Verkeers- en parkeerplan Thorn



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Maasgouw
Titel rapport	Verkeers- en parkeerplan Thorn
Kenmerk	011706.20220805.R1.04
Datum publicatie	29 november 2023
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 29-11-23

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en vraag 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Vraagstelling 4

1.3 Leeswijzer 5

2. Gebiedsfoto 6

2.1 Ruimtelijke structuur 6

2.2 Verkeer 10

2.3 Parkeren 12

2.4 Overzicht knelpunten en aandachtspunten 13

3. Inventarisatie maatregelen 15

3.1 Verkeerscirculatie van Thorn als geheel 15

3.2 Verkeerscirculatie van de historische kern 18

3.3 Verbeteren van de verkeersveiligheid van de voetgangers 20

3.4 Parkeren van bewoners en ondernemers 22

3.5 Parkeren door bezoekers 23

4. Fasering van maatregelen 27

4.1 2 fases 27

4.2 Fase 1: Basispakket maatregelen (korte termijn 2024) 28

4.3 Fase 2: Volledig pakket maatregelen (lange termijn 2025-2028) 31

1. Aanleiding en vraag

1.1 Aanleiding

Thorn wordt door de ligging aan de Maasplassen en bijzondere historie veel bezocht door toeristen en recreanten. Door de bouw van het nieuwe vakantiepark Maasresidence Thorn (met 300 woningen, 60 appartementen en voorzieningen), een nieuw hotel (ca. 100 kamers) en vakantiepark Vijverbroek (ca. 45 chalets), is de verwachting dat het aantal toeristen en bezoekers vanaf medio 2022 gaat toenemen.

Dit heeft een toename van het verkeer als gevolg en daarmee mogelijk ook de behoefte aan parkeerplaatsen. Met name in het historische centrum van Thorn zorgt dit voor parkeeroverlast, verminderde bereikbaarheid en geluids- en milieuhinder voor de inwoners. Ook op de doorgaande weg wordt verwacht dat het verkeer aanzienlijk toeneemt en is de verwachting dat de behoefte aan parkeerplaatsen aan de randen van Thorn toeneemt.

1.2 Vraagstelling

Dit onderzoek en advies dient antwoord te geven op de volgende vier problemen/vraagstukken:

1. De verwachte verkeers- en parkeeroverlast in het historisch centrum
2. De (toenemende) behoefte aan parkeerplaatsen voor toeristen in Thorn
3. De toename en doorstroming van verkeer op de doorgaande wegen Casino en Wal, in relatie tot de verkeersveiligheid
4. De verkeers- en parkeerproblematiek in de zone Grootheggerlaan-Waterstraat

Aanvullend speelt er een in het historische centrum een specifieke verkeerskundige vraag in relatie tot de horeca terrassen op de rijbaan van de Hoogstraat (ter hoogte van nr. 6-8).

In algemene zin is daarnaast gevraagd om de toekomstige situatie qua verkeer- en parkeren in beeld te brengen: hoe ontwikkelt zich dit als er geen maatregelen worden getroffen?

In voorliggende rapportage worden de resultaten van dit onderzoek beschreven en vormt de uitkomst een integraal verkeersplan voor de historische kern van Thorn, waarbij wordt omschreven hoe en welke maatregelen op welke wijze tot uitvoer gebracht kunnen worden.

1.3 Update verkeersonderzoek

In verband met het voorgaande (vraagstelling paragraaf 1.2) is een verkeerskundig onderzoek opgesteld waarvan de resultaten zijn neergelegd in de rapportage ‘Verkeers- en parkeeradvies Thorn, met kenmerk 011706.20220805.R1.01). Aan de hand van deze rapportage hebben bewoners en stakeholder de mogelijkheid gehad om zienswijzen in te dienen. Aan de hand van de zienswijzen is het verkeersonderzoek aangevuld en aangepast. In de rapportage zienswijzerapportage gemeente Maasbracht is beschreven welke aanpassingen aan voorliggende rapportage zijn doorgevoerd.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt in de ‘gebiedsfoto’ de huidige en verwachte toekomstige situatie op het gebied van de ruimtelijke structuur, verkeer en parkeren beschreven. In hoofdstuk 3 worden de maatregelen geïnventariseerd en beoordeeld die antwoord geven op de geconstateerde knelpunten en aandachtspunten in de gebiedsfoto. In hoofdstuk 4 worden er vervolgens twee fases geschetst met pakketten aan maatregelen, gericht op de korte en lange termijn, waarmee het gesprek aangegaan kan worden met de betrokkenen.

In dit hoofdstuk volgt een ‘gebiedsfoto’ die de huidige situatie en verwachte toekomstige situatie beschrijft op het gebied van de ruimtelijke structuur, verkeer en parkeren. De uitkomst van deze gebiedsfoto is een overzicht van aandachtspunten en knelpunten, waar in de volgende hoofdstukken maatregelen voor worden geïnventariseerd, beoordeeld en samengevoegd tot een gefaseerde aanpak voor een toekomstbestendig verkeersplan voor de historische kern van Thorn.

2. Gebiedsfoto

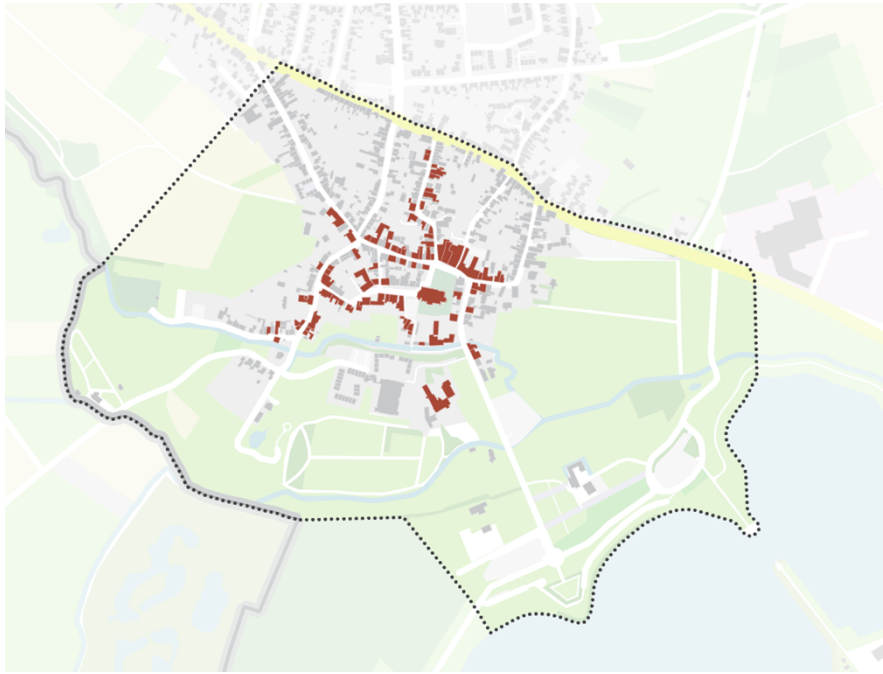
2.1 Ruimtelijke structuur

De historische kern van Thorn wordt aan de noordkant begrensd door de wegen Casino, Wal, Steegputstraat en Meers, de landgrens met België in het zuiden en Grote Heggerplas in het zuidoosten. Naast de historische kern vormt ook de doorgaande route Casino – Wal onderdeel van dit verkeersplan.

