezoek komen, rijdt 32% door het centrum op weg naar een bestemming, en komt nog een deel voor werk (19%) en school (5%).

Resultaten participatiebijeenkomst

Opbrengst Participatiebijeenkomst Verkeer in Schagen

deel 1 van 4

Wat zijn aandachtspunten die deelnemers de gemeente meegeven bij het nadenken over het verkeersplan?

Leefomgeving

Deelnemers hebben ideeën over faciliteiten in en inrichting van de openbare ruimte

'Deelnemers pleiten voor elektrische fietslaadpunten, bankjes, speelplekken en hangplekken voor jongeren'.

'Er is in het centrum een tekort aan toiletgelegenheden'.

'Houd stoepen in stand'.

Deelnemers willen vrachtwagens in het centrum beperken

'Vrachtwagens vanaf bepaalde grootte op piektijden mijden uit het centrum'.

'Het wordt in denkriching A druk op levermomenten van bedrijven'.

'Laat vrachtwagens voor twaalf uur laden en lossen'.

'Bevoorraden tussen bepaalde tijden met vrachtwagens mee eens (denkriching B)'.

Deelnemers maken zich zorgen over het effecten van het verplaatsen van verkeersstromen

'Denkriching A is verplaatsen van een probleem; het wordt drukker in de gebieden om het centrum heen (waterbed-effect)'.

'Doordat de Thorbeckestraat eenrichting is geworden, is het extra druk bij Christoffelhof; de fijnstofmeter slaat hier sinds augustus alarm'.

'Let goed op dat de woonomgeving buiten het centrum geen last krijgt van extra verkeer'.

Sommige deelnemers zien graag meer groen en anderen juist niet

'Bomen zijn er genoeg'.

'Een groener centrum is belangrijk'.

Een deelnemer ziet de voordelen van denkriching A voor terrassen en evenementen

'Denkriching A is mooier en praktischer voor terrassen en evenementen'.

Deelnemers willen supermarkten weren uit het centrum

'Het centrum moet er zijn voor kleine winkels die iets leuks te bieden hebben, niet voor supermarkten'.

'Verplaats supermarkten naar De Fok en Witte Paal, ('Frans model'); de meeste mensen bestellen online boodschappen'.

Deelnemers benadrukken dat bereikbaarheid essentieel is voor de lokale ondernemers

'Schagen heeft een uniek winkelbestand met een grote aantrekkingskracht op de regio en verder.'

'Bereikbaarheid met de auto van de winkels wordt door de bezoekers als zeer belangrijk ervaren'.

'Denkriching A is niet goed voor de lokale economie' ('ik ben het totaal oneens met argument 17)'.

'Houd het centrum toegankelijk voor ondernemers, bedrijven verliezen impuls aankoop in denkriching A'.

Economie

Over deze mindmap

Deze mindmap toont aandachtspunten die deelnemers schriftelijk en mondeling hebben ingebracht tijdens de participatiebijeenkomst op 18 september 2021. De Argumentenfabriek heeft de aandachtspunten samengevat en geordend. De citaten zijn (veelal) letterlijk door deelnemers benoemd. Met dank aan alle deelnemers voor hun denkwerk.

Opbrengst Participatiebijeenkomst Verkeer in Schagen

deel 2 van 4

Wat zijn aandachtspunten die deelnemers de gemeente meegeven bij het nadenken over het verkeersplan?

Mobiliteit

Deelnemers willen parkeermogelijkheden behouden voor bewoners en gehandicapten

'Er is veel vraag naar parkeerplekken'.

'Behoud parkeerplaatsen voor gehandicapten'.

'Voer een parkeerkaart in voor mensen die in het centrum wonen, en voor bewoners in omliggende wijken'.

'Wijs bezoekers de weg naar (vrije) parkeergarages'.

Deelnemers roepen op tot het maken van een duidelijke ringweg

'Maak een goede herkenbare randweg om het centrum, waar duidelijk de weg wordt gewezen naar parkeerplekken'.

'Maak een 'ring' in twee lussen: Landbouwstraat->station->Stationsweg->Thorbeckestraat/Laan->Thorbeckestraat> Beethovenlaan> Nieuwstraat>Gedempte Gracht>Laan'.

