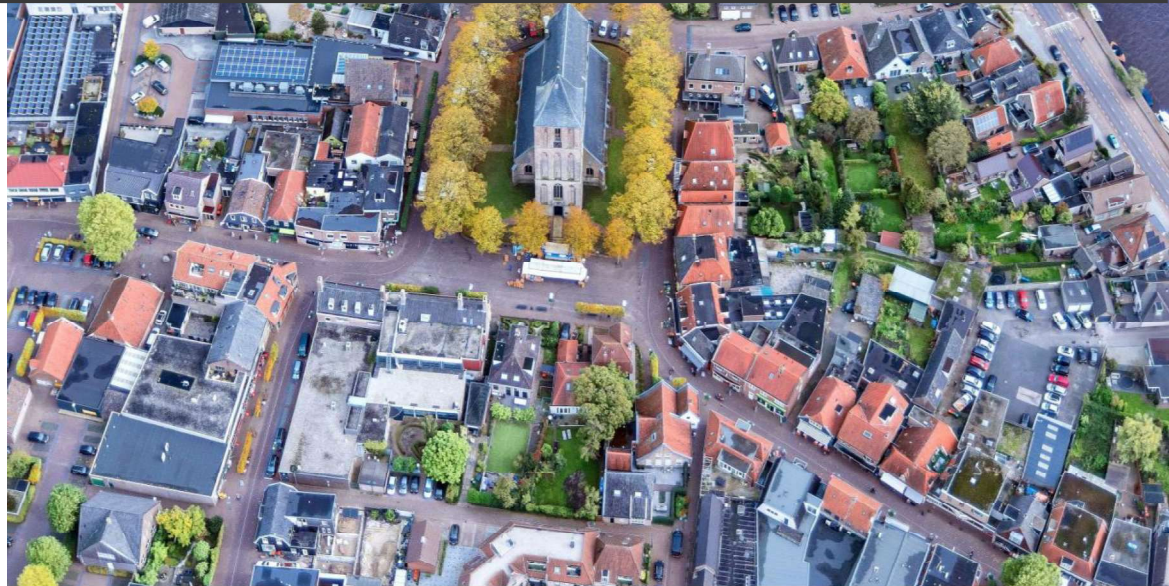


# Verkeersplan Klimaatwinkelstraat



# INHOUDSOPGAVE

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1.  | Inleiding                                      | 2  |
| 1.1 | Aanleiding .....                               | 2  |
| 1.2 | Vraagstelling .....                            | 2  |
| 1.3 | Doelstelling.....                              | 2  |
| 1.4 | Leeswijzer .....                               | 2  |
| 2.  | Bereikbaarheid                                 | 3  |
| 2.1 | Basisprincipe .....                            | 3  |
| 2.2 | Laad & lossen .....                            | 3  |
| 2.3 | Ontheffingen.....                              | 5  |
| 2.4 | Rouw & trouwdiensten kerk .....                | 6  |
| 2.5 | Elektrische laadpunten fiets .....             | 8  |
| 3.  | Parkeren                                       | 10 |
| 3.1 | Invulling parkeeropgave.....                   | 10 |
| 3.2 | Openbare parkeerplaatsen op privegronden ..... | 10 |
| 3.3 | Mogelijkheden kort parkeren .....              | 10 |
| 4.  | Monitoring & evaluatie                         | 13 |
| 5.  | Resumé   | 14 |

# 1. INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING

Op 23 juni 2023 heeft de raad van de gemeente Dalfsen een raadsbesluit vastgesteld, waarin het college onder andere wordt opgedragen om een verkeerplan op te stellen voor de Klimaatwinkelstraat (KWS) en dit in de 2<sup>e</sup> helft van 2024 ter besluitvorming aan de raad aan te bieden.

## 1.2 VRAAGSTELLING

Het verkeersplan voor de Klimaatwinkelstraat dient ten minste voorstellen te bevatten omtrent:

1. Laad- en losmogelijkheden;
2. Parkeren, met scenario's voor:
  - In ieder geval omgeving Molenstraat – Prinsenstraat, locatie Fokkens en Van Ankumspad, waarin de mogelijkheden worden geschetst om (een deel van de) te vervallen parkeerplaatsen terug te laten komen in de nabijheid van de Prinsenstraat en/of Kerkplein;
  - Een definitieve oplossing voor de drie parkeerplaatsen aan de noordzijde van het Koffiestraatje;
  - Omgang met parkeerplaatsen die openbaar zijn maar wel op privégrond zijn gesitueerd;
  - Toepassen van (flexibel) kort parkeren;
3. Aanrijden van rouw- en trouwstoet (ook vanuit Wilhelminastraat) met mogelijkheden voor parkeren van hoofd- en volgauto's voor de kerk;
4. Ontheffingen van het verkeersbesluit voor hulpdiensten, mindervaliden, huisartsen, verloskundigen, geldtransport, storingsdiensten enzovoort.