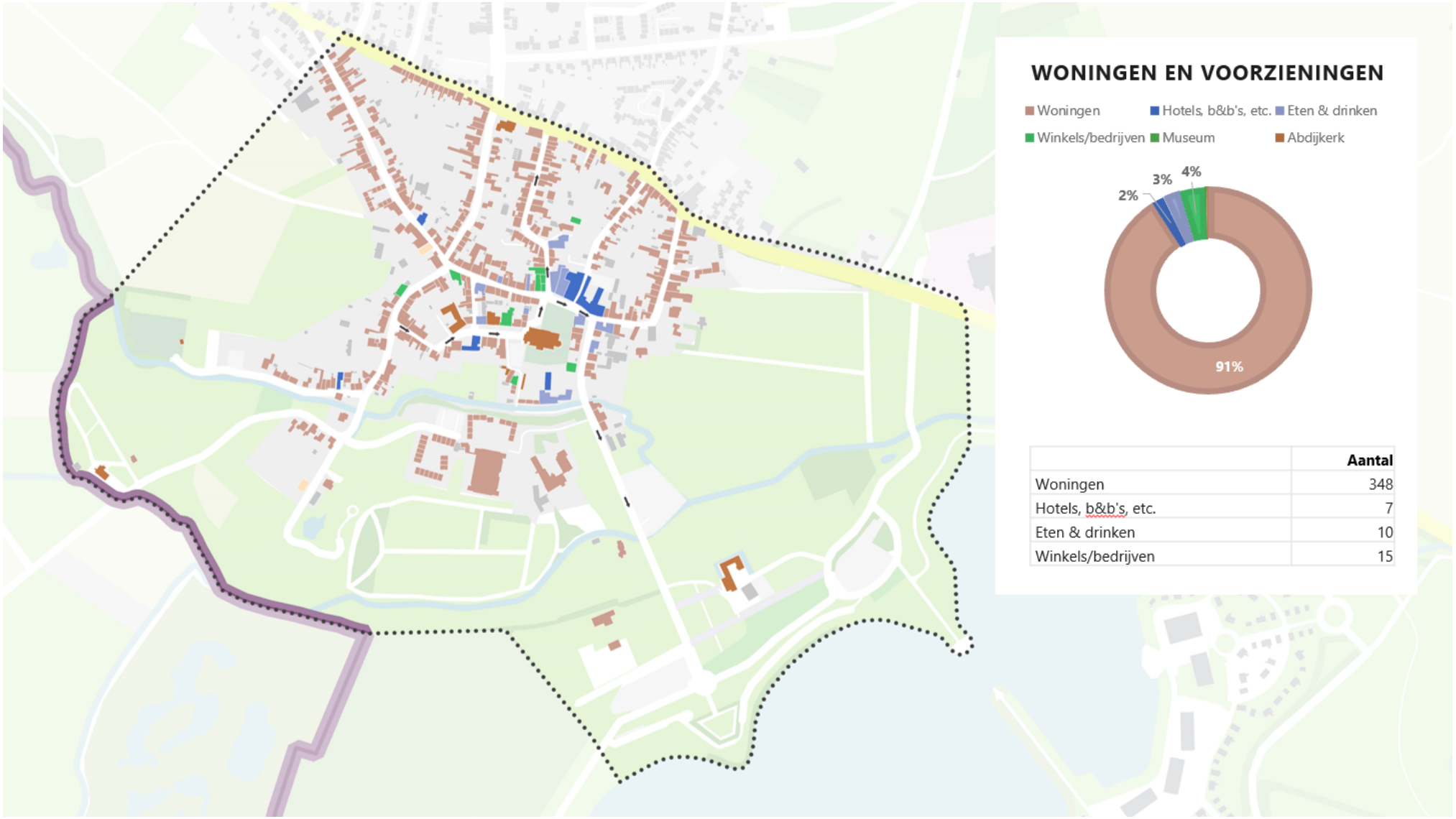
2.1.1 Huidige situatie

De historische kern omvat ca. 350 woningen, 15 winkels en bedrijven en 17 horecavoorzieningen (hotels, b&b's, restaurants en cafés). Daarmee bestaat ruim 90% van de panden uit woningen. De voorzieningen concentreren zich voornamelijk aan de Hoogstraat, Wijngaard en Hofstraat. Op de volgende pagina volgt een weergave van de woningen en voorzieningen in figuur 2.2.

Het gehele historische centrum geldt als 'beschermd stadsgezicht' en telt maar liefst 107 Rijksmonumenten (ca. 30% van de panden). Daarmee geldt de historische kern in zijn geheel als een veel bezochte toeristische bestemming.



Figuur 2.1: Rijksmonumenten (in het rood)



Figuur 2.2: Woningen en voorzieningen

2.1.2 Toekomstige situatie

Ruimtelijke ontwikkelingen

Voornamelijk in het oosten van Thorn gaan in de komende jaren enkele ontwikkelingen plaatsvinden die van impact zijn op (het verkeer van-, naar- en in) de historische kern. Hierbij betreft het voornamelijk de volgende opgaves:

A. Vakantiepark Maasresidence

Ten oosten van de Grote Heggerplas wordt een vakantiepark gerealiseerd met in totaal 300 recreatiewoningen en 60 recreatieappartementen. Inmiddels zijn er reeds 90 recreatiewoningen gerealiseerd en is het park sinds april 2022 geopend.

B. Hotel Maasresidence

Aan de Grootheggerlaan wordt een hotel gerealiseerd met ca. 100 kamers.

C. Camping Vijverbroek

Camping Vijverbroek wordt opnieuw ontwikkeld, waarbij 45 chalets worden gerealiseerd.

D. Dijkversterking Thorn-Wessem

Het waterschap heeft plannen gemaakt voor het versterken en verleggen van de dijken vanaf de Belgische grens bij Thorn tot aan Wessem. De beoogde tracés kunnen van invloed zijn op de wegenstructuur en bouw van het hotel.

E. Verlegging van de Thornerbeek

De Thornerbeek wordt door het waterschap tussen Thorn en Wessem omgelegd naar een nieuw tracé dat grotendeels door het Meersveld loopt. Dit is mogelijk van invloed op de ontsluiting van het recreatiegebied ten zuiden van Thorn via de Grootheggerlaan.

F. Transformatie van de fabrieksgebouwen aan de Meers

Er zijn ambities om de fabrieksgebouwen aan de Meers (Starlifthallen en dakpannenfabriek) aan te kopen, slopen en saneren om hier meer aantrekkelijke functies te realiseren. Een exacte invulling hiervoor is nog niet bekend.



Figuur 2.3: Ruimtelijke ontwikkelingen

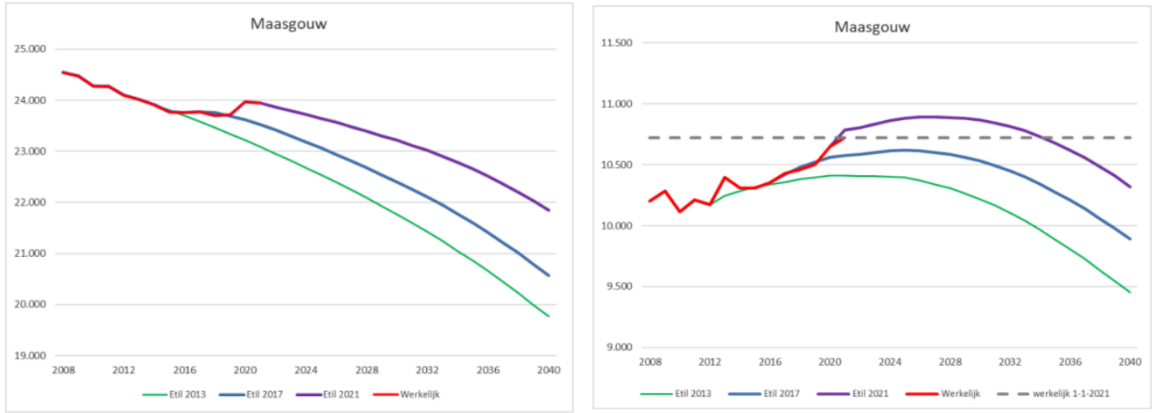
Voornamelijk het vakantiepark en hotel zullen in groeiende mate voor extra verkeer leiden in de komende jaren. Grontmij heeft berekend dat het vakantiepark in de toekomst zo'n 1048 motorvoertuigbewegingen per etmaal zal opleveren en het hotel 262 motorvoertuigbewegingen per etmaal (zie figuur 2.4). In totaal zijn dit 1.310 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag.

Daarbij is ingeschat dat 35% van dit verkeer door Thorn heen gaat rijden (via Meers), wat neerkomt op ca. 460 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Maasresidence Thorn	**Kencijfer CROW (pub. 317)**	**Totaal Verkeersbewegingen**
300 recreatiewoningen (gem. 8 pers/eenheid)	Gemiddeld 2,7 vkb per bungalow x 300 bungalows Rekening houdend met personeel en bezettingspercentage	810 mvt/bewegingen/gemiddelde weekdag
60 Recreatieappartementen	Gemiddeld 2,7vkb per recreatieap-partement x 60 appartementen	162 mvt/bewegingen/gemiddelde weekdag
Hotel met 100 kamers en eigen drijvende destinatievoorziening	Niveau 4 sterren Gemiddeld 26,2 vkb/10 kamers	262 mvt/bewegingen/gemiddelde weekdag
Theehuis	Nvt (zie 2.2.4)	0
Centrale voorzieningen 4000m2 o.a. horeca, receptie, zwembad *Bezoekers van buitenpark:* *40% voor de horeca* *5% overige functies*	Gemiddeld 7,0 vkb/100m2 bvo bij 100% extern verkeer voor 500 m2 horeca e.d. Gemiddeld 41 vkb/100m2 bvo bij 100% extern verkeer voor 3000 m2 o.a. zwembad en indoor speelcen-trum.	14 mvt/bewegingen/gemiddelde weekdag 62 mvt/bewegingen/gemiddelde weekdag
Jachthaven		
CROW: Jachthaven (240 ligplaat-sen, geen voor verhuur extern)	Nvt (zie 2.2.2)	0 mvt/bewegingen/gemiddelde weekdag
Totaal		**1.310 mvt/bewegingen/gemiddelde weekdag**

Figuur 2.4: Verkeersgeneratie Maasresidence, bron: Grontmij, 'Maasrecidence Thorn, verkeersaantrekkende werking en parkeerbalans', 2014

Autonome ontwikkeling: bevolkingsgroei en huishoudensgroei
De verwachting is dat de omvang van de bevolking de komende jaren afneemt binnen de gemeente Maasgouw. Het aantal huishoudens groeit nog wel tot 2026 is de verwachting, maar zal daarna ook afnemen (zie figuur 2.5). Op basis van deze groeicijfers mag op voorhand geconcludeerd worden dat er geen (grote) autonome groei van het verkeer meer te verwachten valt.



Figuur 2.5: Bevolkingsontwikkeling (links) en huishoudensontwikkeling (rechts) in de gemeente Maasgouw, bron: Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2022

2.2 Verkeer

2.2.1 Gemotoriseerd verkeer

Huidige intensiteiten

Op basis van beschikbare telcijfers verdeeld over de afgelopen jaren is er een beeld van de huidige intensiteiten opgesteld (zie figuur 2.6). De cijfers laten zien dat er op de doorgaande route Ittervoorterweg – Casino – Wal – Meers zo'n 3.300 tot 1.700 motorvoertuigen per etmaal rijden. In de historische kern variëren de gemeten aantallen van 400 tot 700 motorvoertuigen per etmaal.

