Variantenstudie loop- en fietsroute Markt, Geertruidenberg

Opdrachtgever:	Gemeente Geertruidenberg
Referentie:	INFR240580
Revisie:	B
Status:	Definitief
Datum:	6 januari 2025

Iv-Infra b.v.

Ingenieursbureau met Passie voor Techniek

Opdrachtgever:	Gemeente Geertruidenberg
Titel document:	Variantenstudie loop- en fietsroute Markt, Geertruidenberg
Referentie:	INFR240580
Revisie:	B
Status:	Definitief
Datum:	6 januari 2025

Revisie	Datum	Status	Auteur(s)	Gecontroleerd	Goedgekeurd
0.1	11-12-2024	VC	R. van Dijk	P. Legius	
A	12-12-2024	P	R. van Dijk	P. Legius	P. Legius
A.1	6-1-2025	TG	R. van Dijk	P. Legius	
B	6-1-2025	DEF	R. van Dijk	P. Legius	P. Legius

Status

P	Voorlopige uitgave	IDC	Interdisciplinaire controle	SD	Standaard Document
VC	Voor commentaar	VA	Voor aanbieding	OV	Op verzoek
TG	Ter goedkeuring	VO	Voor onderzoek	TW	Te wijzigen zoals aangegeven
GO	Goedgekeurd voor ontwerp	AA	Afgifte voor aankoop	DEF	Definitief
GF	Goedgekeurd voor fabricage	TI	Ter informatie	A	Anders

© Iv-Infra b.v., Alle rechten voorbehouden, Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Iv-Infra b.v.

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**5**
1.1.	Aanleiding	5
1.2.	Doel van het onderzoek	5
2	**Aanpak & proces**	**6**
2.1.	Onderzoeksopzet	6
2.2.	Uitgangspunten	7
3	**Inventarisatie & varianten**	**8**
3.1.	Inventarisatie	8
3.2.	Overleg ‘randvoorwaarden en uitgangspunten’ beleidsvertegenwoordigers	11
3.3.	Varianten	11
4	**Opbrengst 1e participatiemoment**	**16**
4.1.	Inloopavond & opzet enquête	16
4.2.	Enquêteresultaten	16
4.3.	Conclusie enquête & gevolgen varianten	18
5	**Onderzoek & ontwerp**	**20**
5.1.	Ontwerp variant A	20
5.2.	Ontwerp variant B	22
5.3.	Verkeerskundige beoordeling	24
6	**Opbrengst 2e participatiemoment**	**26**
6.1.	Inloopavond & enquête	26
6.2.	Beknopte enquêteresultaten	26
7	**Multicriteria-analyse**	**29**
7.1.	Beoordelingsindicatoren	29
7.2.	Beoordelingswijze	30
7.3.	Beoordeling per criterium	30
7.4.	Uitkomst multicriteria-analyse	34
8	**Conclusie voorkeursvariant**	**35**

BIJLAGEN **36**
A. Schetstekeningen 4 varianten 36
B. Vragenlijst eerste participatiemoment 36
C. Schetsontwerp variant A 36
D. Schetsontwerp variant B 36
E. Kostenramingen variant A en B (inclusief toelichting) 36
F. Ontwerp sandwichbord 36

1 Inleiding

1.1. Aanleiding

Het centrum van Geertruidenberg is een gebied dat als historische vestingstad veel cultuurhistorische waarde heeft, met in het hart van de stad de Markt. De Markt in Geertruidenberg is onderdeel van het beschermd stadsgezicht in Geertruidenberg. Rondom de Markt staan koopmanshuizen met ervoor vele leilinden, met daaronder ruimte voor parkeren. Aan de Markt zijn verschillende monumentale panden gelegen, zoals het stadhuis, museum De Roos en de Geertruidskerk.

Aan de zuidzijde van de Markt lag ten zuiden van de leilinden voorheen een trottoir en eenrichtingsfietspad. Het trottoir is enkele jaren geleden verbreed, waarbij het fietspad is komen te vervallen. Fietsers dienen na deze herinrichting over de Markt zelf te rijden. De Markt is verhard met natuurstenen kasseien. De kasseien worden door fietsers als minder comfortabel ervaren, waardoor veel fietsers die via de Markt rijden, alsnog over het trottoir blijven fietsen. De gemeente heeft diverse maatregelen genomen om dit ongewenste gedrag tegen te gaan. Zo zijn er meerdere bloembakken op het trottoir geplaatst en extra paaltjes en borden ‘verboden voor fietsers’ geplaatst. Deze maatregelen hebben echter nog niet het gewenste effect, doordat nog steeds veel fietsers over het trottoir blijven rijden, zie figuur 1.



Figuur 1: (on)gewenste fietsroutes over de Markt in Geertruidenberg

1.2. Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om, door middel van participatie met de omgeving en een multicriteria-analyse, een voorkeursvariant vast te stellen voor de herinrichting van de loop- en fietsroute over de Markt in Geertruidenberg. De volledige onderbouwing voor de voorkeursvariant is opgenomen in voorliggende rapportage.

2 Aanpak & proces

2.1. Onderzoeksopzet

Voorafgaand aan het onderzoek zijn vier varianten aangedragen vanuit de gemeente Geertruidenberg om te onderzoeken. Dit betreft de volgende varianten:

1. Behouden huidige fietsroute, wel met aanpassing bestrating op de Markt voor fietsers
2. Fietspad tussen de bestaande bomenrij en parkeren tussen extra (3e) bomenrij
3. Fietspad tussen de bestaande bomenrij en parkeren vóór de huidige bomenrij
4. Fietspad en smaller trottoir langs de gevels (optimalisatie inrichting voor 2017)

Het volgende proces is doorlopen om tot een voorkeursvariant te komen:

Inventarisatie
Het proces is gestart met een startoverleg waarin het plan van aanpak, de werkwijze en de planning zijn besproken. Vervolgens zijn relevante basisgegevens, zoals verkeers- en parkeercijfers, geïnventariseerd en geanalyseerd. In overleg met gemeentelijke beleidsvertegenwoordigers, zijn de uitgangspunten voor het onderzoek gezamenlijk vastgesteld.

Participatiemoment 1
Tijdens de eerste participatiefase is een inloopavond georganiseerd, waarin de vier varianten aan de omgeving zijn gepresenteerd. Bewoners, ondernemers en andere stakeholders hebben tijdens deze bijeenkomst hun wensen, ideeën en zorgen kunnen delen. De varianten zijn daarnaast na de avond digitaal beschikbaar gesteld via een participatieplatform. De input uit de inloopavond en het platform is verwerkt en besproken met de gemeente, waarna is bepaald welke varianten verder uitgewerkt worden.

Onderzoek en Ontwerp
In deze fase zijn de geselecteerde varianten uitgewerkt tot schetsontwerpen, waardoor de toekomstige situatie realistisch kon worden weergegeven. Er is een verkeerskundige analyse uitgevoerd, waarin aspecten zoals verkeersveiligheid en de gebruiksvriendelijkheid zijn beoordeeld.

Participatiemoment 2
Tijdens de tweede participatiefase zijn de uitgewerkte varianten gepresenteerd op een inloopavond. Belanghebbenden hebben de schetsontwerpen en de resultaten van de verkeerskundige analyse kunnen inzien. Tijdens deze bijeenkomst is het draagvlak voor de varianten besproken en vastgelegd en kon men stemmen op hun voorkeursvariant. De varianten zijn ook digitaal beschikbaar gesteld via een participatieplatform, waardoor ook belanghebbenden die niet bij de inloopavond konden zijn, konden stemmen op hun voorkeursvariant.

Beoordeling
De overgebleven varianten zijn beoordeeld met behulp van een multicriteria-analyse (MCA). Hierbij zijn criteria zoals verkeersveiligheid, kosten, recreatie, cultuurhistorie en draagvlak bij de omgeving meegenomen. In een werksessie met gemeentelijke beleidsvertegenwoordigers is de MCA in detail doorgenomen en op punten aangevuld c.q. gewijzigd om tot een goed afgewogen keuze te komen.

Rapportage
Het proces is afgerond met een (concept) rapportage waarin de verrichte werkzaamheden, de resultaten van de participatie en de afwegingen voor de voorkeursvariant zijn beschreven.

2.2. Uitgangspunten

Voorafgaand het onderzoek zijn de volgende uitgangspunten besproken en vastgesteld:

- Voor de uitgangspunten en criteria worden beleidsmedewerkers vanuit de gemeente betrokken van de diverse vakgebieden, te weten: Verkeer, Groen, Monumentenzorg & Volkshuisvesting , Recreatie & Toerisme, Handhaving.
- Hiervoor wordt op het gemeentehuis een bijeenkomst georganiseerd waarvoor alle disciplines worden uitgenodigd. Voorafgaand wordt per mail om input gevraagd.

De uitgangspunten en randvoorwaarden die volgden uit dit overleg zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3 Inventarisatie & varianten.

3 Inventarisatie & varianten

3.1. Inventarisatie

3.1.1. Raadsbesluit herinrichting Markt (2016)

In 2016 stemde de gemeenteraad van Geertruidenberg in met het raadsvoorstel voor de herinrichting van de Markt. Dit voorstel vloeit voort uit de ambities in de coalitieovereenkomst Uitnodiging voor de Toekomst, waarin werd vastgesteld dat Geertruidenberg in 2018 sterker lokaal, regionaal en nationaal op de kaart moest staan als toeristische en recreatieve gemeente. Daarnaast wilde men het centrum levendiger maken. Om deze doelen te realiseren, werd in samenwerking met inwoners, ondernemers en andere betrokkenen een herinrichtingsplan voor de Markt opgesteld en uitgevoerd.

De herinrichting was bedoeld om bij te dragen aan de toeristische visie en een aantrekkelijke plek te creëren voor wandelaars, fietsers, bezoekers en inwoners. Kernelementen van het plan waren:

- Vergroting van verblijfsruimtes langs de gevels;
- Meer ruimte voor terrassen;
- Betere benutting van het middenplein;
- Vermindering van het autoverkeer ('blik') op de Markt.

Participatieproces

Om te komen tot een breed gedragen plan, werd een participatietraject opgezet met de volgende stappen:

- Camerajournalistiek om de meningen van bezoekers, ondernemers en bewoners over de Markt in kaart te brengen;
- Ontwerpbijeenkomsten met een focusgroep;
- Een werksessie met de gemeenteraad;
- Organisatie van een informatieavond;
- Terugkoppeling van de bevindingen aan de focusgroep;
- Overleg met buurtverenigingen en bespreking in een discussieraad.

Randvoorwaarden

De herinrichting kende een aantal harde kaders:

- Het bestaande bestratingsmateriaal op de Markt bleef behouden, ondanks dat de historische keien nooit een volledig vlak oppervlak zouden opleveren.
- De bomen en de gevels van panden rondom de Markt moesten behouden blijven.