'Behoud toegangswegen: Julianalaan, Hoofdstraat, via Slotstraat en Landbouwweg. Vrachtwagenchauffeur via die weg het centrum in'.

'Maak duidelijke fiets-, wandel- en autoroutes door en naar het centrum'.

Deelnemers zijn zowel voor als tegen het weren van auto's uit het centrum

'Zonder motorverkeer heeft het centrum een mooiere uitstraling, rustiger, aantrekkelijker, schoner, veiliger'.

'Afsluiten of meer eenrichtingsverkeer creëren leveren meer verkeersproblemen op'.

'Het is best veilig: vanwege drukte rijden mensen langzaam en letten ze goed op (hooguit een deukje, geen zware ongelukken)'.

Deelnemers pleiten voor alternatieve vormen van vervoer

'Verbeter het openbaar vervoer vanuit de provincie'.

'Faciliteer een buurtbus via de randweg'.

'Bouw een (niet te dure) parkeergarages bij het centrum en laat een shuttledienst rijden (op bepaalde dagen)'.

'Maak meer mobipunten (plek waar OV en deelvervoer beschikbaar is)'.

Deelnemers hebben suggesties voor specifieke straten

'Maak de Molenstraat weer tweerichtingverkeer'.

'Maak de Oosterstraat open voor tegenliggend verkeer'.

'Houd de Gedempte Gracht voor éénrichting open vanuit de Slotstraat en de Nieuwstraat'.

'Maak een fietspad in het midden van de Gedempte Gracht'.

Over deze mindmap

Deze mindmap toont aandachtspunten die deelnemers schriftelijk en mondeling hebben ingebracht tijdens de participatiebijeenkomst op 18 september 2021. De Argumentenfabriek heeft de aandachtspunten samengevat en geordend. De citaten zijn (veelal) letterlijk door deelnemers benoemd. Met dank aan alle deelnemers voor hun denkwerk.

Opbrengst Participatiebijeenkomst Verkeer in Schagen

deel 3 van 4

Wat zijn aandachtspunten die deelnemers de gemeente meegeven bij het nadenken over het verkeersplan?

Veiligheid

Als parkeerplaatsen worden behouden in het kerncentrum, maak deze dan parallel aan de rijrichting

'Parkeerplekken op Gedempte Gracht zijn gevaarlijk omdat bestuurders geen goed zicht hebben'.

'Door parallel te parkeren wordt het parkeren veiliger, ten koste van een aantal parkeerplekken'.

'Het parallel maken van parkeerplaatsen is volgens ondernemers een goed compromis'.

Deelnemers vinden het centrum niet veilig

'De Nieuwstraat is niet veilig'.

'Stoepen in de weg zijn niet veilig voor slechtzienden'.

'Veilig wandelen en fietsen in het centrum is belangrijk'.

'Conflict tussen voetgangers en fietsers in denkriching A levert gevaarlijke situaties op'.

Uitvoerbaarheid

Deelnemers hebben kritiek op de huidige inrichting en onderhoud

'De Gedempte Gracht is te breed, en heeft twee hoogtes; daardoor leent het centrum zich niet goed als fiets- en wandelcentrum'.

'Het centrum wordt niet goed onderhouden'.

Over deze mindmap

Deze mindmap toont aandachtspunten die deelnemers schriftelijk en mondeling hebben ingebracht tijdens de participatiebijeenkomst op 18 september 2021. De Argumentenfabriek heeft de aandachtspunten samengevat en geordend. De citaten zijn (veelal) letterlijk door deelnemers benoemd. Met dank aan alle deelnemers voor hun denkwerk.



Over deze mindmap

Deze mindmap toont aandachtspunten die deelnemers schriftelijk en mondeling hebben ingebracht tijdens de participatiebijeenkomst op 18 september 2021. De Argumentenfabriek heeft de aandachtspunten samengevat en geordend. De citaten zijn (veelal) letterlijk door deelnemers benoemd. Met dank aan alle deelnemers voor hun denkwerk.