Uit de intensiteiten vallen enkele doorgaande relaties door de historische kern op te maken:

- Wilhelminalaan, Hoogstraat, Hofstraat, Waterstraat
- Kessenicherweg, Beekstraat, Holstraat, Wilhelminalaan of Akkerwal



Figuur 2.4: Huidige intensiteiten op basis van telcijfer, afgerond op 100-tallen

Toekomstige situatie

Er is in paragraaf 2.1.2 reeds geconstateerd dat vooral de Maasresidence (vakantiepark en hotel) in de toekomst voor extra verkeer door de kern heen zal leiden. Er gaan ca. 500 motorvoertuigen per etmaal via Meers richting Thorn en verder rijden. Naar verwachting maakt dit verkeer vooral gebruik van de doorgaande route Casino – Wal en zullen zij niet (in significante mate) het historische centrum in rijden.

Op de route Ittervoorterweg – Casino – Wal - Meers nemen de intensiteiten toe tot ca. 2.200-3.300 motorvoertuigen per etmaal (ca. 15%-30% groei). Dit is een gemiddelde situatie, op piekmomenten is de groei mogelijk hoger.



Figuur 2.5: Toekomstige intensiteiten, afgerond op 100-tallen (in het rood de toename en in het zwart de toekomstige intensiteit)

Knelpunten ten aanzien van het gemotoriseerde verkeer
Ten aanzien van verkeersgroei valt te constateren dat de toekomstige intensiteiten passen binnen de capaciteit die van een betreffende wegen verwacht mag worden. De wegen Casino en Wal kennen met hun 30 km/u-regime een functie als erftoegangsweg. Een erftoegangsweg kent een streefwaarde van max. 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Daar blijven de toekomstige intensiteiten onder.

Echter valt wel te constateren dat de minimale profielbreedte 4,80 meter dient te bedragen[1]. Dit is op diverse locaties niet het geval. Daar waar geparkeerd mag worden langs de weg en bij wegversmallingen is de profielbreedte kleiner dan 3,0 meter. Dit is een aandachtspunt dat ook reeds in de huidige situatie geldt.

Kloosterberg
Op de Kloosterberg is gemotoriseerd verkeer toegestaan in de huidige situatie. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties aangezien de Kloosterberg ook gebuikt wordt door langzaam verkeer. De nabij gelegen Kerkberg is te smal voor een goede ontsluiting van het gebied met een breedte van 2.40 meter op het smalste gedeelte.

Holstraat
Op de Holstraat wordt in de huidige situatie overlast ervaren als gevolg van zwaar vrachtverkeer. Dit veroorzaakt trillingen.

2.2.2 Wandel- en fietsroutes

Aan de hand van de bestaande knooppuntenroutes voor wandelaars en fietsers zijn de belangrijkste wandel- en fietsroutes in beeld gebracht in- en rondom de historische kern van Thorn. Door de historische kern lopen verschillende wandel- en fietsroutes die elkaar op een aantal wegen overlappen. Dit is het geval op de Wilhelminalaan, Holstraat, Beekstraat, Hoogstraat, Hofstraat en Waterstraat. Deze wegen vormen een extra aandachtspunt voor wat betreft verkeersveiligheid.

Kijkend naar het fietsnetwerk, is er een missing link te constateren vanuit de Kessenicherweg richting Waterstraat en Grootheggerlaan.

De wandel- en fietsroutes en missing link worden in figuur 2.6 weergegeven.



Figuur 2.6: Wandel- en fietsroutenetwerk

[1] Bron: CROW, 'ASVV 2021'

2.3 Parkeren

In de historische kern van Thorn is parkeren gereguleerd. Met uitzondering van de betaalde parkeerplaatsen aan de Waterstraat en Meers, mag er in de historische kern alleen geparkeerd worden door vergunninghouders. Binnen het studiegebied mag er daarnaast op de parkeervakken op de Casino, Wal, Wilhelminalaan en Akkerwal vrij geparkeerd worden.

2.3.1 Parkeervergunning

Bewoners en bedrijven binnen de historische kern die geen beschikking hebben over parkeergelegenheid bij hun pand, kunnen een parkeervergunning aanvragen indien zij woonachtig zijn of gevestigd zijn in dit gebied.

Bewoners krijgen de beschikking over maximaal 2 parkeervergunningen per woonadres, waarbij in de aanvraag rekening gehouden wordt met eventuele parkeergelegenheid op eigen terrein. Daarnaast mogen werknemers van bedrijven die binnen de historische kern gevestigd zijn en personen die werkzaam zijn bij bedrijven, instellingen of organisaties die vaak werkzaam zijn binnen de kern beschikken over een parkeervergunning. Voor bedrijven geldt bovendien dat zij de beschikking krijgen over maximaal 5 bezoekersvergunningen.

2.3.2 Parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen Meers en Waterstraat zijn bedoeld voor bezoekers. Zij kennen beide een capaciteit van ca. 100 parkeerplaatsen. De kosten om er te parkeren is voor allebei gelijk en kost momenteel €3,00 euro per dag. Bekend is dat ca. 30.000 parkeerders op jaarbasis gebruik maken van deze parkeerplaatsen.

Bij Kasteelhoeve de Grote Hegge zijn er daarnaast ook nog parkeerplaatsen beschikbaar (particulier), die bij drukte als overloop kunnen dienen.



Figuur 2.7: Locaties parkeerplaatsen

Op basis van het aantal parkeerders op jaarbasis (30.000) is een inschatting gemaakt hoeveel verkeer deze parkeerplaatsen op een piekdag opleveren en in hoeverre de capaciteit voldoet. De inschatting is dat er op een piekdag 200 parkeerders zijn (op een weekend- of vakantiedag, waarbij de aanname is dat op zo'n piekdag gemiddeld 5x zoveel bezoekers zijn dan op een normale werkdag), wat 400 verkeersbewegingen oplevert.

Zoals gesteld bieden de parkeerplaatsen gezamenlijk plek aan ca. 200 parkeerplaatsen. Met een omlooptijd van 2 tot 3 uur (bezoekersduur), kan uitgaande van 9 uur op een dag iedere parkeerplaats 3 keer gebruikt worden op een dag. Dit betekent dat met een ideale spreiding er dagelijks 600 auto's kunnen parkeren. Op basis van deze theoretische inschatting kan geconcludeerd worden dat er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is.

2.3.3 Parkeerroute

Met een aantal borden aan de Casino en Wal wordt een parkeerroute aangegeven, waarbij bezoekers naar de parkeerplaats Meers geleid worden. Dit is een wenselijke route, ondanks de piekdrukte die dit zo nu en dan oplevert.

Bezoekers die echter gebruik (willen) maken van de parkeerplaats Waterstraat worden bij gebruik van navigatie via de Wilhelminalaan, Hoogstraat en Hofstraat naar de Waterstraat geleid. Dit is een onwenselijke route door het historische centrum heen, waarbij het verkeer in conflict komt met voornamelijk voetgangers en fietsers.

2.3.4 Fiets parkeren

In het historisch centrum zijn het aantal fietsparkeerplaatsen in de huidige situatie beperkt. Hierdoor worden fietsen overal geplaatst, zoals tegen gevels en op voetpaden. Dit leidt tot overlast in het historisch centrum, met name op de Kerkberg en Hoogstraat.

2.4 Overzicht knelpunten en aandachtspunten

Uit de voorgaande paragrafen zijn er een aantal knelpunten en aandachtspunten naar voren gekomen, die hierna samengevat worden weergegeven. In het volgende hoofdstuk worden maatregelen geïnventariseerd die een oplossing kunnen bieden voor deze knelpunten en aandachtspunten.

1. **Casino – Wal:** het wegprofiel is op diverse locaties te smal waardoor er verkeeroverlast kan ontstaan op drukkere momenten
   - Gemotoriseerd verkeer kan elkaar niet goed passeren
   - De oversteekbaarheid is niet optimaal in combinatie met de verkeersdrukte op piekmomenten
2. **Wilhelminalaan – Hoogstraat:** de combinatie van fiets-, wandel- en doorgaand gemotoriseerd verkeer leidt ter hoogte van de Hoogstraat tot conflicten. Het smalle wegprofiel is hier niet voor geschikt
3. **Hoogstraat (verblijfsfunctie horeca):** naast dat hier zowel fietsers, wandelaars als auto's passeren, bevinden zich hier terrassen, wat op drukke momenten zorgt voor verkeersonveilige situaties
4. **De route naar parkeerplaats Waterstraat:** een aantal wegvakken op deze route zijn slechts beperkt geschikt voor gemotoriseerd verkeer, wat deze route door het historische centrum (via Hoogstraat) onwenselijk maakt
5. **Onder de Bomen (missing link fiets):** deze locatie is ingericht als momenteel als voetgangersgebied, terwijl deze te beschouwen valt als 'missing link' in het fietsnetwerk. Fietsers maken reeds gebruik van deze route en daardoor is er sprake van overlast (conflict tussen voetgangers en werknemers van naburige voorzieningen met fietsers)
6. **Bastion:** op drukke weekend- en vakantiedagen en tijdens rondleidingen is er op deze locatie is er sprake van conflicten tussen fietsers, wandelaars en gemotoriseerd verkeer
7. **Holstraat:** overlast trillingen als gevolg van vrachtverkeer door de straat
8. **Kloosterberg:** Het wegvak is te smal voor de combinatie van voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Ook vinden er aanrijdingen plaats met de historische poort.

9. **Te veel parkeervergunningen:** In het historisch centrum zijn te veel parkeervergunningen uitgegeven ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.
10. **Fietsparkeren:** Het aantal fietsparkeerplaatsen in historisch centrum is beperkt hierdoor worden fietsen overal in het historisch centrum geplaatst waardoor overlast wordt ervaren.

Figuur 2.8: Overzicht knelpunten en aandachtspunten



3. Inventarisatie maatregelen

In de gebiedsfoto zijn naast ruimtelijke ontwikkelingen, knelpunten en aandachtspunten gesignaleerd op het gebied van verkeer. In dit hoofdstuk volgt een inventarisatie van maatregelen, die gericht zijn op het oplossen van de knelpunten en het realiseren van een robuust verkeerssysteem voor de toekomst.