Ontwerp en aanpassingen

In het oorspronkelijke voorstel werd het trottoir verbreed, kregen fietsers een plek onder de bomen, en werden parkeervoorzieningen vóór de bomen gepland. Tijdens de discussieraad werd dit voorstel besproken, waarna een constructief overleg volgde met buurtverenigingen.

Belangrijke aandachtspunten waren:

- Het aantal parkeerplaatsen;
- Zichtlijnen op de Markt;
- Gevolgen van het afsluiten van de Brandestraat.

Het college onderzocht de mogelijkheden en concludeerde dat er twee volwaardige plannen op tafel lagen: parkeren vóór de bomen of parkeren onder de bomen. Als compromis werd gekozen om fietsers via berijdbare keien over het middenplein te laten fietsen. Dit compromis bood volgens het college een oplossing met breder draagvlak.

Conclusie
De herinrichting van de Markt bleek een onderwerp met verdeeldheid, waarbij niet aan alle belangen kon worden voldaan. In 2017 werd gestart met de herinrichting, die heeft geleid tot de huidige situatie.

3.1.2. Fietsintensiteiten

Figuur 2 toont de resultaten van de fietstellingen uitgevoerd in mei en juni 2019. Opvallend is het verschil in verkeersbewegingen in de Venestraat: in oostelijke richting zijn 456 fietsers geteld, terwijl dit in westelijke richting er slechts 163 zijn. Hier lijkt het erop dat een telslang niet goed heeft gefunctioneerd.

Deze tellingen onderbouwen de aanleiding van dit onderzoek, namelijk het intensieve gebruik van het trottoir door fietsers. Dit blijkt ook uit de cijfers ter hoogte van de Koestraat, waar in oostelijke richting 390 fietsers zijn geregistreerd. Verderop in de Brandestraat zijn 280 fietsers geteld vóór de verlaagde trottoirband en 543 iets verderop in dezelfde straat. Gezien het geringe aantal woningen in dit gebied, is het onwaarschijnlijk dat deze aantallen dusdanig hoger liggen door inwoners uit de Brandestraat. De toename wordt grotendeels veroorzaakt door fietsers die gebruikmaken van het trottoir op de Markt.



Figuur 2: Resultaten fietstellingen uit mei en juni 2019

3.1.3. Verkeersongevallen

Met behulp van de ongevallendatabase van ViaStat is het mogelijk om inzicht te verkrijgen in alle geregistreerde ongevallen op de Markt. De database bevat alle geregistreerde ongevallen die hebben plaatsgevonden in de periode tussen januari 2014 en december 2024. Omdat niet alle ongevallen worden geregistreerd, kan het werkelijke aantal ongevallen hoger liggen. Slachtofferongevallen worden over het algemeen vaker en nauwkeuriger geregistreerd dan ongevallen waarbij uitsluitend materiële schade is opgetreden.

Uit de gegevens blijkt dat er sinds 1 januari 2014 tot nu toe geen relevante ongevallen op de Markt hebben plaatsgevonden. Het laatste, en enige, geregistreerde ongeval op de Markt waarvan gegevens bekend zijn, dateert uit 2019 en betreft een eenzijdig incident van een motorfiets.
Op 17 september 2018 en 9 september 2020 heeft er een flankongeval plaatsgevonden op het kruispunt Venestraat – Koestraat. In 2018 betrof het een ongeval tussen een bestelauto en personenauto, in 2020 een ongeval tussen een bromfietser en personenauto.

Uit berichtgeving in mediaberichten blijkt op 29 januari 2024 een ongeval met letsel plaatsgevonden te zijn op de Markt waarbij een of meerdere personen gewond zijn geraakt. Over de toedracht en de oorzaak van het ongeval is echter vanuit de nieuwsberichtgeving niets bekend.

Uit de ongevalsgegevens zijn geen ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers / voetgangers bekend.

3.2. Overleg ‘randvoorwaarden en uitgangspunten’ beleidsvertegenwoordigers

Op 3 september 2024 heeft een overleg plaatsgevonden met gemeentelijke beleidsvertegenwoordigers om de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de varianten te bespreken. De bespreekpunten uit dit overleg kunnen grotendeels worden onderverdeeld in twee hoofdthema’s: groen en de fietsstrook/trottoir.

De belangrijkste aandachtspunten die uit het overleg naar voren kwamen, zijn:

Groen

- Alle gemeentebomen zijn beschermd. De bomen op de Markt zijn ook in de bestemmingsplannen beschermd.
- De bomen op de Markt zijn monumentale bomen. Een omgevingsvergunning is hierbij van kracht.
- Vanuit historisch oogpunt is het belangrijk dat de bomen op dezelfde plek blijven staan.

Fietsstrook/trottoir

- Voor de ondernemers was de ligging van de fietsstrook in de oude situatie niet optimaal, vanwege de beperkte ruimte die overbleef voor terrassen. Een belangrijk argument om het trottoir te verbreden was de behoefte aan meer terrasruimte.
- Qua zicht is het voor toeristen niet meteen duidelijk dat de aangepaste fietsstrook op de Markt de beoogde fietsstrook is. Dit dient visueel duidelijker te worden aangegeven.
- Voor de bestrating van de fietsstrook is het belangrijk om rekening te houden met de historische uitstraling. Mogelijk valt een andere vorm van natuursteen in de smaak bij de CRK, omdat dit nog enigszins aansluit bij de historische context. Het type bestrating zal nog met hen besproken moeten worden.

De conclusie van het overleg is dat de besproken punten niet als absolute "no-go's" voor een specifieke variant worden beschouwd, maar eerder als uitvoeringseisen die bij de uitwerking moeten worden meegenomen.

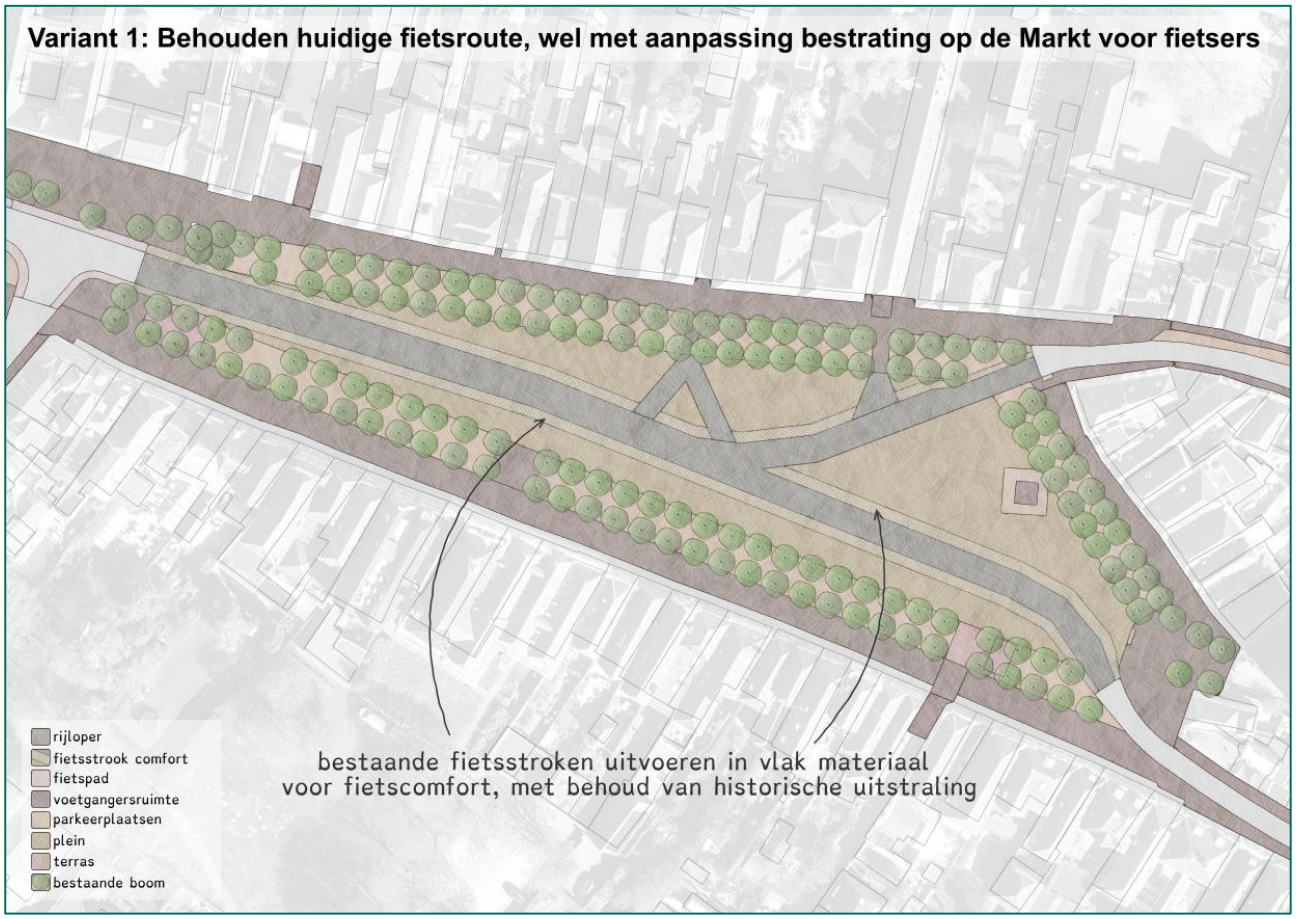
3.3. Varianten

Om het ongewenst gebruik van het trottoir op de Markt tegen te gaan, zijn er vier mogelijke varianten van tevoren vastgesteld om schetsmatig uit te werken. Dit zijn:

1. Behouden huidige fietsroute, wel met aanpassing bestrating op de Markt voor fietsers
2. Fietspad tussen de bestaande bomenrij en parkeren tussen extra (3e) bomenrij
3. Fietspad tussen de bestaande bomenrij en parkeren vóór de huidige bomenrij
4. Fietspad en smaller trottoir langs de gevels (optimalisatie inrichting voor 2017)

Voor de eerste inloopavond zijn bovenstaande varianten uitgewerkt in een eerste schets. De schetsen zijn zowel hieronder te vinden met een toelichting als in bijlage A. Na de eerste inloopavond is er een verdere invulling gegeven aan de varianten en zijn ze uitgewerkt tot op maatvast schetsontwerpniveau.