Resultaten participatiebijeenkomst

Reactie op argumenten denkrichting A

Via Mentimeter hebben mensen tijdens de participatiesessie aangegeven welke argumenten zij het belangrijkste vinden. Sommige mensen hadden moeite met het gebruik van Mentimeter, waardoor niet iedereen digitaal meestemde. Deelnemers mochten maximaal drie argumenten vóór kiezen en maximaal drie argumenten tegen. Wat blijkt? Deelnemers stemden 40 keer op argumenten voor denkrichting A, waarvan 18 voor leefomgevingsargumenten:

- *De grotere hoeveelheid bomen en planten zijn rustgevend voor mensen, (4 stemmen)*
- *Zonder auto's en met bankjes hebben mensen ruimte voor ontmoetingen en het maken van een praatje (3 stemmen)*
- *Bomen en planten helpen regenwater afvoeren en gaan wateroverlast van hevige regen tegen. (4 stemmen)*

Ook kiezen deelnemers argumenten uit de wijken mobiliteit (9 stemmen), veiligheid (7 stemmen) en economie (6 stemmen):

- *Voor bezoekers is het duidelijk waar ze wel en niet mogen parkeren, en het is gratis (4 stemmen)*
- *Op alle wegen in het centrum is de maximumsnelheid 30km/u, dit helpt ongevallen verminderen (4 stemmen)*
- *In het kerncentrum is de fysieke ruimte vrij voor ander gebruik, zoals evenementen en terrassen (4 stemmen)*

Handhavings- en politieke argumenten voor A blijken niet populair en worden niet gekozen. Ook de argumenten over het opgeruimde straatbeeld, het zijn van een gastvrije winkelomgeving, de vrije en veilige bewegingsruimte voor mensen (met een beperking) en het argument dat mensen die met de fiets of te voet komen vaker een herhaalaankoop doen, blijven ongekozen.

Deelnemers stemmen 34 keer op argumenten tegen denkrichting A¹, waarvan de meest gekozen tegenargumenten economisch zijn (13 stemmen).

Vooral argument 39 springt eruit:

- *Schagen verliest zijn onderscheidend karakter en voordeel in de regio als autogericht centrum. (7 stemmen)*

Ook argument 30, 33 en 35 krijgen veel stemmen:

- *Zonder duidelijke inrichting wordt het verkeer chaotisch, vooral als (elektrische) fietsen hard fietsen. (4 stemmen)*
- *Inwoners aan de centrumranden ervaren hinder van automobilisten op zoek naar een vrije parkeerplek (3 stemmen)*
- *Sommige mensen halen inkopen liever online of elders als ze niet makkelijk dichtbij kunnen parkeren.*

Verder zijn er 6 stemmen voor mobiliteit, 5 voor veiligheid, 4 voor leefomgeving, 3 voor uitvoerbaarheid, en 3 voor politiek.

¹ Aan dit reactieverschil verbinden wij geen conclusies. Het is mogelijk dat deelnemers in de tweede stemronde minder hebben gestemd door 'menti-moeiheid', en dat als we waren begonnen met tegenargumenten we minder argumenten voor hadden opgehaald.

Bijlage A: Verantwoording

Bijlage A: Verantwoording

Het denk- en participatietraject bestond uit vier onderdelen:

1. Zeven denksessies met een kerngroep van elf belanghebbenden
2. Een flyer-actie op de markt
3. Een fysieke participatiebijeenkomst
4. Een online enquête

1. Denkwerk van de kerngroep

De kerngroep heeft een aantal denkstappen doorlopen: a) analyse van de huidige situatie, b) vaststellen van de gewenste situatie en kaders, c) denkrichtingen bepalen, d) denkrichtingen beargumenteren en e) oordeel vellen.

Per denkstap staan in dit rapport de eindresultaten van het denkwerk van de kerngroep:

- a. Trends- en Factorenkaart
- b. Doelenkaart en mindmap met kaders
- c. Tabel met denkrichtingen
- d. Argumentenkaarten
- e. Mindmap met een advies van de kerngroep

Aan de kerngroep namen deel:

- Dirk Voorhaar, *bewoner Thorbeckestraat*
- Henk van Zanten, *Ondernemers Federatie Schagen*
- Roy van der Weel, *horeca-ondernemer*
- Hans Boot, *Fietsersbond*
- Nico Grundmann, *horeca-ondernemer en bewoner*
- Marcel van Baar, *Gehandicaptenplatform*
- Frits Hallensleben, *Winkeliersvereniging Schagen*
- Sander Kunst, *beleidsmedewerker verkeer*
- Ciska Boersma, *beleidsmedewerker winkels, horeca en centrum*
- Demi-Lynn Oostendorp, *beleidsmedewerker toerisme en economie*
- Bas Slijkerman, *beleidsmedewerker openbaar gebied en bewoner*

Gedurende het werk van de kerngroep praatte De Argumentenfabriek drie keer met een klankbordgroep vanuit de raad. In deze online sessies gaf De Argumentenfabriek een update over de inhoud en het proces. De klankbordgroep stelde vragen en deed suggesties en had geen invloed op de inhoud.