Uiteindelijk staan deze maatregelen niet op zich en is het een pakket van samenhangende maatregelen dat voor een integrale oplossingsrichting zorgt in het oplossen van de verkeers- en parkeerproblematieken.

De maatregelen zijn te categoriseren in verschillende schaalniveaus en thema's. De maatregelen zijn gericht op:

- de verkeercirculatie van Thorn als geheel
- de verkeerscirculatie van de historische kern
- het verbeteren van de verkeersveiligheid van de voetgangers
- het parkeren door bewoners en ondernemers
- het parkeren door bezoekers
- fietsparkeren

3.1 Verkeerscirculatie van Thorn als geheel

De maatregelen die binnen dit thema beschreven worden hebben een impact op geheel Thorn en dienen daarmee dus een groter doel. Een belangrijk knelpunt dat binnen dit thema aangepakt wordt, is het beperken van de verkeersgroei op de doorgaande routes Casino – Wal en Kessenicherweg – Beekstraat – Holstraat.

3.1.1 Randweg aanleggen

Een nieuwe verbindingsweg tussen Meers en de N273 Napoleonsweg, ten noordoosten om Thorn heen, kan zorgen voor een afname van het doorgaande verkeer op de huidige route Ittervoorterweg – Casino – Wal.

Naar aanleiding van het coalitieakkoord 2018-2022, heeft RoyalHaskoningDHV in een quick scan de haalbaarheid onderzocht. Daaruit komt naar voren dat naar verwachting het verkeer op de doorgaande route Casino – Wal met 850 tot 2.000 verkeersbewegingen per etmaal afneemt. Dit is relatief gezien een significante afname, echter zijn de aantallen niet groot te noemen. Bovendien vraagt de realisatie om een forse doorsnijding van het landschap en brengt de aanleg in het algemeen zeer hoge kosten met zich mee. De verkeerskundige baten wegen onvoldoende op tegen de nadelen/hoge kosten.

Voordelen	Nadelen
• Zorgt voor een afname van verkeer op huidige doorgaande route • Positief effect op de verkeersveiligheid	• De verkeersaantallen zijn beperkt • Doorsnijdt het landschap, zeer forse ingreep • Realisatie brengt bijzonder hoge kosten met zich mee
Conclusie	
De randweg heeft te weinig oplossend vermogen voor wat afname van verkeer betreft, wat niet opweegt tegen de doorsnijding van het landschap en de hoge kosten → We nemen deze maatregel **niet** mee	

3.1.2 Boekenderweg opwaarderen en ten noorden openstellen in 2-richtingen

Een mogelijk alternatief voor de randweg is het opwaarderen van het meest noordelijke deel van de Boekenderweg (tussen N273 Napoleonsweg en Heerbaan). Door deze weg te verbreden en open te stellen in twee richtingen vormt deze route een alternatief voor de Ittervoorterweg om Thorn te bereiken en leidt dit naar verwachting tot minder verkeer op de Ittervoorterweg en Casino.

Voor het verkeer op de Wal heeft deze maatregel echter geen effect en heeft het bovendien als gevolg dat er meer verkeer gaat rijden op de Akker en Boekenderweg binnen de bebouwde kom van Thorn. Daarmee heeft dit goedkopere alternatief, slechts een beperkt probleemoplossend vermogen voor de historische kern en wegen de voordelen niet op tegen de nadelen. Het openstellen van de Boekenderweg voor tweerichtingsverkeer moet in een groter kader worden afgewogen dan dat past binnen de scope van dit verkeer- en parkeerplan.

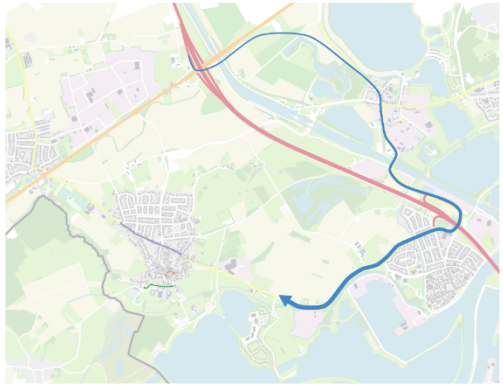
Voordelen	Nadelen
• Goedkoper alternatief voor de randweg • Naar verwachting positief verkeerseffect op de Ittervoorterweg en Casino	• Verbreding van de weg noodzakelijk • Naar verwachting geen daling van intensiteiten op de Wal • Naar verwachting negatief verkeerseffect op Akker en Boekenderweg binnen de bebouwde kom
Conclusie	
Deze maatregel heeft slechts een beperkt oplossend vermogen → We nemen deze maatregel **niet** mee	



Figuur 3.1: Aansluiting Boekenderweg op rotonde N273 Napoleonsweg

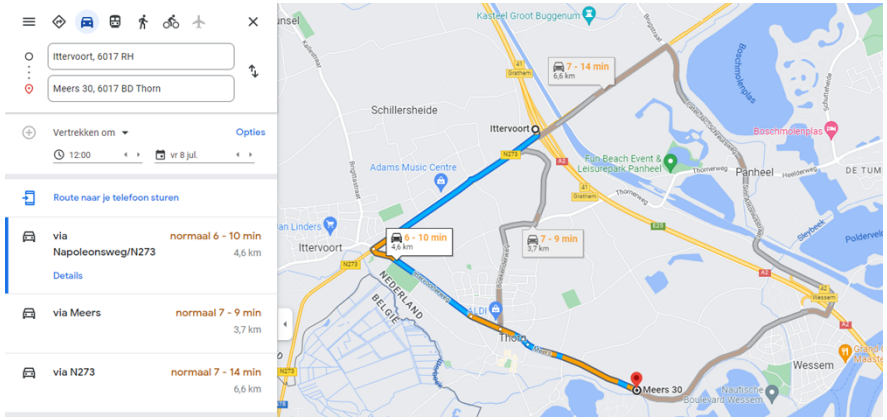
3.1.3 Routing via bebording

Om de verkeerscirculatie via Thorn te veranderen vormt het stimuleren van een andere routekeuze via bebording het goedkoopste en snelst te realiseren alternatief. Deze maatregel vraagt om het aanbrengen van routeborden op strategische locaties, zoals bij de afrit 41 Grathem. Het verkeer wordt vervolgens via Pater Jac. Schreursweg door Panheel en Wessem naar de oostkant van Thorn geleidt.



Figuur 3.2: Route via Panheel - Wessem

Op basis van een route analyse via Google Maps is de route via Panheel – Wessem ca. 2 km verder rijden en 2,5 minuut langzamer dan de huidige route (zie figuur 3.3). In de praktijk zal dat betekenen dat er slechts deels van de adviesroute gebruik zal gaan maken, maar desalniettemin is de verwachting dat het een vermindering van bezoekersverkeer op de route Ittervoorterweg – Casino – Wal zal opleveren.



Figuur 3.3: Route analyse via Google Maps

Voordelen	Nadelen
• Weinig kosten en snel te realiseren • Gedeeltelijke vermindering van verkeer op route Ittervoorterweg – Casino - Wal	• Huidige route is korter en sneller (navigatie gebruiker zal dus dit waarschijnlijk ook blijven doen)
Conclusie	
Deze maatregel is snel en met relatief weinig kosten uit te voeren → We nemen deze maatregel **wel** mee	

3.1.4 Herinrichting Casino – Wal

Door de Casino en Wal te herinrichten kan de verkeersveiligheid op deze wegen verbeterd worden. Met een goede 30 km/u inrichting wordt er gestuurd op het verminderen van de gereden snelheid en een goede oversteekbaarheid, waarbij de voetganger en fietser voorop komen te staan. Hierbij kan het ontwerp voor de Meers en Steegputstraat, dat in het najaar van 2022 gerealiseerd is geworden, als voorbeeld dienen.

Idealiter wordt deze maatregel eveneens doorgetrokken op de Ittervoorterweg, waar wel 30 km/u geldt maar de inrichting in een brede asfaltstrook momenteel uitnodigt om harder te rijden. Door hier reeds voor een andere inrichting met geminimaliseerd profiel en bijv. andere verharding te kiezen, wordt aan de automobilist al eerder duidelijk gemaakt dat men hier het dorp binnenrijdt, de snelheid aan moet passen en meer rekening dient te houden met fietsers en overstekende voetgangers.

Voordelen	Nadelen
• Verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid • Door inrichting wordt gestuurd op vermindering van de snelheid	• Profielruimte is beperkt, mogelijk vraagt dit om de overweging om enkele parkeervakken op te heffen
Conclusie	
Deze maatregel heeft een positief effect op de verkeersveiligheid → We nemen deze maatregel **wel** mee	

3.1.5 Kessenicherweg afsluiten

Met het afsluiten van de Kessenicherweg wordt de huidige 'sluiproute' voor woon-werkverkeer en winkelverkeer van en naar Kessenich, België, onmogelijk gemaakt voor gemotoriseerd verkeer. Verkeer vanuit Kessenich wordt geacht gebruik te maken van de N273 Napoleonsweg.

Uit tellingen blijkt echter dat het verkeer op de Kessenicherweg relatief beperkt is: ca. 400 mvt/etmaal. Deels zal dit ook bestemmingsverkeer zijn, dus is het aantal doorgaand verkeer is mogelijk nog lager[2].

Een afsluiting zal daarnaast gevolgen hebben voor agrariërs met percelen aan weerszijden van de landsgrens en de bereikbaarheid van camping Vijverbroek, waar 45 chalets gepland zijn.