3.3.1. Toelichting variant 1

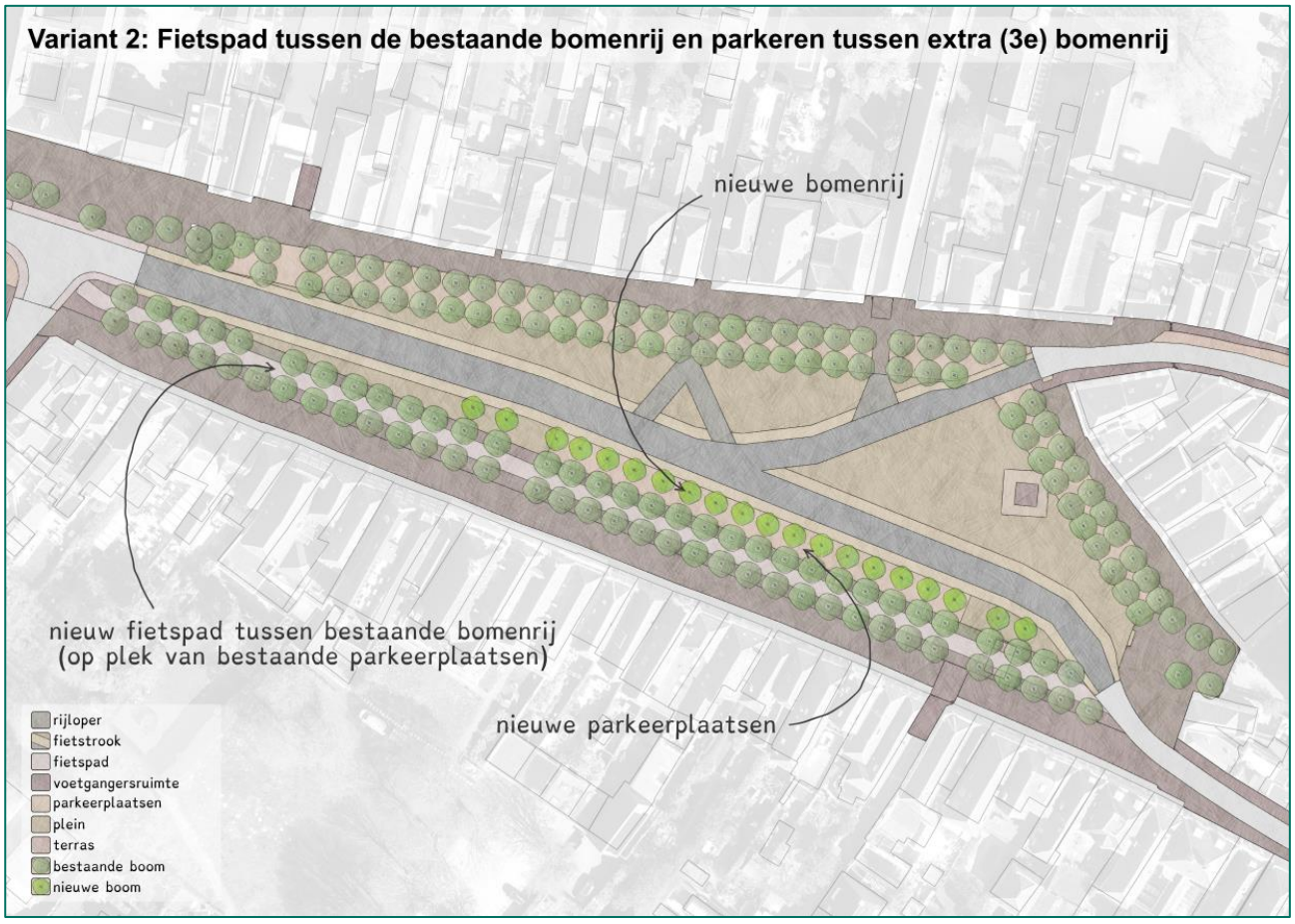


Figuur 3: Schets variant 1 – behouden huidige fietsroute, met aanpassing bestrating op de Markt voor fietsers

Toelichting variant 1

Bij variant 1 worden uitsluitend de huidige fietssuggestiestroken op de Markt opnieuw bestraat met een type bestrating dat het comfort voor fietsers verbetert. De breedte van de fietsstroken blijft ongewijzigd, en de rest van de inrichting blijft gelijk aan de huidige situatie.

3.3.2. Toelichting variant 2



Figuur 4: Variant 2 – fietspad tussen de bestaande bomenrij en parkeren tussen extra (3e) bomenrij

Toelichting variant 2

In variant 2 wordt het fietspad verlegd naar de ruimte onder de bomen, terwijl de parkeerplaatsen worden verplaatst naar een locatie onder een extra derde bomenrij. Door het fietspad onder de bomen te plaatsen, wordt beter ingespeeld op de dominante fietsstroom. De toevoeging van een extra bomenrij zorgt ervoor dat de geparkeerde voertuigen buiten het zicht van bezoekers blijven. Om dit te kunnen realiseren dienen er meerdere objecten verplaatst te worden zoals de frietkraam en de oude waterpomp.

3.3.3. Toelichting variant 3

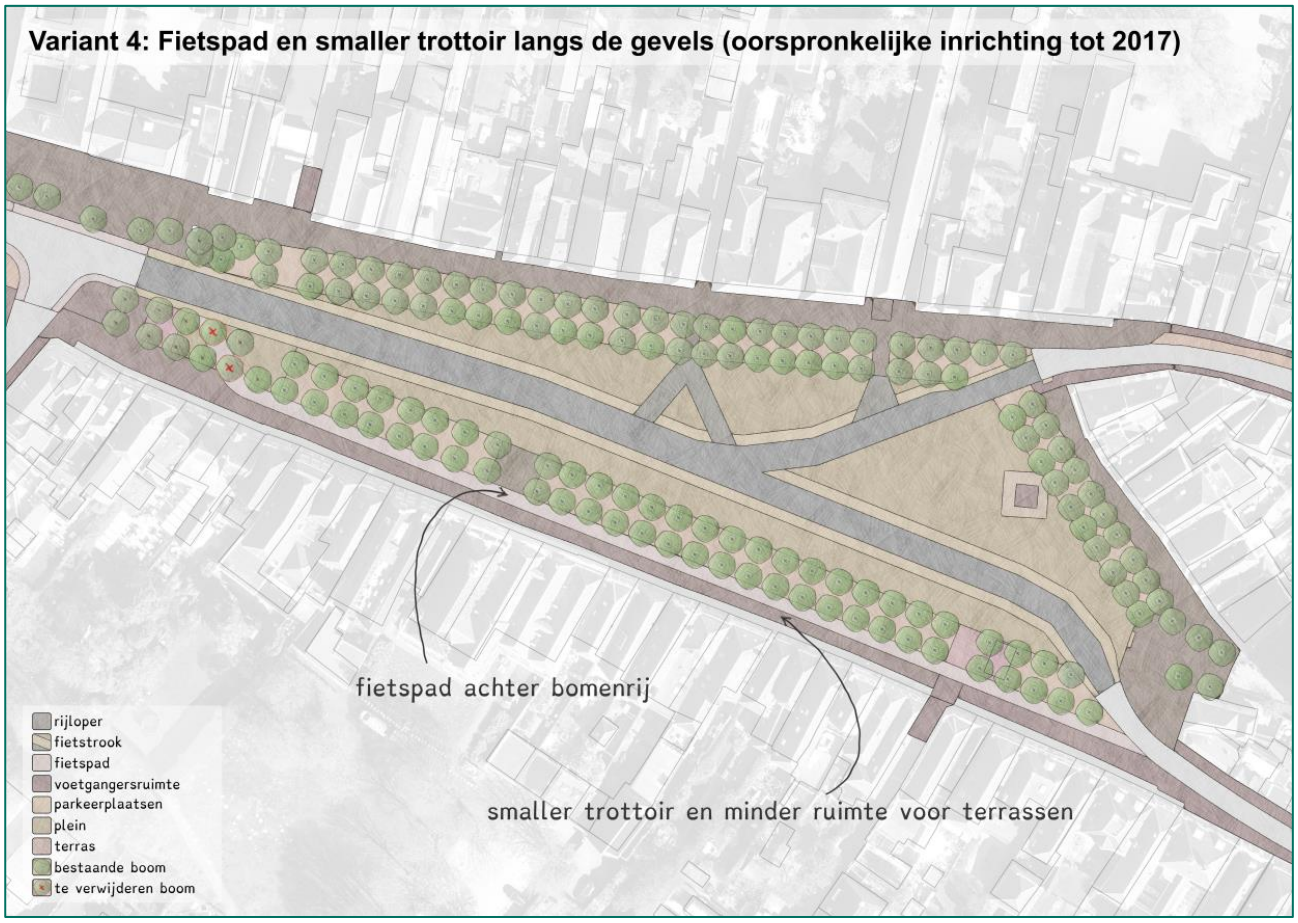


Figuur 5: Variant 3 – fietspad tussen de bestaande bomenrij en parkeren vóór de huidige bomenrij

Toelichting variant 3

Variant 3 is nagenoeg gelijk aan variant 2, met als belangrijkste onderscheid dat er geen extra derde bomenrij is toegepast. Waar in variant 2 de voertuigen uit het zicht kunnen parkeren, is dit in variant 3 niet het geval. Door het ontbreken van extra bomenrij blijft het historische aanzicht van de Markt beter behouden.

3.3.4. Toelichting variant 4



Figuur 6: Variant 4 – fietspad en smaller trottoir langs de gevels

Toelichting variant

In variant 4 wordt de inrichting van de Markt teruggebracht naar een soortgelijke situatie zoals deze vóór 2017 aanwezig was. Het fietspad wordt opnieuw verlegd naar de gevels, waardoor er een smaller trottoir voor voetgangers ontstaat. Het verschil ten opzichte van de situatie in 2017 is dat nu een tweerichtingsfietspad wordt aangebracht ten zuiden van de bomenrij, terwijl dit in de vroegere situatie een smaller eenrichtingsfietspad was. De bestaande fietssuggestiestroken op de Markt blijven behouden om fietsers ook in deze variant van een geschikte voorziening te voorzien naar bijvoorbeeld de Vismarktstraat.

4 Opbrengst 1e participatiemoment

Het eerste participatiemoment bestond uit een inloopavond en een online enquête. De resultaten hiervan zijn in dit hoofdstuk uitgewerkt.

4.1. Inloopavond & opzet enquête

Op dinsdag 17 september vond in Fort Sint Gertrudis een inloopavond plaats, waarbij de schetstekeningen werden gepresenteerd aan ondernemers, aanwonenden en andere belanghebbenden. De schetsen zijn op A1-formaat tentoongesteld op verschillende driepoten. Bij elke variant was een vertegenwoordiger van Iv of de gemeente Geertruidenberg aanwezig om de ontwerpen toe te lichten.

Bezoekers kregen de gelegenheid om de schetsontwerpen rustig te bekijken en vragen te stellen. Vervolgens konden zij hun voorkeuren kenbaar maken via een online of papieren vragenlijst. In deze vragenlijst werd hen gevraagd om de plus- en minpunten van elke variant te benoemen, aan te geven welke aspecten van de leefomgeving voor hen het belangrijkst waren en of zij nog ideeën of wensen hadden met betrekking tot de loop- en fietsroute over de markt.