De klankbordgroep bestond uit:

- Cietjong Wang
- Kees Groen
- Co Wiskerke
- Willem Jan Stam
- Margriet Struijf
- Leo van der Harst
- Simco Kruijer
- Merieke Bredewold
- Marjan Leijen
- Hans Heddes (voorzitter)
- Sander Kunst (ambtenaar)

Gedurende het werk van de kerngroep kwam De Argumentenfabriek drie keer bijeen met de opdrachtgever: wethouder Hans Heddes en ambtenaar Sander Kunst. Tijdens deze bijeenkomsten bespraken we inhoud en proces en hakten we knopen door over de afbakening en de inhoud.

2. Flyer-actie op de markt

Op donderdag 16 september stond de gemeente op de markt om voorbijgangers te informeren over het denk- en participatietraject. Mensen konden de Argumentenkaarten en denkrichtingen bekijken en op papier meenemen. Mensen konden over het proces en inhoud vragen stellen aan de gemeente. De gemeente bracht de participatiebijeenkomst en de online enquête onder de aandacht van de voorbijgangers.

3. Online enquête

Van 13 september tot en met 23 september stond een enquête uit op www.samen.schagen.nl. Mensen konden hierin reageren op vijf uitspraken gebaseerd op de drie denkrichtingen over het verkeer. In dit rapport staan de resultaten van de online enquête.

4. Participatiebijeenkomst

Op zaterdag 18 september gingen 25 mensen in op de uitnodiging van de gemeente om mee te denken over het verkeer in het centrum van Schagen. De Argumentenfabriek presenteerde de resultaten en vroeg deelnemers om hun reactie op de argumenten van denkrichting A. Deze denkrichting verschilt het

meest van de huidige situatie. Door deze denkrich-
ting voor te leggen konden we in relatief korte tijd de
meest waardevolle opbrengst ophalen. Deelnemers
gingen in groepjes uiteen om over de argumenten
voor en tegen te praten. Ook inventariseerden ze
aandachtspunten die voor de gemeente van belang
zijn voor het maken van een verkeersplan. De
participatiebijeenkomst was van raadgevende aard.
De resultaten van deze bijeenkomst staan in dit
rapport.



Over deze mindmap

Deze mindmap toont de kaders waaruit de kerngroep nadenkt over het verkeer in het centrum van Schagen. Hiernaast heeft de kerngroep een aantal doelen geformuleerd. Deze mindmap is gemaakt door De Argumentenfabriek op basis van de motie van de gemeenteraad van 17 december 2019 en denksessies met de kerngroep. De kerngroep is een groep van elf belanghebbenden, zoals inwoners en ondernemers. Met dank aan allen voor hun denkwerk.