Voordelen	Nadelen
• 'Sluipverkeer' wordt geweerd	• Verkeersaantallen zijn beperkt • Negatieve gevolgen voor agrariërs en bereikbaarheid camping Vijverbroek
Conclusie	
Het effect van deze maatregel is te beperkt en weegt niet op tegen de nadelen → We nemen deze maatregel **niet** mee	

3.1.6 Beperken zware voertuigen Holstraat

In overleg met gemeente Kinrooi (België) over het knelpunt en te nemen maatregelen, zoals beperken aslast/zware voertuigen op het wegvak.

Voordelen	Nadelen
• Beperken overlast trillingen voor bewoners	• Negatieve gevolgen voor vrachtverkeer/ meer omrijden/ bereikbaarheid bedrijven wordt mogelijk beperkt
Conclusie	
Het effect van deze maatregel weegt op tegen de nadelen → We nemen deze maatregel **wel** mee	

3.2 Verkeerscirculatie van de historische kern

De maatregelen die binnen dit thema beschreven worden hebben een impact op de verkeerscirculatie binnen de historische kern zelf. Knelpunten en aandachtspunten die binnen dit thema aangepakt worden is het terugdringen van het verkeer en het voorkomen van doorgaand verkeer via de Hoogstraat naar de parkeerplaats Waterstraat.

3.2.1 Optimaliseren van de éénrichtingsstructuur

Door de éénrichtingsstructuur te optimaliseren wordt het verkeer door de historische kern beter gestuurd. Voorgesteld wordt om de rijrichting te wijzigen of in te stellen op de volgende wegen:

- Waterstraat (éénrichting omdraaien in noordelijke richting)
- Hoogstraat (éénrichting instellen in oostelijke richting)
- Vinkenstraat (éénrichting instellen in zuidelijke richting)
- Daalstraat en Wijngaard (éénrichting instellen in westelijke richting)

Waterstraat

[2] Aanbeveling: het werkelijke aandeel doorgaand verkeer op de Kessenicherweg – Beekstraat – Holstraat is inzichtelijk te maken middels een kentekenonderzoek

Door de rijrichting in de Waterstraat om te draaien wordt ervoor gezorgd dat het verkeer naar zorgcentrum Sterrebosch en parkeerplaats Waterstraat via de Grootheggerlaan zal moeten gaan rijden. Hierdoor neemt het verkeer op de Hoogstraat af en wordt de doorgaande route via deze weg naar beide bestemmingen voorkomen. Wegrijden kan het verkeer dan via de Trippaardstraat.

Hoogstraat

Op dit moment mag er op de Hoogstraat ten westen van de Bogenstraat in twee richtingen gereden worden en geldt er enkel éénrichtingsverkeer tussen de Bogenstraat en Hofstraat. Het voorstel is om éénrichtingsverkeer in oostelijke richting in te stellen tussen de Holstraat en Hofstraat. Doordat voertuigen elkaar niet meer hoeven te passeren leidt dit tot een verkeersveiligere situatie. Ook neemt het verkeer door deze ingreep in lichte mate af, omdat verkeer vanaf de Wijngaard op een andere manier weggeleid wordt.

Vinkenstraat, Wijngaard, Daalstraat

Door op de Vinkenstraat éénrichtingsverkeer in te stellen in zuidelijke richting en verkeer vanaf de Wijngaard vervolgens te verplichten uit te rijden via de Daalstraat, wordt het verkeer via de Holstraat en Wilhelminalaan of Akkerwal de historische kern uitgeleid. Hiermee wordt met name de Hoogstraat tussen Vinkenstraat en Kerkberg ontlast.

Voordelen	Nadelen
• Verbetering van de verkeersveiligheid Hoogstraat • Doorgaand verkeer via de Hoogstraat wordt geweerd • Afname van verkeer door de kern in het algemeen	• Het omdraaien van de eenrichtingsstructuur Waterstraat zorgt voor keerbewegingen in de Hofstraat, mede door laad- en losverkeer. Dit is een onwenselijke situatie. • Toename van verkeer op de Grootheggerlaan en Waterstraat wat mogelijk tot conflict kan leiden met wandelaars en fietsers • Bij omdraaien eenrichtingsstructuur Vinkenstraat, Wijngaard en Daalstraat ontstaat mogelijk een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid. Het zicht van verkeer vanuit de Daalstraat is zeer beperkt

Conclusie

Deze maatregel heeft voor een groot deel positief effect op de verkeersveiligheid en zorgt voor een wenselijke afname van verkeer:
→ Het omdraaien van de rijrichting op Waterstraat nemen we **niet** mee
→ Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Hoogstraat, ten oosten van de Vinkenstraat, nemen we **wel** mee
→ Het omdraaien van het eenrichtingsregime op de Vinkenstraat, Wijngaard en Daalstraat nemen we **niet** mee

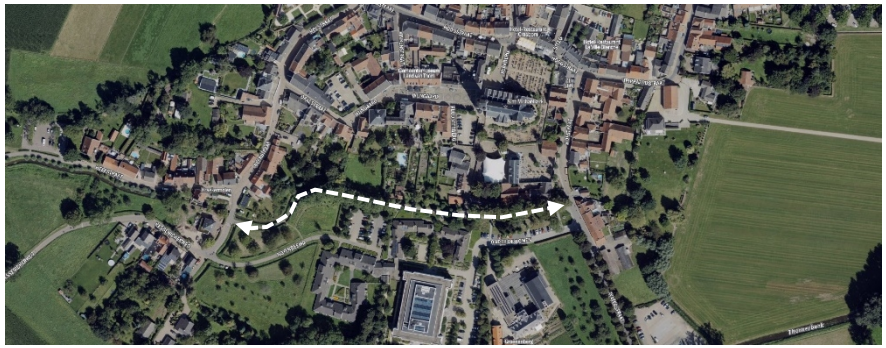


Figuur 3.4: Geoptimaliseerde éénrichtingsstructuur

3.2.2 Realiseren fietsverbinding Onder de Bomen

Door van het voetpad Onder de Bomen een fietsverbinding te maken, ontstaat er een wenselijke fietsroute 'onderlangs' de historische kern en draagt dit bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Hoogstraat. Hiermee wordt invulling gegeven aan een 'missing link' in het fietsnetwerk tussen Kessenicherweg en Waterstraat. Het pad wordt voornamelijk regelmatig gebruikt door bewoners van Sterrebosch. Uitgangspunt is dat de wandelroute langs de beek blijft bestaan.

Voordelen	Nadelen
• Invulling van 'missing link' in het fietsnetwerk • Wenselijke fietsroute 'onderlangs' als alternatief voor de Hoogstraat • Draagt bij aan de verkeersveiligheid op de Hoogstraat	• Oplossing nodig voor inpassing fietspad
Conclusie	
Deze maatregel zorgt voor een verbeterde verkeerscirculatie voor de fietser en heeft een positief effect op de verkeersveiligheid → We nemen deze maatregel **wel** mee	



Figuur 3.5: Verbinding Onder de Bomen

3.3 Verbeteren van de verkeersveiligheid van de voetgangers

In aanvulling op de verkeerscirculatiemaatregelen, welke ook reeds een positieve uitwerking kunnen hebben op de verkeersveiligheid, zijn er nog enkele maatregelen denkbaar om de verkeersveiligheid van de voetganger te verbeteren.

3.3.1 Tijdelijke afsluiting(en)

Om meer plaats te bieden aan de terrassen op de Hoogstraat is de weg tijdens de zomerperiode in 2020 en 2021 tijdelijk afgesloten. Dit biedt tijdens piekmomenten een goede oplossing in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Vanuit deze gedacht zijn er 4 denkbare mogelijkheden:

1. Het voortzetten van de tijdelijke afsluiting van de Hoogstraat tussen Bogenstraat en Trippaardstraat
2. Aanvullend de Hoogstraat tussen Vinkenstraat en Bogenstraat afsluiten, in combinatie met afsluiting van de Kerkberg
3. Aanvullend (een deel van) de Hofstraat afsluiten
4. Volledige afsluiting historisch centrum voor gemotoriseerd verkeer

Al deze maatregelen zorgen voor een verbeterde verkeersveiligheid en verblijfsruimte voor de voetgangers tijdens de piekmomenten in het toeristische seizoen. Op de Hoogstraat biedt dit mogelijkheden tot uitbreiding van de terrassen.

Er gelden echter ook enkele aandachtspunten:

- Voor het afsluiten van de Hoogstraat tussen Vinkenstraat en Bogenstraat (optie 2) geldt dat dit enkel mogelijk is als er ook tijdelijk 2-richtingverkeer

wordt ingesteld op de Bogenstraat. De ruimte om te keren op de Bogenstraat is echter beperkt, wat dit geen ideale situatie maakt.

- Voor het afsluiten van de Hofstraat (optie 3) geldt dat het verkeer in de Trippaardstraat dan zal moeten keren. Dit gebeurt in de huidige situatie ook al vaak. In de Waterstraat zal ook tijdelijk 2-richtingenverkeer ingesteld moeten worden. Dat is daar goed mogelijk. Wel leidt dit tot meer verkeer op de Waterstraat en Grootheggerlaan, waar het mogelijk in conflict komt met de wandelaars en fietsers richting- en langs het bastion aan het water.
- Voor het volledig afsluiten van de het historisch centrum voor gemotoriseerd verkeer (optie 4) moet inzichtelijk worden hoe bewoners bij hun woning kunnen komen, hoe bedrijven kunnen worden bevoorraad, etc. Hiervoor is nader onderzoek benodigd.