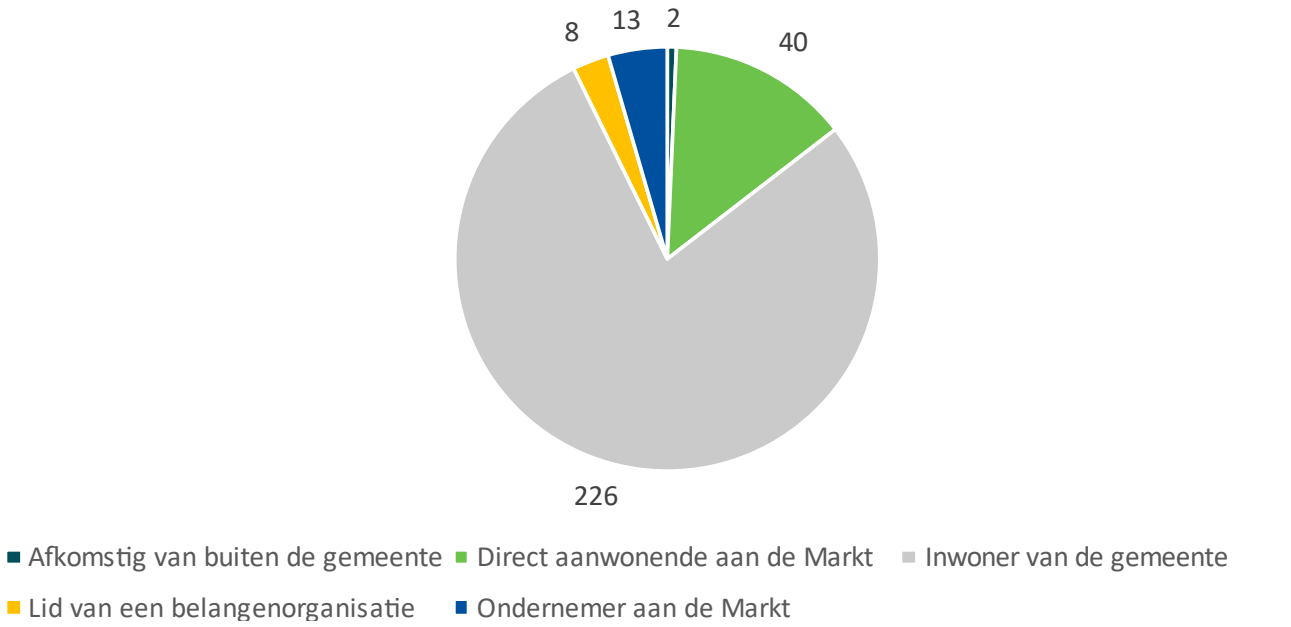
Om ook input van andere inwoners te verzamelen, werd er een persbericht uitgegeven over de vragenlijst en werden er sandwichborden op de Markt geplaatst, waarop een QR-code te vinden was waarmee bezoekers de vragenlijst konden invullen. In bijlage F is het ontwerp van het sandwichbord opgenomen.

Na de sluiting van de online enquête zijn de resultaten van de papieren en digitale vragenlijsten samengevoegd in één databestand. De vragenlijst was ongeveer twee weken beschikbaar. Een kopie van de vragenlijst is te vinden in bijlage B.

4.2. Enquêteresultaten

4.2.1. Respondenten

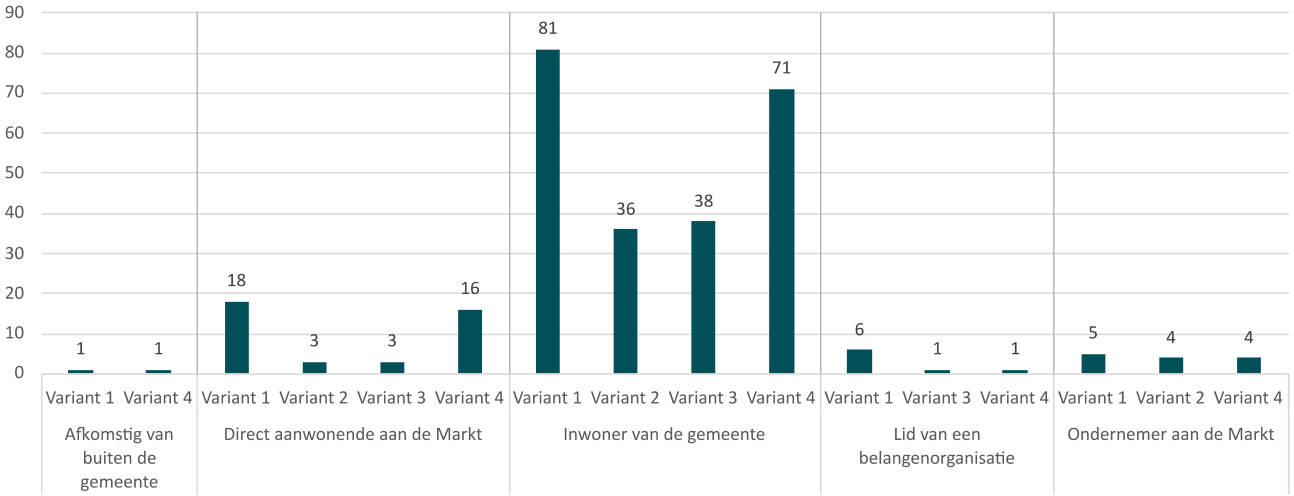
Figuur 7 geeft het aantal respondenten per belanghebbende weer. In totaal hebben 289 personen de vragenlijst ingevuld, waarvan het overgrote deel logischerwijs een inwoner van de gemeente Geertruidenberg was. In totaal hebben ook 40 directaanwonenden van de Markt de vragenlijst ingevuld



Figuur 7: Aantal respondenten per belangengroep vragenlijst eerste participatiemoment

4.2.2. Voorkeursvariant

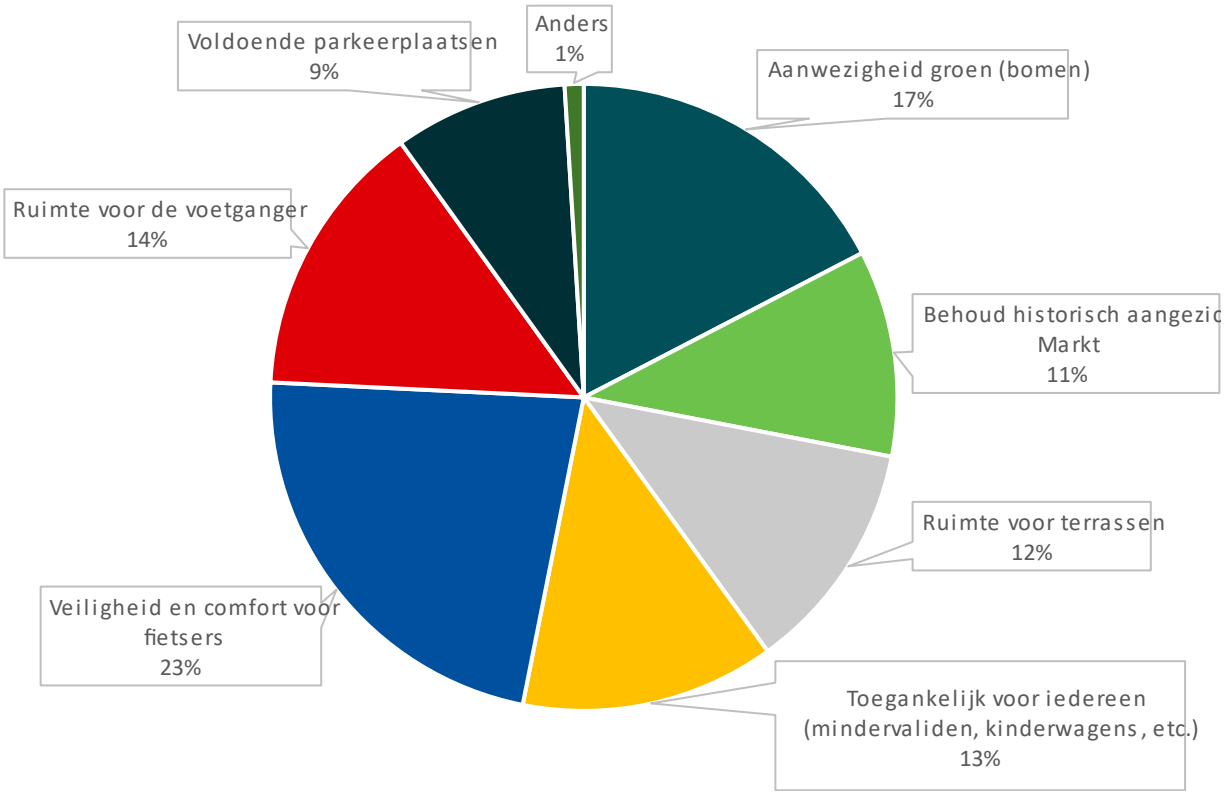
Figuur 8 toont de voorkeursvariant per belanghebbende. Hieruit blijkt dat variant 1 de voorkeur heeft van de meeste respondenten. Variant 4 wordt eveneens vaak als voorkeursvariant genoemd. Varianten 2 en 3 scoren minder goed bij de belanghebbenden.



Figuur 8: Eerste voorkeursvariant per belangengroep uit eerste participatiemoment

4.2.3. Belangrijkste aspecten leefomgeving

Figuur 9 toont de antwoorden op de vraag welke aspecten men het belangrijkst vindt in de leefomgeving, met betrekking tot de vormgeving van de Markt. Hieruit blijkt dat vooral de veiligheid en het comfort voor fietsers als het belangrijkste aandachtspunt wordt beschouwd door de respondenten (23%). De overige twee aspecten in de top drie zijn de aanwezigheid van groen (17%) en ruimte voor voetgangers (14%).



Figuur 9: Belangrijkste aspecten leefomgeving Markt o.b.v. vragenlijst eerste participatiemoment

4.3. Conclusie enquête & gevolgen varianten

Uit de enquête kwam naar voren dat de meeste steun uitging naar varianten 1 en 4. Op basis van deze resultaten is beoordeeld of het verder uitwerken van varianten 2 en 3 (fietspad tussen de bomen door) nog wenselijk was. Bij deze afweging zijn het eerdere collegebesluit uit 2016, de ruimtelijke inpasbaarheid, verkeer en het draagvlak zorgvuldig meegenomen.

Collegebesluit 2016

In het collegebesluit van 2016 ging de voorkeur aanvankelijk uit naar een pad onder de bomen. Dit plan werd echter aangepast omdat het de zichtlijnen op de Markt aanzienlijk zou verstoren. Om deze reden werd de fietssuggestiestrook verplaatst naar de Markt.

Ruimtelijke inpasbaarheid
Voor de inpassing van varianten 2 en 3 zouden verschillende elementen, zoals de frietkraam, de oude pomp en andere kleinere objecten, moeten worden verplaatst. Deze zouden elders op de Markt een nieuwe plek moeten krijgen, wat een impact heeft op het cultuurhistorische aanzicht van de Markt.