Bijlage C: Aandachtspunten online enquête

Bijlage C: Aandachtspunten online enquête

- Er mankeert niet zoveel aan de huidige situatie, auto's, fietsers en voetgangers kunnen keurig met elkaar over de markt en deze straten. Het gaat rustig, er is ruimte genoeg en het geeft een gezellig beeld.
- Het is een leuk idee om binnenstad als park of voetgangerparadijs in te richten. Het aantrekkelijke om hier te lopen is voor veel mensen de aanwezigheid van de winkels. Wanneer auto's dit gebied niet meer mogen betreden is in andere autovrije winkelgebieden al gebleken dat omzet dusdanig keldert dat veel winkels verdwijnen. Wat bereiken we dan ??
- Om de binnenstad aantrekkelijk te houden moet iedereen de binnenstad goed kunnen blijven bereiken door o.a. gratis parkeren, alleen voetgangers is alleen leuk met mooi weer, drama bij slecht weer, dan wordt het een spookstad, zijn voorbeelden van in Nederland.
- De aantrekking voor een kleine stad als Schagen is nu juist dat alle winkels en restaurants makkelijk te bereiken zijn. Levendigheid in de stad is noodzakelijk. Met de grote concurrentie van internet moet je nu juist het hele centrum makkelijk bereikbaar houden, Dus overal toegang voor auto's en gratis parkeren. Zo druk is het echt niet in Schagen. Het mag zelfs best drukker. In het beleid moet juist het aantrekken van bezoekers centraal staan. Hoe zou de gemeente ervoor kunnen kiezen om het gemak van bezoekers aan Schagen te doen afnemen? Schagen is te klein om autoluw te maken. Het heeft daarvoor niet voldoende te bieden. Daarnaast is ook duidelijk geworden dat in de meeste plaatsen autoluw helemaal niet zo positief heeft gewerkt.
- Ideaal zou zijn om de Markt, Gedempte gracht etc. helemaal autovrij te maken en bij het AH parkeerterrein een grote ondergrondse parkeergarage te maken samen met Q-park. Dan heb je ruimte om echt een aantrekkelijk centrum te creëren waar men een stopervaring kan hebben. Hoe het nu is, is echt 3x niks. Niet meer van deze tijd, lelijk en gevaarlijk.
- Autoloos centrum
- Geen auto's in het centrum, echt nergens voor nodig. Parkeren in dat geval niet aan de orde.
- Marktplaats autovrij ; bomen, fontein, terras, bloemen etc.
- Daarnaast de Gedempte gracht/Markt autovrij of autoluw maken en meer ruimte creëren voor fietsers en voetgangers.
- Maak het centrum autovrij / autoluw alstublieft. De huidige situatie is onoverzichtelijk en onveilig.
- Schagen is al moeilijk bereikbaar en parkeren is een drama. Een autovrij Schagen wordt een ramp voor ondernemers, welke het al niet makkelijk wordt gemaakt door de gemeente.
- De markt hoort gewoon auto vrij te zijn. Zit je lekker op het terras, komen er allemaal stinkende diesels voorbij. Er kan een heel gezellig centrum worden gebouwd en daar horen auto's niet bij! Bouw bijv. een leuke fontein of dergelijke. Het is nu ook gewoon ontzettend krap aan het worden met al die auto's.
- Zorg juist voor meer parkeerplaatsen, of zet de supermarkten buiten de stadskern. Schagen heeft een regiofunctie en moet goed bereikbaar blijven. Straat afsluiten maakt alles dood, kijk toch naar de binnenstad van Alkmaar!
- Ik ben voor een autoluw centrum. Het centrum is een verblijfplaats en geen doorgaande weg voor auto's (zoals het nu wel gebruikt wordt). We willen dat mensen naar het centrum komen om te winkelen en te recreëren. Daar hoort een aantrekkelijk centrum bij waar auto's niet thuis horen.
- Verkeer bij de terrassen is ongewenst.
- Parkeren langs de oude slotstraat aan 1 kant houden. Nu rampzalig met aan twee zijden geparkeerde auto's.
- De drie voorstellen zijn erg zwart-wit. Sowieso moet gratis parkeren mogelijk blijven. Dus ook in het centrum. Alleen de Markt en Ged. gracht t/m de Laan en het begin de Nieuwstraat (tot de afslag naar parkeren moeten auto vrij. Dus het zuidelijke deel.
- Ik zou graag zien dat de grote parkeerplaatsen (bijv. bij de AH en achter de ijssalon) behouden blijven, maar de parkeervakken langs de Gedempte gracht/Markt verdwijnen. D
- Parkeren gratis is wel gewenst, maar kan goed op parkeerplaats bij albert-heijn. Desnoods parkeerdek maken?
- Toezicht en handhaving moet fors aanwezig zijn, om fietsende scholieren, die met telefoon opereren

en hun hand niet uitsteken te corrigeren. Ook, door de sterk verbrede terrassen wordt, bij tegelijkertijd fietsen, lopen en auto's, het voor b.v. rollatorgebruikers steeds meer oppassen geblazen. Bovendien moet de horeca niet toelaten, dat er hindernissen (knipperende geparkeerde auto's, fietsen en reclameborden) op de aangewezen paden (nu) op de markt staan. De horeca hoeft niet 24 uur van de dag en het hele jaar dominant te zijn! Er moet wel door de middenstand in Nieuwstraat, Gedempte Gracht en Nieuwe Laagzijde/Molenstraat verkocht kunnen worden. Motto: "support your locals".