Voordelen	Nadelen
• De verkeersveiligheid wordt tijdelijk verbeterd • Meer verblijfsruimte voor de voetganger • Horecaondernemers kunnen tijdelijk grotere terrassen plaatsen • Tijdelijke afname van verkeer op 'doorgaande' route Wilhelminalaan - Hoogstraat	• De tijdelijke afsluitingen zorgen op andere wegen voor (beperkt) meer verkeer
Conclusie	
Vooral het tijdelijk afsluiten van de Hoogstraat tussen Bogenstraat en Trippaardstraat (1) en het volledig afsluiten van het historisch centrum (4) zorgt voor een sterke tijdelijke verbetering van de verkeersveiligheid voor de voetgangers. Overige genoemde mogelijkheden (2 en 3) zijn eerder optioneel. → We nemen deze maatregel **wel** mee	

3.3.2 Permanente afsluiting(en) voor gemotoriseerd verkeer

Op termijn kan de Hoogstraat tussen Bogenstraat, Trippaardstraat en Kerkberg permanent afgesloten worden. Daarmee wordt dit deel van de Hoogstraat en Kerkberg permanent een voetgangersdomein en biedt dit de horeca ondernemers de gelegenheid om gedurende het hele jaar hun terrassen uit te breiden. Voor Kerkberg geldt een uitzondering rondom kerkdiensten, dan wordt deze weg tijdelijk opengesteld ter ontsluiting van het verkeer.

Deze maatregel draagt bij aan de versterking van de verblijfskwaliteit in de historische kern en zorgt voor een verkeersveilige situatie gedurende het hele jaar. Ook wordt hiermee de verkeersroute Wilhelminalaan – Hoogstraat pertinent onmogelijk gemaakt, wat zorgt voor een structurele afname van verkeer in het historische centrum. Bijkomend voordeel is dat permanente verkeersmaatregelen worden opgenomen in navigatiesystemen en dat de weg- en terrasinrichting hierop aangepast kan worden.

Voordelen	Nadelen
• De verkeersveiligheid wordt verbeterd • Meer verblijfsruimte voor de voetganger • Horecaondernemers kunnen grotere terrassen plaatsen • Structurele afname van verkeer op 'doorgaande' route Wilhelminalaan - Hoogstraat	• De afsluiting zorgt op andere wegen voor (beperkt) meer verkeer
Conclusie	
Het afsluiten van de Hoogstraat tussen Bogenstraat, Trippaardstraat en Kerkberg zorgt voor een sterke verbetering van de verkeersveiligheid voor de voetgangers en draagt bij aan een afname van verkeer in de kern → We nemen deze maatregel **wel** mee	



Figuur 3.6: Hoogstraat tussen Bogenstraat en Trippaardstraat

Afsluiten Kloosterberg
De Kloosterberg kan permanent worden afgesloten. Uitzondering geldt dan voor aanwonenden, zij krijgen een ontheffing. Dit wegvak is in de huidige situatie te smal voor gemotoriseerd verkeer, met name in combinatie met langzaam verkeer. Op deze locatie kan een voetpad worden gerealiseerd.
Deze maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid van voetgangers in het historisch centrum.

Voordelen	Nadelen
• Verbetering van de verkeersveiligheid van langzaam verkeer • Beperken doorgaand verkeer door historisch centrum	• De afsluiting zorgt op andere wegen voor (beperkt) meer verkeer
Conclusie	

Deze maatregel zorgt op termijn voor een wenselijke structurele afname van het verkeer in de historische kern
→ We nemen deze maatregel **wel** mee

3.4 Parkeren van bewoners en ondernemers

De maatregelen binnen dit thema hebben betrekking op parkeren, laden en lossen door de 'dagelijkse gebruikers', oftewel de bewoners en ondernemers. Dit zijn dan ook maatregelen met een structureel karakter en effect.

3.4.1 Strenger parkeervergunningenbeleid

Binnen het huidige vergunningenbeleid worden er maximaal 2 parkeervergunningen per woonadres verstrekt, 1 vergunning per werknemer en max. 5 bezoekersvergunningen van bedrijven. Dit is een relatief ruim beleid.
Met het oog op de verduurzaming van de mobiliteit kan het verstrengen van het vergunningenbeleid van (positieve) invloed zijn op het autobezit en dus het terugdringen van het autoverkeer in-, van- en naar de historische kern.

Via een groeimodel kan het beleid geleidelijk strenger worden gemaakt, zoals bijvoorbeeld door de volgende maatregelen:
- voor nieuwe inwoners op termijn max. 1 parkeervergunning per woonadres toekennen binnen de historische kern (+ vergunning 2e auto op parkeerplaats aan de randen, Meers bijv.)
- werknemersvergunningen enkel verstrekken voor parkeren op parkeerplaatsen aan de randen
- bezoekersvergunningen van bedrijven beperken tot een max. van bijv. 2

Aanvullend kan dit betekenen dat het gereguleerd parkeergebied uitgebreid moet worden met de Wilhelminalaan, Akkerwal, Casino, Wal en mogelijk nog enkele straten ten noorden daarvan, als hier blijkt dat er parkeeroverlast ontstaat.

Bij deze maatregel is het van groot belang dit strenger beleid in goed overleg met alle betrokkenen op te stellen en wederzijdse belangen goed tegen elkaar af te wegen.

Voordelen	Nadelen
• Zorgt voor een betere benutting van de parkeercapaciteit • Op termijn zorgt het voor een vermindering van het bestemmingsverkeer	• Vereist groot draagvlak • Mogelijke vergroting van gereguleerd parkeergebied noodzakelijk, indien er overlast ontstaat
Conclusie	
Deze maatregel zorgt op termijn voor een wenselijke structurele afname van het verkeer in de historische kern → We nemen deze maatregel **wel** mee	

3.4.2 Laad- en losplekken

Met het aanwijzen van vaste laad- en losplekken en het beperken van venstertijden kan de bevoorrading van horeca en winkels meer gereguleerd worden. Dit heeft niet als gevolg dat de aantallen vrachtverkeer beperkt worden, maar dat het verkeer wel naar de gewenste locaties gestuurd wordt op meer wenselijke tijden op de dag.

Logische locaties om een plek te voorzien zijn de Hoogstraat, Hofstraat, Wijngaard en Steeg. Een denkbare beperking van de venstertijden is enkel laden- en lossen toestaan tussen 07:00-11:00 uur.

Voordelen	Nadelen
• Laden- en lossen op gewenste locaties • Enkel vrachtverkeer op bepaalde uren	• Goede afstemming met ondernemers nodig
Conclusie	
Deze maatregel zorgt voor een verkeersveiligere situatie op een groot deel van de dag → We nemen deze maatregel **wel** mee	

3.5 Parkeren door bezoekers

De hierna beschreven maatregelen hebben betrekking op het meer optimaal organiseren van het parkeren door bezoekers.

3.5.1 Gebruik parkeerplaats Meers stimuleren/optimaliseren

Parkeerplaats Meers biedt veel potentie om als dé bezoekersparkeerplaats van Thorn te fungeren. Door het gebruik van deze parkeerplaats te stimuleren, zorgt dit voor minder verkeer naar de parkeerplaats Waterstraat, waarmee de Grootheggerlaan en routes door de historische kern ontlast worden.

Het gebruik van deze parkeerplaats kan als volgt gestimuleerd worden:

- Door een ander tarief te hanteren ten opzichte van parkeerplaats Waterstraat: of de kosten verlagen of de kosten van parkeerplaats Waterstraat duurder maken (parkeertarief)
- Door de faciliteiten te optimaliseren, zoals het voorzien van (meer) elektrische laadpunten, het aanbrengen van meer/duidelijkere bewegwijzering richting het historische centrum en eventueel het voorzien in een openbaar toilet
- Door de parkeerplaats te laten fungeren als een beginpunt voor o.a. wandelroutes en rondleidingen door het historische centrum

Voordelen	Nadelen
• Concentratie van bezoekersparkeren • Verkeersroutes door historische kern en Grootheggerlaan worden ontlast	• Zorgt mogelijk voor een toename van verkeer op Casino - Wal
Conclusie	
De maatregel zorgt voor een ontlasting van bezoekersverkeer door de historische kern → We nemen deze maatregel **wel** mee	



Figuur 3.7: Parkeerplaats Meers

3.5.2 Gebruik parkeerplaats Waterstraat duurder maken (parkeertarief)

Door parkeerplaats Waterstraat duurder te maken wordt het gebruik van deze parkeerplaats ontmoedigd. Daarmee worden de verkeersroutes door de historische kern en de Grootheggerlaan ontlast. Bovendien stimuleert dit omgekeerd het gebruik van parkeerplaats Meers en gaat parkeerplaats Waterstraat idealiter als overloop fungeren als parkeerplaats Meers vol is.

Voordelen	Nadelen
• Verkeersroutes worden ontlast • Het gebruik van de parkeerplaats wordt ontmoedigd (wenselijk) • Stimuleert gebruik parkeerplaats Meers	• Parkeerplaats blijft nodig zonder alternatief • Kans op veel leegstand en/of bezoekers die elders in dorp gaan parkeren (overlast)
Conclusie	
Deze maatregel heeft vooral een stimulerende werking in het optimaliseren van parkeerplaats Meers → We nemen deze maatregel **wel** mee	

3.5.3 Parkeerplaats Waterstraat opheffen

Op termijn is het een maatregel om parkeerplaats Waterstraat op te heffen als openbare parkeerplaats. Met het oog op de capaciteit tijdens piekmomenten zal er dan wel eerst een alternatief beschikbaar moeten komen, dat als overloop fungeert in het geval dat parkeerplaats Meers vol is. Het opheffen van deze parkeerplaats als openbare parkeerplaats zorgt voor een structurele ontlasting van de verkeersroutes door de historische kern (Hoogstraat) en Grootheggerlaan. Wel kan de locatie van de parkeerplaats op de Waterstraat in de toekomst nog dienen als opvang voor aanvragen van nieuwe parkeervergunningen en als gehandicaptenparkeerplaats.