Verkeer
Hoewel het in de zomermaanden aangenaam kan zijn om door de schaduw van de bomen te fietsen, brengt dit ook nadelen met zich mee. Bladval maakt het fietspad glad, en de plakkerigheid van leibomen vermindert het comfort. Hierdoor kan het aantrekkelijker worden voor sommigen om alsnog het trottoir te gebruiken.

Draagvlak
Uit de enquête blijkt dat de voorkeur van de respondenten uitgaat naar varianten 1 en 4. Het uiteindelijke ontwerp moet door zoveel mogelijk inwoners en het college worden ondersteund. Varianten 2 en 3 vallen hier niet onder, waardoor verdere uitwerking van deze opties als niet noodzakelijk kan worden beschouwd.

Conclusie
In overleg met de gemeentelijke ambtenaren Verkeer en de wethouder ‘Leefbaarheid en Duurzaamheid’ is, op basis van bovenstaande overwegingen, besloten om uitsluitend varianten 1 en 4 verder te onderzoeken en uit te werken.

5 Onderzoek & ontwerp

Varianten 1 en 4 zijn verder uitgewerkt op basis van de resultaten van het verkeerskundig onderzoek en de uitgangspunten die vooraf zijn besproken met de gemeente. Het verkeerskundig onderzoek is daarbij gestructureerd in uitgangspunten, aandachtspunten en plus- en minpunten voor elke variant.

Om de resterende varianten eenvoudiger te kunnen benoemen, is ervoor gekozen om variant 1 voortaan aan te duiden als variant A en variant 4 als variant B. Hieronder worden de belangrijkste bevindingen van het verkeerskundig onderzoek en de ontwerpen toegelicht.

5.1. Ontwerp variant A

Voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerpen zijn de uitgangspunten vastgesteld. Dit omvat zowel de algemene uitgangspunten voor beide varianten als de specifieke uitgangspunten per variant. Daarnaast zijn er enkele aandachtspunten per variant waarmee in het ontwerp rekening gehouden moest worden. Alle punten zijn hieronder uitgewerkt.

5.1.1. Algemene uitgangspunten

De volgende algemene uitgangspunten zijn gehanteerd bij de uitwerking van de varianten:

- Vanuit historisch oogpunt is het gewenst dat de bomen en de precieze locatie daarvan behouden blijven.
- De bestrating van de fietssuggestiestrook moet aansluiten op de cultuurhistorische waarde van de Markt.
- De nieuwe fietssuggestiestrook moet comfortabel zijn. Om aan te sluiten op de cultuurhistorische beleving en te voldoen aan een goed comfort is het een suggestie om natuurstenen tegels toe te passen.
- De nieuwe inrichting moet een duidelijke gedragsverwachting opleveren.
- Bij het ontwerpen dienen de landelijke CROW-richtlijnen aangehouden te worden.

5.1.2. Uitgangspunten variant A

Bij het ontwerp van variant A is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- De breedte van de nieuwe fietssuggestiestrook blijft hetzelfde als in de huidige situatie.
- De nieuwe fietssuggestiestrook moet gemakkelijk te identificeren zijn als de gewenste fietsroute.
- De fietssuggestiestrook wordt overal doorgetrokken om een uniform straatbeeld te creëren.

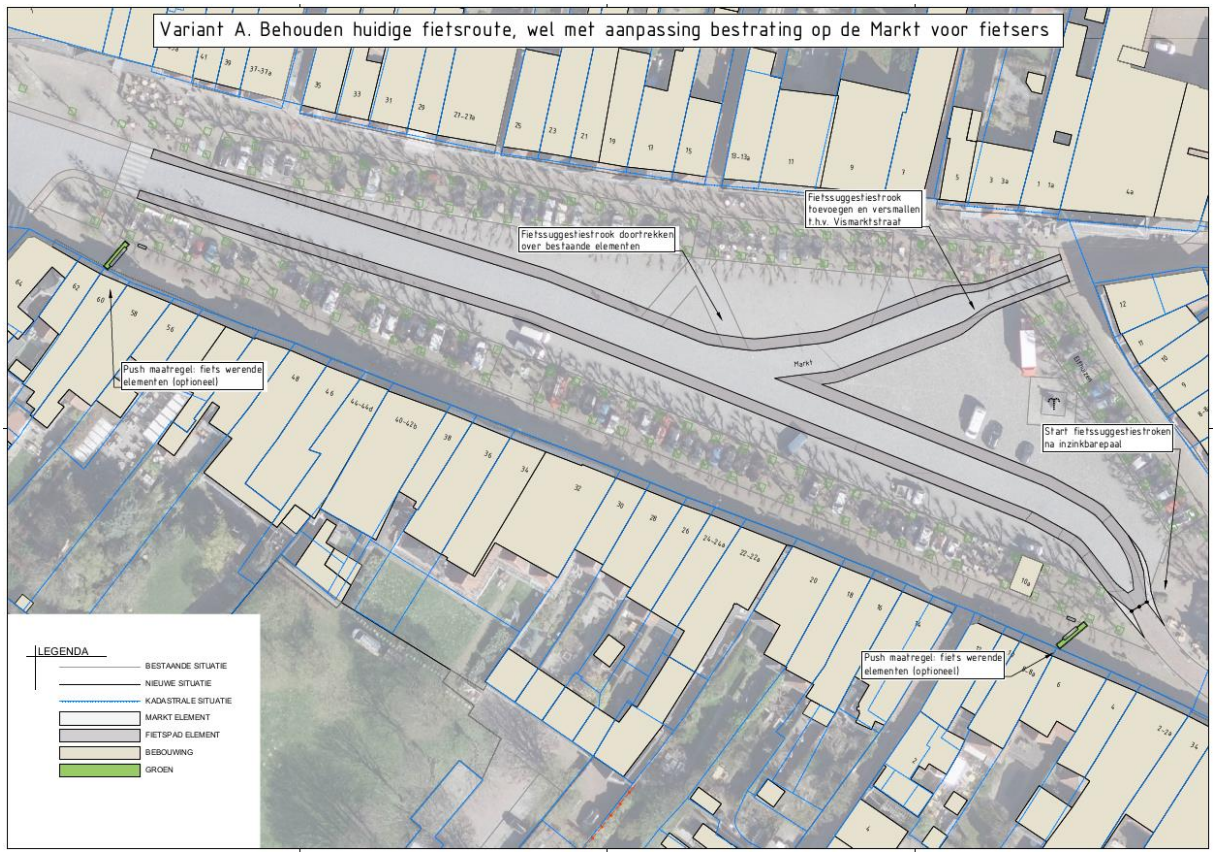
5.1.3. Aandachtspunten variant A

Bij de uitwerking van variant A zijn de volgende aandachtspunten voortgekomen:

- Inleiden van de fietssuggestiestrook vanuit de Brandestraat om fietsers te verleiden om gebruik te maken van de Markt.
- De fietsroute vanaf de Markt naar de Vismarktstraat ontbreekt in de huidige inrichting.

- De huidige inrichting en bestrating op de Markt is momenteel niet uniform. De huidige fietssuggestiestroken zijn niet overal doorgetrokken met dezelfde bestrating.
- Indien nodig, fietswerende maatregelen toevoegen om gewoontegedrag (fietsen over het trottoir) tegen te gaan.

Met inachtneming van de uitgangspunten en aandachtspunten is het volgende ontwerp tot stand gekomen voor variant A. Dit ontwerp is ook opgenomen in bijlage C.



Figuur 10: Schetsontwerp variant A – behouden huidige fietsroute, met aanpassing bestrating op de Markt voor fietsers

5.1.4. Toelichting ontwerp variant A

Ten opzichte van de eerste schets is bij de uitwerking van variant A tot schetsontwerp weinig verandert. De huidige fietsstroken worden opnieuw bestraat met een comfortabelere verharding. Ter hoogte van de uitritten wordt de strook doorgetrokken om een uniform straatbeeld te creëren en de route naar de Vismarktstraat krijgt ook een comfortabelere verharding. In de huidige inrichting is dit niet het geval.

Om fietsers te verleiden gebruik te maken van de ‘verbeterde fietsstroken’ wordt het fietspad aan de zijde van de Brandestraat ingeleid. Daarnaast zijn er in het ontwerp ‘optionele’ fietswerende maatregelen toegevoegd op het trottoir tussen de Brandestraat en de Koestraat. Het advies hierbij is om eerst af te wachten wat het effect is van de herinrichting voordat over wordt gegaan tot het plaatsen hiervan. Indien er

maatregelen worden getroffen, is het wel van belang dat dit geen halve maatregelen zijn. Al eerder is gebleken dat het plaatsen van fietssluizen en grote bloembakken etc. het probleem van ongewenst gebruik niet tegengaan. Alhoewel een harde maatregel zoals het volledig blokkeren van het trottoir ook een forse impact heeft op de toegankelijkheid van voetgangers, zal dit de enige optie zijn om fietsers volledig te weren.

Vooralsnog wordt alleen de bestrating vanaf de voetgangersoversteek ter hoogte van de Koestraat aangepast. Het is mogelijk om de comfortabelere bestrating ook voor de oversteek neer te leggen in de Venestraat en de Koestraat. Hierdoor wordt het aantrekkelijker voor fietsverkeer om diezelfde route te volgen. Het nadeel is wel dat er dan (e.g.) in de Koestraat meerdere verschillende type bestratingen komen te liggen als alleen de kant richting de Markt opnieuw wordt bestraat.