- Als je schagen autoluw maakt, moet het verkeer ergens anders heen/door. Die druk wordt dus hoger op de al zo drukke zuiderweg, landbouwstraat, oude slotstraat en hofstraat.
- Er wonen meer dan de helft inwoners buiten de stad Schagen, die graag gebruik maken van de winkels en horeca. Zij worden op deze manier behoorlijk belemmerd, als er geen auto's meer door het centrum mogen. Wordt er ook aan hen gedacht? Men gaat met een autoloos/luw centrum elders heen, waar je makkelijker kunt winkelen. Dat is slecht voor de middenstand!
- Er is een vraag over bankjes. Hoeveel bankjes wil je hebben? Er zijn er meer dan genoeg in het centrum. En anders kun je op een terras terecht. Ook goed voor de omzet.
- Het is geen goede gedachte om het centrum van Schagen autoluw te maken. Velen van buiten de stad Schagen, waaronder veel ouderen, kunnen met de auto in de winkelstraat komen voor een boodschap. Is dit niet meer mogelijk, zullen bewoners van de gemeente Schagen, wonend buiten de stad niet zo snel meer naar de stad komen.
- Voor mensen uit de gemeente Schagen die buiten de stadskern wonen, en dat zijn er nogal wat, is het essentieel om voor de boodschappen in het centrum te kunnen parkeren. Als je een baby, kindje hebt of als oudere een eind moet lopen naar de gedempte gracht dan doe je dit niet meer en ga je naar Broek op Langedijk of de Mare in Alkmaar. Juist de toegankelijkheid is de grote kracht van Schagen en komt alle inwoners ten goede. Ik ben een voorstander van groen, dit kan ook gerealiseerd worden zonder het autoluw maken. En zebrapaden?? Waar zouden die nodig zijn? Die bij de HEMA is opgeheven. Even wennen en niemand die er meer moeite mee heeft.

- Ik vind de vragen nogal gericht gesteld. Als ik midden in Schagen zou wonen wilde ik ook de auto's weren. Natuurlijk wil iedereen nergens auto's maar de realiteit is dat ik, wonende in Stroet, gemeente Schagen, graag in Schagen mijn inkopen doe en niet zonder mijn auto kan. Ook 's avonds uit eten doe ik graag in het centrum. Op de fiets door het land in het donker..nee. Wilt u dat alstublieft meenemen in uw besluitvorming?
- Geen auto's en scooters in het centrum, denkrichting A. Dus alleen (gratis) parkeren voor bewoners, niet parkeren of inrijden voor auto's.
- Voor buiten de stad Schagen wonende burgers moet het centrum in de huidige vorm bereikbaar blijven.
- Auto blijft belangrijk voor inwoners buiten schagen-centrum
- De kracht van Schagen is het bereikbare centrum per auto, en vergeet vooral ook niet dat er bewoners zijn in het centrum die graag hun woning willen bereiken met de auto! Plus, we zijn geen grote stad, op een beetje doordeweekse dag loopt er geen kip in de stad dus voor wie sluit je het af???
- Als automobilist, fietser én voetganger ervaar ik Schagen als een ontspannen centrum, waar zowel de auto's en andere weggebruikers, maar ook de voetgangers elkaar rustig ieder in zijn waarde laten. Samen gaat het best en staar u niet blind op mogelijk eens een incident of één keer beperkt verkeersoverlast. Die rust (niet betaald parkeren en overal de winkels makkelijk te bereiken) heeft een aanzui-gende werking voor de handel, het toerisme, de horeca en de economie. Iedereen blij.
- We hebben nu kans om de binnenstad goed aan te passen voor gebruik door voetgangers en fietsers, zodat het een veilig en aantrekkelijk winkel en "recreatie" gebied wordt. Wel moet oog worden gehouden voor het bereik van ouderen, mensen die slecht te been zijn etc.
- Verkeersveiligheid: Ik mis vooral scheiding van vrachtverkeer/fietsers. Sportlaan, Frans Halsstraat. Dit heeft hier wel verband mee.
- liefst de binnenstad autoluw, maar als dat niet gebeurt, dan moet het wel gratis blijven om te kunnen parkeren. of evt voor heel weinig, zodat toeristen juist daarom naar hier komen
- Het lijkt mij wel van belang om aan te blijven geven waar er gelopen of gefietst mag worden.
- een alternatief is om alleen de doorstroming van

noord naar zuid weg te nemen door de doorgang over de markt af te sluiten. b.v. ter hoogte van de toegang naar de toren.