Voordelen	Nadelen
• Structureel minder verkeer op routes door historische kern en op Waterstraat/Grootheggerlaan	• Alternatief nodig om in genoeg parkeercapaciteit te blijven voorzien (voor de pieken en als overloop)
Conclusie	
Deze maatregel levert een gewenste afname van verkeer op, maar vraagt wel om aanvullende parkeervoorzieningen. Dus enkel mogelijk in combinatie daarmee. → We nemen deze maatregel **wel** mee	

3.5.4 Onderzoeken/realiseren parkeerplaats Grootheggerlaan

Om op termijn te blijven voorzien in voldoende parkeercapaciteit (voor de piekmomenten) en een alternatief te bieden voor parkeerplaats Waterstraat, biedt het onderzoeken en realiseren van een nieuwe parkeerplaats aan de Grootheggerlaan als een optie (al dan niet gecombineerd met parkeerplaats toekomstig hotel). Als zoekgebied geldt het gebied nabij de huidige parkeerplaats Grote Hegge en het toekomstige hotel. Deze maatregel heeft als effect dat een

deel van de Grootheggerlaan ontlast wordt en het verkeer op de Waterstraat afneemt. Daarmee wordt het veiliger voor de voetganger en fietser van- en naar het bastion aan het water.

Voordelen	Nadelen
• Extra parkeercapaciteit (overloop) nabij historische kern en recreatiegebied • Afname van verkeer op Grootheggerlaan (deels) en Waterstraat	• Vraagt om investering • Landschappelijke inpassing nader te onderzoeken
Conclusie	
Deze maatregel zorgt voor wenselijke extra parkeercapaciteit als overloop en een afname van verkeer op een belangrijke wandel- en fietsroute → We nemen deze maatregel **wel** mee	



Figuur 3.8: Zoekgebied parkeerplaats Grootheggerlaan

3.5.5 Onderzoeken/realiseren parkeerplaats westkant Thorn

Om bezoekersverkeer aan de westkant van Thorn af te vangen kan het realiseren van een parkeerplaats aan de westkant in de toekomst uitkomst bieden. Deze maatregel leidt tot een vermindering van het verkeer op de route Casino – Wal. Een denkbaar zoekgebied is aan de westelijke kant van de Dries. Dit vraagt echter om een flinke investering om o.a. gronden op te kopen en de benodigde infrastructuur aan te leggen.

De huidige parkeerplaats bij de sportvelden aan de westkant van Thorn ligt op een te grote afstand van de historische kern om een goede rol als bezoekersparkeerplaats te vervullen, maar het is wel denkbaar om deze parkeerplaats te optimaliseren en laten fungeren als camperparkeerplaats.
Met de fiets is de historische kern snel te bereiken en zo worden campers geweerd uit de kern. Aanbevolen wordt dan ook om parkeren aan de westkant van Thorn te onderzoeken.

Voordelen	Nadelen
• Bezoekersverkeer wordt afgevangen aan de westkant van Thorn • Afname van verkeer op Casino - Wal	• Vraagt om een forse investering en opkopen van particuliere gronden
Conclusie	
Deze maatregel levert een belangrijke bijdrage in het afvangen van verkeer in zowel de historische kern als op de route Casino - Wal → We nemen deze maatregel **wel** mee	



Figuur 3.9: Zoekgebied parkeerplaats westkant Thorn

3.6 Fiets parkeren

In historisch centrum extra parkeerplaatsen realiseren. Hiermee wordt overlast van wildparkeren van fietsers voorkomen. P-Kloosterberg kan deels worden aangepast waardoor fietsparkeerplaatsen in het historisch centrum kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast kunnen er regels als een fietsparkeerverbod worden ingesteld in het historisch centrum.

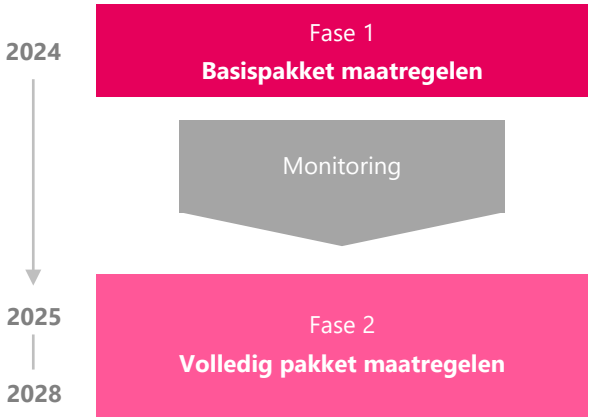
Voordelen	Nadelen
• Voorkomen overlast wildparkeren fietsers in het historisch centrum	• Beperken aantal parkeerplaatsen P-Kloosterberg
Conclusie	
Deze maatregel levert een belangrijke bijdrage aan het beperken van overlast in het historisch centrum → We nemen deze maatregel **wel** mee	

4. Fasering van maatregelen

Vanuit de inventarisatie van maatregelen en oplossingen is een fasering opgesteld die gezamenlijk voor een integrale aanpak zorgt in de ontwikkeling van een robuuste verkeers- en parkeerstructuur voor Thorn in de (nabije) toekomst. In dit hoofdstuk wordt de fasering beschreven.

4.1 2 fases

De inventarisatie van maatregelen en oplossingen en de bespreking daarvan hebben geleid tot een opsplitsing in 2 fases: één voor de korte en één voor de lange termijn. De lange termijn fase vormt een aanvulling en uitwerking op de korte termijn fase. Deze aanvullingen en uitwerking komen voort uit verkenningen en monitoring die in fase 1 plaatsvinden.



	Fase 1 **Basispakket maatregelen** Korte termijn (2024)	Fase 2 **Volledig pakket maatregelen** Lange termijn (2025-2028)
Verkeerscirculatie geheel Thorn	✓ Herinrichting Casino Wal (verkenning) ✓ Routing via bebording ✓ Overleg buurgemeente over maatregelen vrachtverkeer Holstraat	✓ Herinrichting Casino-Wal (uitvoering) ✓ Maatregelen beperken vrachtverkeer Holstraat (uitvoering)
Verkeerscirculatie historische kern	✓ Optimaliseren éénrichtingsstructuur ✓ Fietsverbinding Onder de Bomen (verkenning)	✓ Fietsverbinding Onder De bomen (uitvoering)
Verkeersveiligheid voetgangers in historische kern	✓ Tijdelijke afsluitingen (en monitoring) ✓ Kloosterberg voetgangersgebied	✓ Permanente afsluitingen (en monitoring)
Parkeren bewoners en ondernemers	✓ Aangewezen laad/losplekken ✓ Strenger vergunningenbeleid (beleid opstellen)	✓ Strenger vergunningenbeleid
Parkeren bezoekers	✓ P Meers optimaliseren ✓ P Waterstraat duurder maken ✓ P Grootheggerlaan (verkennen) ✓ P West (verkennen)	✓ P Meers handhaven ✓ P Waterstraat opheffen ✓ P Grootheggerlaan (uitvoering) ✓ P West (uitvoering)
Parkeren fiets	✓ P Fiets (verkennen)	✓ P Fiets (realisatie)

4.2 Fase 1: Basispakket maatregelen (korte termijn 2024)

In het Basispakket maatregelen wordt op korte termijn ingezet op het opvangen van de pieken die zich op het gebied van verkeer- en parkeren in-, van- en naar de historische kern van Thorn voordoen. Enerzijds zijn het maatregelen met een permanent karakter, zoals het optimaliseren van de éénrichtingsstructuur in de historische kern, het stimuleren van routekeuzes door bebording en duurder maken van parkeren aan de Waterstraat. Anderzijds betreft het verkenningen en tijdelijke maatregelen die gemonitord dienen te worden om later eventueel permanent uit te voeren.

Verkeerscirculatie geheel Thorn

- Er wordt een verkenning uitgevoerd naar de herinrichting van de Casino en Wal, waarbij onderzocht wordt hoe de verkeersveiligheid verbeterd kan worden en tegelijkertijd de doorstroming gewaarborgd kan worden.
- Door via bebording de gewenste route aan te geven naar Maasresidence Thorn, de historische kern en parkeerplaatsen aan de oostkant van Thorn, wordt de verkeersgroei op de route Casino-Wal beperkt.
- Met de buurgemeente de huidige problematiek op de Holstraat met betrekking tot vrachtverkeer bespreken en zoeken naar oplossingen, zoals het beperken van de asbelasting op het wegvak.

Verkeerscirculatie historische kern

- Door het optimaliseren van de éénrichtingsstructuur in de historische kern, wordt verkeer in twee richtingen onmogelijk gemaakt op de Hoogstraat ten oosten van de Vinkenstraat. Hierdoor neemt het verkeer af en leidt dit tot een verkeersveiligere situatie.
- Er wordt een verkenning uitgevoerd om ter hoogte van het voetpad Onder de Bomen tevens een fietsverbinding te realiseren, met als doel om een alternatief te bieden voor de fietser op de Hoogstraat en daarmee een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid daar. Uitgangspunt is dat de wandelroute langs de beek blijft bestaan.

Verkeersveiligheid voetgangers in de historische kern

- De verkeersveiligheid voor de voetganger in de historische kern wordt vergroot door het volledig afsluiten van de Kerkberg en de Hoogstraat tussen Bogenstraat en Hofstraat voor gemotoriseerd verkeer.