5.2. Ontwerp variant B

5.2.1. Uitgangspunten variant B

Bij het ontwerp van variant B is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

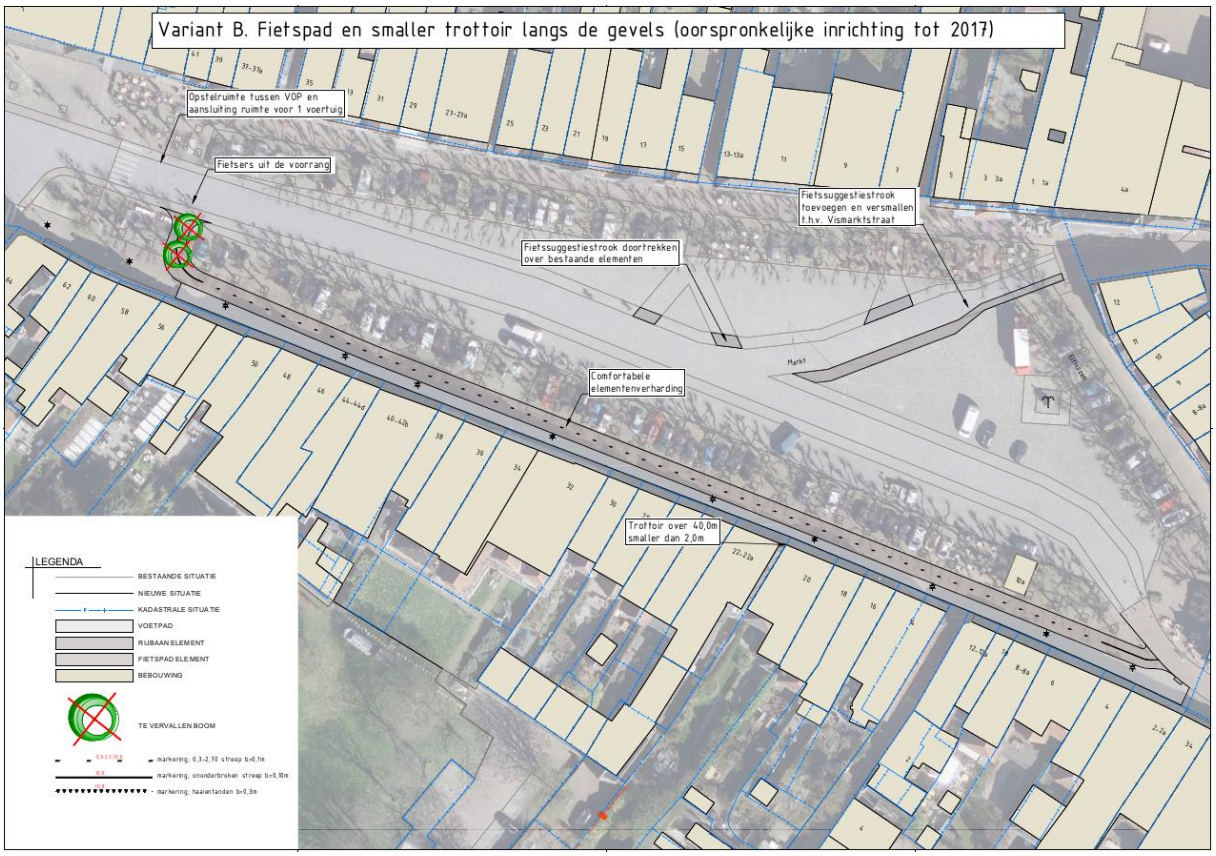
- Het tweerichtingsfietspad dient minimaal 3 meter breed te zijn.
- Het voetpad dient minimaal 2 meter breed te zijn. Voor korte afstanden mag het voetpad vernauwd worden.
- De aansluiting van het fietspad op de Markt dient zo haaks mogelijk te zijn om de veiligheid te waarborgen.
- Er moet een voorrangsregeling bij de aansluiting op de Markt worden toegepast in verband met beperkt zicht op fietsers door de aanwezige bomenrij.

5.2.2. Aandachtspunten variant B

Bij de uitwerking van variant B zijn de volgende aandachtspunten voortgekomen:

- Precieze locatie doorsteek fietspad aan de zijde van de Venestraat.
- Vormgeving van de fietsaansluiting op de Markt en de Brandestraat.
- Type voorrangsregeling fietsaansluiting op de Markt.
- Beschikbare ruimte voor de inpassing van een fietspad en een voetpad voor de gevels.
- Verleggen van de rolstoelvriendelijke inrit ter hoogte van de Brandestraat om ruimte te maken voor het fietspad.
- Behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen.
- Verplaatsen van de lichtmasten.

Met inachtneming van de uitgangspunten en aandachtspunten is het volgende ontwerp tot stand gekomen voor variant B. Het schetsontwerp is ook opgenomen in bijlage D.



Figuur 11: Schetsontwerp variant B – fietspad en smaller trottoir langs de gevels

5.2.3. Toelichting ontwerp variant B

Bij variant B wordt de dominante fietsstroom tussen de Brandestraat en de Venestraat gefaciliteerd in de vorm van een onverplicht fietspad. Het gebruik van het te realiseren fietspad is hierdoor niet verplicht, waardoor fietsers ook gebruik mogen maken van het middenplein van de Markt. De dominante fietsstroom is richting de Brandestraat waardoor het gebruik van het middenplein door fietsers minimaal zal zijn. Het trottoir wordt versmald naar 2 meter waarbij er wel af en toe puntvernauwingen optreden. Door het trottoir te versmallen, kan er een tweerichtingsfietspad ingepast worden. In de inrichting van voor 2017 was dit een éénrichtingsfietspad richting de Brandestraat. Als ervoor zou worden gekozen om een eenrichtingsfietspad aan te leggen zonder de verharding aan te passen, wordt verwacht dat fietsers het fietspad alsnog in de tegengestelde richting zullen gebruiken, wat tot verkeersonveilige situaties kan leiden. Om dit te voorkomen is voorzien in een tweerichtingsfietspad.

Om dit te realiseren dienen er twee bomen verwijderd te worden om een goede aansluiting te maken op de Markt aan de kant van de Koestraat. Fietsers komen hier haaks op de Markt uit en dienen hier voorrang te verlenen aan het verkeer. Voor het verkeer op het middenplein op de Markt komen de fietsers uit een onverwachte en onoverzichtelijke hoek door de aanwezigheid van de bomen. Hierdoor is het gewenst om fietsers op het nieuwe fietspad voorrang te laten verlenen. Aan de zijde van de Brandestraat zal het

oversteken van de weg gemakkelijker gaan. In de Brandestraat kan alleen bestemmingsverkeer rijden vanwege de inzinkbare paal.

Op de Markt wordt de huidige fietsstrook doorgetrokken ter hoogte van de uitritten en de route naar de Vismarktstraat, zodat er een uniform straatbeeld ontstaat.

5.3. Verkeerskundige beoordeling

Onderstaand zijn de plus- en minpunten uitgewerkt betreffende de impact op het verkeer.

5.3.1. Plus- en minpunten variant A

Pluspunten

+ Behoud van de huidige inrichting en groen.
+ Het trottoir blijft even breed, waardoor de ruimte voor ondernemers behouden blijft.
+ Het behoud van de ruimte voor voetgangers zorgt voor een goede toegankelijkheid.
+ Een aantrekkelijke wandelroute over de Markt en een goed comfort.
+ Inleiden van de fietsstroken ter hoogte van de Vismarktstraat zorgt voor een duidelijke hiërarchie tussen auto's en voertuigen.
+ Ander type bestrating creëert een duidelijk verwachtingsbeeld.

Minpunten

– De menging van gemotoriseerd verkeer en fietsers heeft een negatieve impact op de subjectieve verkeersveiligheid.
– Het in- en uitrijden van de parkeerplaatsen kan leiden tot (subjectieve) onveilige situaties tussen fietsers en autoverkeer. Dit door beperkt zicht op fietsers door de aanwezigheid van bomen en het achteruitrijden uit haakse vakken. Er zijn wel veel uitwijkmogelijkheden op de Markt.
– Tijdens evenementen op de Markt moet het fietsverkeer afstappen.

5.3.2. Plus- en minpunten variant B

Pluspunten

+ Het fietsverkeer wordt van het gemotoriseerd verkeer gescheiden.
+ Het fietsen over het trottoir wordt voor het grootste deel van het traject volledig ontmoedigd doordat de meest dominante route wordt voorzien van een fietspad.
+ De haakse fietsaansluiting op de Markt zorgt voor het beste overzicht voor zowel fietsers als automobilisten.
+ Het toepassen van een voorrangsregeling voorkomt onenigheden ter hoogte van de oversteek.
+ Door de bestrating van de fietssuggestiestrook op de Markt door te trekken, wordt de route over de Markt uniformer en duidelijker.
+ De nieuwe doorsteek ligt zo dicht mogelijk op de kruising met de Koestraat. Hierdoor wordt het gebruik van de doorsteek aantrekkelijker omdat de omrijdafstand klein is.

Minpunten

- Het is nog mogelijk om ook de eerste of laatste meters ter hoogte van de Koestraat over het trottoir te fietsen.
- Fietsers die gebruik maken van het fietspad richting de Venestraat moeten de Markt oversteken om hun weg te vervolgen. Dit leidt tot extra conflictpunten tussen weggebruikers.
- Fietsers dienen voorrang te verlenen aan gemotoriseerd verkeer omdat dit verkeersveiliger is. Het fietscomfort neemt hierdoor wel af.
- De ruimte voor de voetganger wordt meer dan gehalveerd (nieuw voetpad is 2 meter).
- Het voetpad kent vernauwingen waardoor de toegankelijkheid vermindert.
- Beperking van recreatief gebruik van het trottoir.
- Minder ruimte voor ondernemers/ terrassen.
- Twee bomen moeten verwijderd worden om het fietspad verkeersveilig in te passen.
- De fietsdoorsteek gaat ten koste van parkeergelegenheid of terrasruimte.

6 Opbrengst 2e participatiemoment

Het tweede participatiemoment bestond uit een inloopavond en een online enquête om het draagvlak voor de overgebleven varianten te peilen. De resultaten hiervan worden hieronder toegelicht.

6.1. Inloopavond & enquête

Op maandagavond 2 december vond een tweede inloopavond plaats waarbij aanwonenden, ondernemers en belangenorganisaties werd gevraagd hun voorkeur uit te spreken over de twee overgebleven varianten. Net als tijdens de eerste inloopavond waren de belanghebbenden welkom op Fort Sint Gertrudis. Hier konden zij langs verschillende stands (driepoten) lopen, waar het proces, de resultaten van de eerste inloopavond, de ontwerpen en de voor- en nadelen van elke variant werden toegelicht. Na het doornemen van alle informatie konden de deelnemers hun voorkeursvariant kenbaar maken via een online of papieren vragenlijst.

Dezelfde enquête werd ook online gedeeld via de communicatiekanalen van de gemeente, zodat zowel degenen die niet aanwezig konden zijn bij de inloopavond als andere geïnteresseerde inwoners hun mening konden geven. Daarnaast werden bezoekers van de Markt via sandwichborden geïnformeerd over het bestaan van de vragenlijst.

In de vragenlijst werd respondenten gevraagd aan te geven vanuit welk perspectief zij de enquête invulden (bijvoorbeeld als direct omwonende, ondernemer, toerist, etc.). Vervolgens konden zij hun voorkeur voor een van de varianten aangeven en eventuele aanvullende opmerkingen of aandachtspunten delen met betrekking tot de uitgewerkte varianten.