- Met 3000 scholieren lijkt fietsen waar je wilt tot ongelukken, het moet duidelijk zijn waar gefietst mag worden in een autoluw centrum.
- Vraag 2 kan niet losgezien worden van vraag 1. Als auto's niet toegestaan zijn, kan een heel stuk minder lijnen en dergelijke. Echter fietsers overal vrij laten tussen de voetgangers is zeer onverstandig en gevaarlijk
- Auto's parkeren rond het centrum, in het centrum wandelgebied met herkenbare fietspaden en veel aankleding (groen, etc.)
- Ook fietsers moeten afstappen gelijk trekken met scooter. Reden: elektrische fietsen gaan anders veel te hard en levert gevaarlijke situaties
- Parkeren op de markt moet niet meer kunnen. De markt moet volledig ingericht worden voor voetgangers en terras/recreatie
- Ik woon in het centrum van Schagen. Ik ben voorstander van een autoluw centrum, maar heb ook een wens.... Waar ik graag verandering in zou willen zien: parkeren in de omringende straten uitsluitend voor omwonenden. Medewerker van het Makado parkeren de gehele dag auto's bij ons voor de deur. Op het parkeerterrein van AH gebeuren veel kleine ongelukjes (met krassen en deuken tot gevolg) met auto's, omdat het parkeren daar vrij onduidelijk is. De vakken staan niet overal even duidelijk aangegeven. Je kunt vanaf de kant van de Schubertstraat het parkeerterrein op- en af rijden. Wat veel irritaties geeft.
- Helemaal geen belijning, fietspaden, stoepen etc. ben ik niet voor. Fietsers en voetgangers door kriskras doorelkaar kan leiden tot een onveilige situatie en ergernis voor de fietsers die niet op een redelijk tempo door kunnen fietsen.
- Opmerkingen over het huidig verkeer Gedempte Gracht: (wij wonen aan de Gedempte Gracht):
 - o veel overlast van te hard rijdende autos, motoren, quads (wedstrijdje doen met meerdere autos), ook vaak laat in de avond
 - o veel overlast van veel lawaai makende en vaak opgevoerde autos, zware kaliber motoren, quads , ook vaak laat in de avond
 - o overlast van autos die slecht parkeren, dubbel parkeren, op de stoep parkeren waardoor doorgaand verkeer wordt gestremd

- o gevaarlijk fietsen op gedempte gracht waar het fietsverkeer 2 richtingen mag en autos maar 1. De weg is te smal voor 2 richtingen verkeer van fietsers. Ook omdat daar autos mogen parkeren en niet goed uitkijken bij het uitrijden uit het parkeervak
- o rijden door de straat van landbouw tractoren
- o Wegdek Gedempte gracht is niet optimaal: veel kuilen in de weg, stenen die scheef en op elkaar liggen.

Opmerkingen over de opzet van de enquête

- De vragen over parkeren op de markt zijn voor mij niet echt relevant omdat ik van mening ben dat die vrij moet worden gehouden van gemotoriseerd verkeer.
- vreemde vraagstelling. eerst wordt er gevraagd of er auto en scooters om de markt en gedempte gracht mogen. Later krijg je de vraag of ze daar ook mogen parkeren. Als je eens bent met het feit dat er geen auto's en scooters op de markt en gedempte gracht mogen komen. Is de andere vraag nvt en hoeft dan niet meer gesteld te worden.
- ik vind het jammer dat tot het centrum alleen deze 3 straten worden beschouwd terwijl de omliggende aanleverende straten ook in de problematiek dienen te worden betrokken.
- Waar kan ik bij vraag 3 aangeven dat ik helemaal geen auto's meer in het centrum wil. (geen correcte vraagstelling)
- Ja ik wil graag toelichting geven echter de hyperlinks mbt denkrichtingen zijn niet actief dus ik kan niets inlezen.