Parkeren bewoners en ondernemers

- Door het aanwijzen van vaste laad- en losplekken wordt het vrachtverkeer naar de gewenste locaties gestuurd, waarbij de plekken dusdanig zijn gesitueerd dat het vrachtverkeer niet door het tijdelijk afgesloten deel van de Hoogstraat heen zal hoeven te rijden.
- Er wordt in afstemming met ondernemers en bewoners ingezet op opstellen van een nieuw parkeervergunningenbeleid.

Parkeren bezoekers

- Bezoekers worden gestimuleerd om meer/vooral gebruik te maken van parkeerplaats Meers. Dit vraagt om een optimalisering van de faciliteiten zoals uitbreiding van elektrische laadplekken, meer/duidelijke bewegwijzering richting de historische kern en een eventuele verlaging van de parkeerkosten.
- De parkeerkosten op de parkeerplaats Waterstraat worden duurder gemaakt, waarmee dit alternatief voor de parkeerplaats Waterstraat onaantrekkelijker gemaakt wordt. Hiermee worden de verkeersbewegingen naar de Waterstraat via Grootheggerlaan beperkt, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid van de recreërende wandelaar en fietser ter hoogte van het bastion.
- Er wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om een nieuw parkeerterrein te ontwikkelen aan de Grootheggerlaan, als alternatief voor de huidige particuliere parkeerplaats Grote Hegge en op den duur parkeerplaats Waterstraat.
- Als alternatief voor de uitbreiding van de parkeercapaciteit aan de oostkant van Thorn, wordt een verkenning uitgevoerd naar parkeren aan de westkant van Thorn. Hierbij wordt enerzijds gekeken hoe de parkeerplaats bij de

sportvelden een rol kan vervullen (bijv. voor camperplaatsen) en anderzijds gekeken wordt naar een nieuwe locatie meer op loopafstand van de historische kern, maar tevens op voldoende afstand om het aanzicht vanaf de westkant niet te verstoren.

Parkeren fiets

- Er wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om een fietsparkeerplaatsen te realiseren, een mogelijke locatie hiervoor is de huidige P-Kloosterberg.

Fase 1
Basispakket maatregelen
Korte termijn (2024)

1. Herinrichting Casino Wal **(verkenning)**
2. Routing via bebording
3. Overleg buurgemeente over maatregelen vrachtverkeer Holstraat

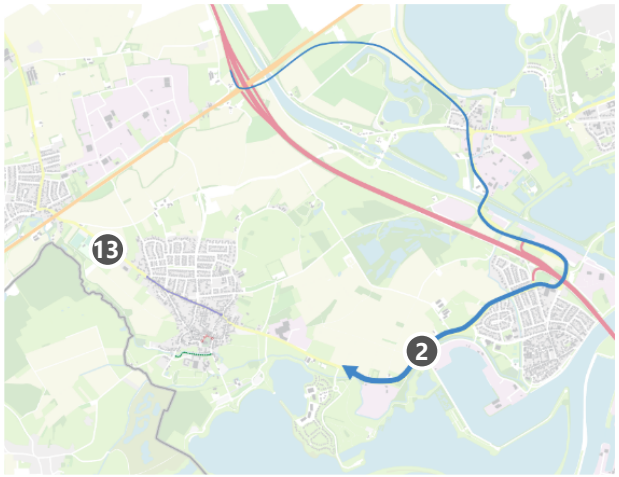
4. Optimaliseren éénrichtingsstructuur
5. Fietsverbinding Onder de Bomen **(verkenning)**

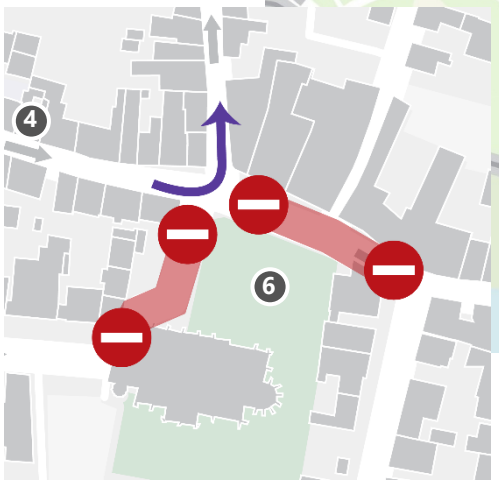
6. Tijdelijke afsluitingen Hoogstraat tussen Bogenstraat en Trippaardstraat OF het gehele historische centrum (en monitoring)
7. Kloosterberg voetgangersgebied

8. Aangewezen laad/losplekken
9. Vernieuwen vergunningenbeleid **(beleid opstellen)**

10. P Meers optimaliseren **(verkennen)**
11. P Waterstraat duurder maken
12. P Grootheggerlaan **(verkennen)**
13. P West **(verkennen)**
14. P Fiets **(verkennen)**







4.3 Fase 2: Volledig pakket maatregelen (lange termijn 2025-2028)

Fase 2 vormt een aanvulling op het basispakket aan maatregelen, waarmee er op langere termijn een structurele oplossing voor de verkeers- en parkeerproblematieken geboden wordt. De maatregelen en effecten die hieronder beschreven worden staan dus niet op zich, maar vormen een verdere uitwerking en aanvulling op het basispakket (fase 1).

Verkeerscirculatie geheel Thorn

- Op basis van de uitkomsten van de verkenning wordt de Casino-Wal heringericht. Dit zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid.

Verkeerscirculatie historische kern

- Op basis van de uitkomsten van de verkenning wordt de fietsverbinding Onder De bomen gerealiseerd. Als alternatieve fietsroute, draagt dit bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid van de voetganger op de Hoogstraat. De wandelroute blijft gewaarborgd.

Verkeersveiligheid voetgangers in de historische kern

- Op basis van de monitoring van de tijdelijke afsluiting van de Hoogstraat en Kerkberg wordt overgegaan tot permanente afsluiting. Ook dit zal vervolgens gemonitord blijven worden. Daarnaast het volledig afsluiten van het historisch centrum voor gemotoriseerd verkeer gedurende het toeristische seizoen (extra onderzoek noodzakelijk). Hiermee wordt de verkeersveiligheid voor de voetganger in de Hoogstraat optimaal vergroot.

Parkeren bewoners en ondernemers

- Er wordt na afstemming met ondernemers en bewoners (fase 1) ingezet op toepassen van het nieuwe parkeervergunningenbeleid. Gevolgen van het beleid worden gemonitord.

Parkeren bezoekers

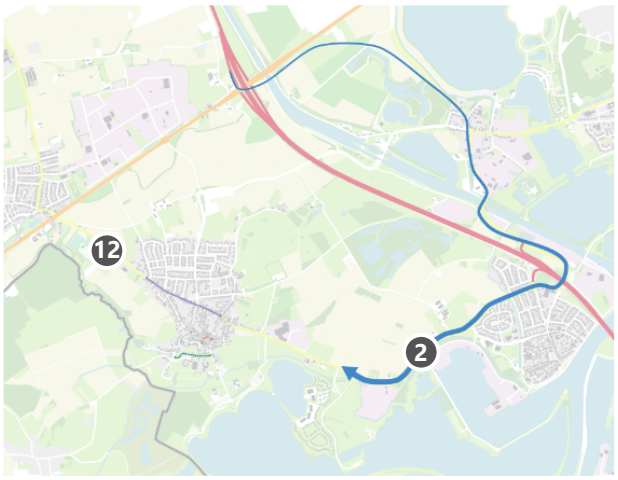
- Parkeerplaats Waterstraat wordt opgeheven, waarmee het verkeer op de Waterstraat en Grootheggerlaan afneemt. Dit zorgt voor een verbeterde verkeersveiligheid voor recreërende wandelaars en fietsers.
- Op basis van de resultaten van de verkenning wordt er een nieuwe ‘overloop’ parkeerplaats aan de Grootheggerlaan gerealiseerd.
- Op basis van de resultaten van de verkenning vindt er een optimalisatie plaats van de parkeerplaats bij de sportvelden of wordt er een nieuwe parkeerplaats aan de westkant van Thorn gerealiseerd.

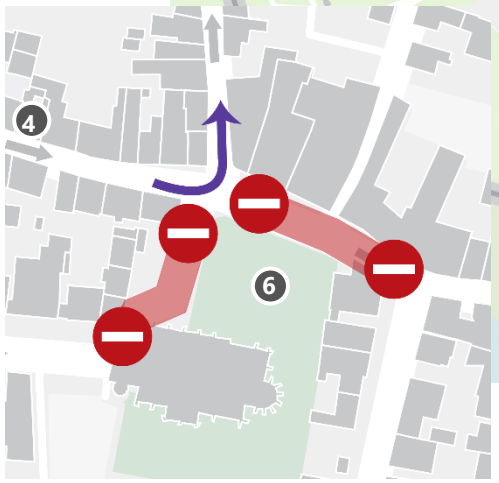
Parkeren fiets

- Op basis van de uitkomsten van de verkenning worden fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

Fase 2
Volledig pakket maatregelen
Lange termijn (2025-2028)

1. Herinrichting Casino Wal **(uitvoering)**
2. Routing via bebording
3. Maatregelen beperken vrachtverkeer Holstraat **(uitvoering)**
4. Optimaliseren éénrichtingsstructuur
5. Fietsverbinding Onder de Bomen **(uitvoering)**
6. **Permanente** afsluitingen (en monitoring)
7. Aangewezen laad/losplekken
8. **Nieuw vergunningenbeleid (uitvoering)**
9. P Meers optimaliseren
10. P Waterstraat **opheffen**
11. P Grootheggerlaan **(uitvoering)**
12. P West **(uitvoering)**
13. P Fiets **(uitvoering)**







Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32