6.2. Beknopte enquêteresultaten

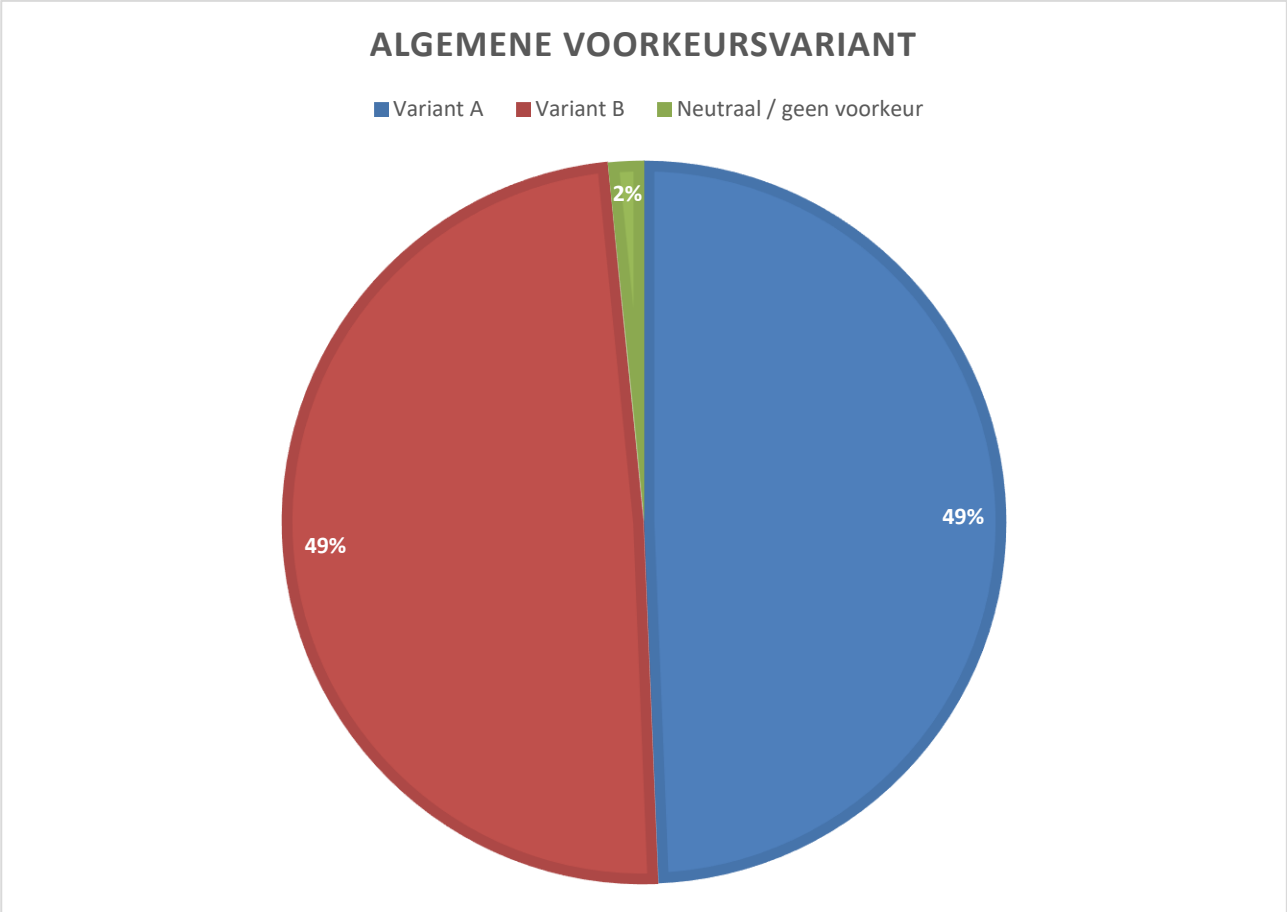
De beknopte resultaten van de enquête zijn hieronder weergegeven. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat de enquête enige tijd online beschikbaar was zonder de vraag naar het perspectief van de respondent (bijvoorbeeld als omwonende, ondernemer, etc.). Hierdoor komt het totaal aantal respondenten niet volledig overeen met de aantallen bij deze specifieke vraag.

6.2.1. Respondenten

In totaal is de enquête 314 keer ingevuld. Net als bij de eerste enquête bestaat het grootste deel van de respondenten uit inwoners van de gemeente. Daarnaast hebben 18 direct aanwonenden en 8 ondernemers aan de Markt de enquête ingevuld. Aangezien deze vraag niet door iedereen is ingevuld, geeft dit slechts een indicatie van het type respondenten.

6.2.2. Voorkeursvariant

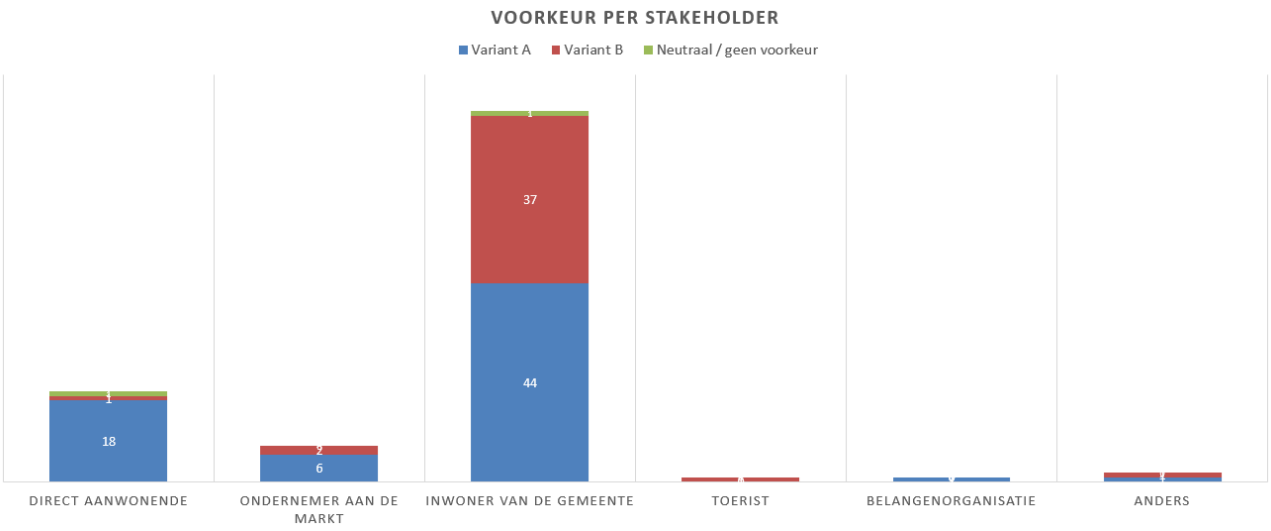
Het onderstaande figuur toont de relatieve resultaten voor de voorkeursvarianten. Zoals te zien is, liggen de resultaten van de varianten dicht bij elkaar. In totaal hebben 155 respondenten voorkeur voor variant A, terwijl 154 respondenten de voorkeur geven aan variant B. Daarnaast hebben 5 respondenten aangegeven geen voorkeur te hebben.



Figuur 12: Voorkeursvariant op basis van alle respondenten

6.2.3. Voorkeursvariant per belangengroep

Figuur 13 toont de voorkeursvariant per belangengroep. Hieruit blijkt dat zowel de direct omwonenden als de ondernemers op de Markt een duidelijke voorkeur hebben voor variant A. Deze voorkeur is met name sterk onder de direct omwonenden.



Figuur 13: Voorkeursvariant per belangengroep

Uit de resultaten van de enquête kan worden geconcludeerd dat er geen groter draagvlak is voor een specifieke variant onder alle respondenten. Wanneer er gekeken wordt naar de voorkeur per belangengroep gaat de voorkeur onder de direct aanwonende en de ondernemers uit naar variant A.

7 Multicriteria-analyse

7.1. Beoordelingsindicatoren

Om op een zo objectief mogelijke en herleidbare wijze de varianten onderling te vergelijken, is gebruik gemaakt van een multicriteria-analyse. Hierbij zijn de varianten ieder op een aantal relevante criteria voorzien van een onderbouwde beoordeling. Op basis van de resultaten uit deze analyse kunnen de varianten zowel in het geheel als op specifieke onderdelen met elkaar vergeleken worden. Bij de uitgevoerde multicriteria-analyse zijn, in afstemming met een werkgroep van gemeentelijke beleidsvertegenwoordigers, de volgende beoordelingsindicatoren gehanteerd:

Verkeersveiligheid en gedrag
Mate waarin de variant tot een verbetering of verslechtering leidt van de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers ten opzichte van de huidige situatie.

Recreatie en toerisme
Mate waarin de variant tot een verbetering of verslechtering leidt van het verblijfsklimaat op de Markt. Denk aan terrassen, evenementen en de beleving op de Markt.

Handhaving
Mate waarin de variant tot een verbetering of verslechtering leidt van de benodigde handhaving om het verkeer in goede banen te leiden.

Cultuurhistorisch aanzicht van de Markt
Mate waarin de variant tot een verbetering of verslechtering leidt van de stedelijke identiteit van Geertruidenberg ‘’Vestingstad aan de Biesbosch’’.

Ruimtelijke inpassing
Mate waarin de variant ruimtelijk inpasbaar is tussen de bestaande obstakels zoals parkeerplaatsen, bomen en terrassen.

Draagvlak omgeving (bewoners/ ondernemers)
Mate waarin de variant gesteund wordt door de omgeving.

Kosten
Mate waarin de bouw/ investeringskosten per variant verschillen.

7.2. Beoordelingswijze

Per criterium is voor iedere variant een onderbouwde toelichting gegeven voor de toegekende score. Om onderscheid tussen de verschillende varianten in kaart te brengen, zijn vijf mogelijke scores toegepast (+ +, +, +/-, -, - -). Onderstaand zijn de scores nader toegelicht.

Score Betekenis

- -	Zeer ongunstige of grote negatieve impact op het criterium
-	Ongunstige of kleine negatieve impact op het criterium
+ / -	Geen significant effect op het criterium
+	Gunstige of kleine positieve impact op het criterium
+ +	Zeer gunstige of grote positieve impact op het criterium

De wijze van beoordeling varieert per criterium. De meeste criteria zijn kwalitatief beoordeeld.
Om deze kwalitatieve beoordeling zo herleidbaar en transparant mogelijk te maken, zijn de argumenten voor deze beoordelingen opgenomen in de uitwerking van de multicriteria-analyse.

Bij het toewijzen van de scores is gekeken naar het onderscheidend vermogen ten opzichte van de bestaande situatie met het huidig gedrag. Het huidige gedrag houdt in dat fietsers ongewenst gebruik maken van het trottoir. Dit is onze nulmeting voor de beoordeling ten opzichte van de twee varianten. In de beoordeling krijgt de bestaande situatie en bijbehorende gedrag hierdoor telkens een neutrale score (+ / -) . bij de kosten is er gekeken naar prestatie tussen de varianten onderling.

7.3. Beoordeling per criterium

7.3.1. Verkeersveiligheid en gedrag

Variant A:

\+ Menging van fietsers met gemotoriseerd verkeer op de Markt, waardoor alle verkeersdeelnemers alerter zijn op elkaars aanwezigheid.

\+ Ook voor de verkeersstroom uit de Vismarktstraat wordt de situatie verbeterd aangezien zij ook op een comfortabele wijze gefaciliteerd worden.

– In- en uitrijden van de parkeerplaatsen kan leiden tot subjectief onveilige situaties (zicht op fietsers door aanwezigheid bomen en achteruitrijden uit haakse vakken, fietsers hebben wel uitwijkmogelijkheden op de Markt).

Variant B:

\+ Fietsers hebben een eigen plek in de openbare ruimte gescheiden van gemotoriseerd verkeer.

– Er ontstaan nieuwe conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer door de aansluiting van het fietspad op de Markt en de Brandestraat.

– Mogelijkheid tot ongewenst gebruik fiets- en voetpad (inhaalmanoeuvres) door smal trottoir.

– Toegankelijkheid mindervaliden en mensen met kinderwagens wordt op een aantal punten beperkt, waardoor het gebruik van het fietspad lonkt.
– Er wordt uitgenodigd om van/naar de Koestraat gebruik te maken van het trottoir, door de haakse bocht in het fietspad en de aansluiting op de Markt.

	Huidige situatie	Variant A	Variant B
Verkeersveiligheid en gedrag	+ / -	+ +	+

7.3.2. Recreatie en toerisme

Variant A:
+ Door het behoud van de huidige trottoirbreedte blijft het voor ondernemers mogelijk om zowel terrassen te plaatsen als producten uit te stallen.
+ De beleving van wandelaars blijft aangenaam doordat zij hun eigen plek behouden (route voorlangs de monumentale gevels en een breed voetpad).
+ Fietsers maken gebruik van de Markt waarbij zij recht “tegen de kerk aanfietsen”. Dit draagt bij aan de cultuurhistorische beleving van de Markt.

– Fietsers dienen tijdens evenementen op de Markt af te stappen.

Variant B:
+ Doordat het fietspad achter de bomen langsloopt, is het mogelijk om tijdens evenementen de Markt af te sluiten tot aan de bomenrij. Hierdoor hoeven fietsers niet af te stappen.

– Het versmallen van het trottoir leidt tot minder mogelijkheden voor ondernemers. Hierdoor zal de Markt minder levendig overkomen, wat afbreuk doet aan het verblijfsklimaat op de Markt. Daarnaast dient er mogelijk terrasruimte opgeofferd te worden voor de fietsdoorsteek.
– De beleving van wandelaars wordt aangetast doordat zij minder ruimte overhouden op het trottoir.

	Huidige situatie	Variant A	Variant B
Recreatie en toerisme	+ / -	+	- -

7.3.3. Handhaving

Variant A:
+ Ten opzichte van de huidige situatie maakt de aanwezigheid van de aangepaste suggestiestroken op de Markt het gewenste gedrag van de fietsers duidelijker.

– Fietsers blijven de mogelijkheid houden om gebruik te maken van de bestaande ongewenste route over het trottoir wanneer geen aanvullende ‘’push’’-maatregelen op het trottoir worden getroffen.

Variant B:

+ Het is duidelijk wat er van de weggebruiker wordt verwacht door de aanwezigheid van het onverplichte fietspad.
+ De dominante route wordt voorzien, waardoor het gebruik van het trottoir minder aantrekkelijk wordt.

– Ter hoogte van de Koestraat is de kortste route voor fietsers van en naar de Koestraat via het trottoir. Wanneer geen aanvullende ‘’push’’-maatregelen op het trottoir worden getroffen houden fietsers hierdoor de mogelijkheid om van dit stukje trottoir gebruik te maken.

	Huidige situatie	Variant A	Variant B
Handhaving	+ / -	+	+ +

7.3.4. Cultuurhistorisch aanzicht van de Markt

Variant A:

+ Door de toepassing van natuurstenen tegels als comfortabele verharding voor de fietssuggestiestrook kan er voldoende recht worden gedaan aan de gewenste historische beleving.
+ Er vinden verder geen veranderingen plaats in de openbare ruimte op/nabij de Markt. Hierdoor blijft het cultuurhistorisch aanzicht onveranderd.
+ Het behouden van de huidige breedte van het trottoir komt ten goede aan de beleving van de historische omgeving en gevels.

Variant B:

+ Het aanzicht van het centrale marktplein wijzigt niet of nauwelijks (verharding ongewijzigd).

– Het moeten verwijderen van bomen voor de fietsdoorsteek, tast het cultuurhistorisch aanzicht van de Markt aan.
– Een versmalling van het trottoir (smaller t.o.v. inrichting voor 2017) gaat ten koste van de beleving van de historische omgeving en gevels.

	Huidige situatie	Variant A	Variant B
Cultuurhistorisch aanzicht van de Markt	+ / -	+	- -

7.3.5. Ruimtelijke inpassing

Variant A:

+ De huidige breedte van de fietssuggestiestroken blijft behouden. Variant A behoeft daardoor geen extra ruimte op de Markt in vergelijking met de huidige inrichting.

– Aanvullende “push”-maatregelen zijn mogelijk benodigd om fietsers te dwingen om gebruik te maken van de fietssuggestiestrook op de Markt.

Variant B:

- Twee bomen dienen verwijderd te worden om plaats te maken voor de aansluiting van het fietspad op de Markt.
- Een deel van het terras of meerdere parkeerplekken moeten plaatsmaken voor de nieuwe aansluiting op de Markt.
- Het huidige trottoir wordt versmald naar 2 meter. Om het fietspad obstakelvrij te houden, moeten de lichtmasten verzet worden naar het trottoir. Hierdoor blijft het nog minder ruimte over voor voetgangers.
- De inritblok voor mindervaliden moet aan de zijde van de Brandestraat verplaatst worden om ruimte te maken. Hierdoor is het niet langer mogelijk in een rechte lijn over te steken.

	Huidige situatie	Variant A	Variant B
Ruimtelijke inpassing	+ / -	+	- -

7.3.6. Draagvlak omgeving

Uit het tweede participatiemoment is gebleken dat beide varianten gelijkwaardig draagvlak hebben. De resultaten van de inloopavond en de online enquête tonen aan dat er geen significante voorkeur is voor de ene variant boven de andere. Wel is de omgeving eens dat de varianten leiden tot een verbetering van de huidige situatie. De direct aanwonenden en ondernemers aan de Markt hebben een duidelijke voorkeur voor variant A.

	Huidige situatie	Variant A	Variant B
Draagvlak omgeving	+ / -	+ +	+

7.3.7. Kosten

Beide varianten zijn globaal geraamd. In bijlage E zijn de kostenramingen per variant opgenomen met daarbij een korte toelichting over de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). Aangezien nog niet vastgesteld kon worden of er een fundering onder de Markt aanwezig is, is ervoor gekozen om bij variant A twee verschillende versies te ramingen te maken: één waarbij er geen fundering aanwezig is (1) en één waarbij er wel een fundering aanwezig is (2). De globale ramingen komen daarmee uit op de volgende bedragen:

Kosten	Variant A (1)	Variant A (2)	Variant B
Bouwkosten	283.675,-	269.926,-	237.709,-
Investeringskosten	404.763,-	385.100,-	337.546,-

Uit de globale raming blijkt dat het realiseren van variant B goedkoper zal zijn dan variant A. Hoewel het lijkt dat er minder werk nodig is voor het inpassen van variant A, worden er meer vierkante meters aangepakt doordat de fietsstrook aan beide zijden van de Markt wordt aangepast. Aangezien de kosten van de natuurstenen tegels relatief hoog zijn, lopen de kosten voor variant A hierdoor sneller op.

	Huidige situatie	Variant A	Variant B
Kosten	n.v.t.	- -	-

7.4. Uitkomst multicriteria-analyse

In tabel 1 is de eindbeoordeling op de verschillende criteria samengevat weergegeven.

	Huidige situatie	Variant A	Variant B
Verkeersveiligheid en gedrag	+ / -	+ +	+
Recreatie en toerisme	+ / -	+	- -
Handhaving	+ / -	+	+ +
Cultuurhistorisch aanzicht van de Markt	+ / -	+	- -
Ruimtelijke inpassing	+ / -	+	- -
Draagvlak omgeving	+ / -	+ +	+
Kosten	n.v.t.	- -	-

Tabel 1: Beoordeling varianten

8 Conclusie voorkeursvariant

Op basis van de uitgevoerde multicriteria-analyse kan geconcludeerd worden dat variant A de voorkeursvariant is. De analyse heeft de varianten beoordeeld aan de hand van verschillende criteria, zoals verkeersveiligheid, recreatie en toerisme, handhaving, het cultuurhistorisch aanzicht, ruimtelijke inpassing, draagvlak in de omgeving en kosten.

Variant A scoort op meerdere criteria gunstig. De verkeersveiligheid wordt verbeterd, doordat de menging van fietsers en gemotoriseerd verkeer geen onoverzichtelijke conflictpunten veroorzaakt. Daarnaast zorgt het inpassen van een vlakkere bestrating voor een comfortabele verkeerssituatie voor fietsers, ook voor de verkeersstroom uit de Vismarktstraat. Verder blijft het cultuurhistorisch aanzicht van de Markt intact, wat belangrijk is voor de stedelijke identiteit van Geertruidenberg. Ook de ruimtelijke inpassing is gunstig, aangezien de huidige fietssuggestiestroken behouden blijven, wat weinig ingrijpende aanpassingen vereist. Het draagvlak in de directe omgeving is sterk voor deze variant, aangezien het breed wordt ondersteund door zowel de omwonenden als de ondernemers. Daarnaast sluit variant A beter aan bij eerdere besluitvorming, aangezien de relevante uitgangspunten hierbij meer ruimte voor terrassen en een vergroting van de verblijfsruimten langs de gevels omvatten.
Hoewel variant B in termen van kosten goedkoper lijkt, heeft variant A op veel andere belangrijke criteria de voorkeur. De impact van variant B op de verkeersveiligheid, de cultuurhistorie en de ruimtelijke inpassing is minder gunstig. Daarnaast zijn er enkele nadelen, zoals de versmalling van het trottoir en het verwijderen van bomen, wat afbreuk doet aan de historische uitstraling van de Markt. Ook het verblijfsklimaat op de Markt wordt bij variant B minder positief beoordeeld, aangezien het versmallen van het trottoir het gebruik en de beleving op het trottoir aantast en er minder ruimte overblijft voor terrassen. Hierdoor wordt de Markt minder aantrekkelijk voor toeristen.

Gelet op de positieve impact van variant A op de verkeersveiligheid en het gedrag, het cultuurhistorisch aanzicht en het draagvlak in de omgeving, kan worden gesteld dat variant A de beste keuze is en deze als voorkeursvariant wordt geadviseerd.

BIJLAGEN

A. Schetstekeningen 4 varianten

B. Vragenlijst eerste participatiemoment

C. Schetsontwerp variant A

D. Schetsontwerp variant B

E. Kostenramingen variant A en B (inclusief toelichting)

F. Ontwerp sandwichbord

Iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland

Nevelgaarde 10
3436 ZZ Nieuwegein
Nederland

Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch
Nederland

Waarderweg 40
2031 BP Haarlem
Nederland

www.iv-infra.nl
Telefoon +31 88 943 3200
Postbus 135
3360 AC Sliedrecht
officemanagement.infra@iv.nl

Westervoortsedijk 73
Gebouw CB
6827 AV Arnhem
Nederland

Trompstraat 36a
9190 Stekene
België