Aanvullend op bovenstaande aspecten bevat het verkeersplan ook een uitwerking van laadvoorzieningen voor elektrische fietsen en is het onderdeel 'monitoring en evaluatie' toegevoegd.

## 1.3 DOELSTELLING

Doelstelling van het verkeersplan is om tot een gedragen plan te komen, waarin het formele 'gebruik' van de 'nieuwe infrastructuur' binnen de Klimaatwinkelstraat en directe omgeving concreet staat beschreven. Vanuit uniformiteit en herkenbaarheid dient het verkeersplan voor de Klimaatwinkelstraat ook als vertrekpunt bij de herinrichting van het overige deel centrumgebied van Dalfsen.

## 1.4 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 beschrijft het thema 'bereikbaarheid' en in hoofdstuk 3 is het thema 'parkeren' nader uitgewerkt. Hoofdstuk 4 gaat in op het monitoren en evalueren van de verkeerssituatie in/om de Klimaatwinkelstraat en tot slot bevat hoofdstuk 5 een resumerend overzicht van de 'afspraken' voor het beoogde gebruik van de Klimaatwinkelstraat en directe omgeving.

## 2. BEREIKBAARHEID

### 2.1 BASISPRINCIPE

Het basisprincipe is dat de Klimaatwinkelstraat autovrij is en wordt ingericht als voetgangerzone, waarbij fietsen ook zijn toegestaan. Gehandicaptervoertuigen zoals een scootmobiel zijn hierbij ook toegestaan in de voetgangerzone. Gemotoriseerd verkeer is in beperkte mate toegestaan (zie paragraaf 2.2 en 2.3).

Volgens de wetgeving in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) vallen elektrische fietsen en fatbikes onder de definitie 'fiets', maar bromfietsen, snorfietsen, speed-pedelecs niet.



### 2.2 LAAD & LOSSEN

#### Huidige situatie

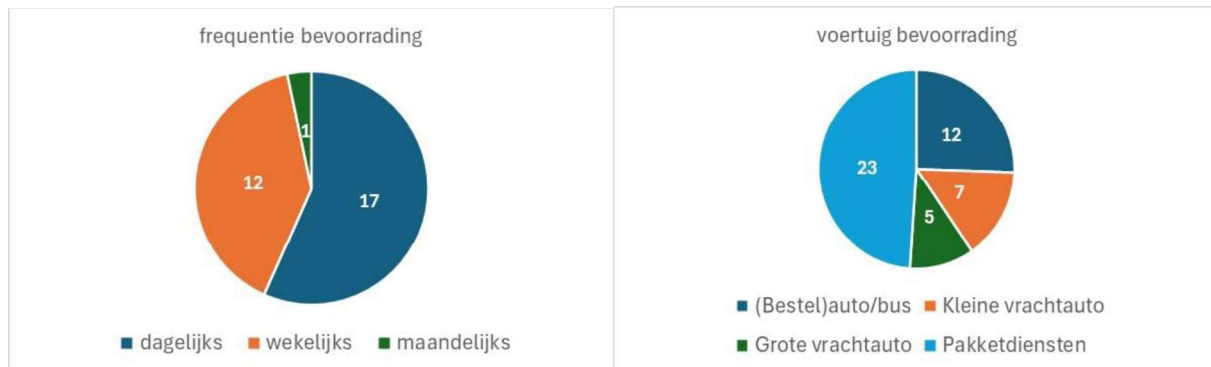
In de situatie vóór aanleg van de Klimaatwinkelstraat zijn de Prinsenstraat en het zuidelijk deel van het Kerkplein van zondag 9.00 uur tot vrijdag 17.00 uur bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer, waaronder ook het bevoorradingsverkeer. Hierbij geldt éénrichtingsverkeer vanaf het Burgemeester van Bruggenplein richting het Kerkplein. Van vrijdag 17.00 tot zondag 9.00 uur is het gebied met paaltjes afgesloten. Het westelijk deel van het Kerkplein is middels paaltjes permanent afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Het oostelijk en noordelijk deel van het Kerkplein is opengesteld voor gemotoriseerd verkeer. Uitzonderingen gelden voor rouw- en trouwdiensten en de weekmarkt op de donderdagochtend. Het éénrichtingsverkeer voor de Prinsenstraat, zuidzijde van het Kerkplein en de Vechtstraat blijft zoals het was.

In het kader van de uitvoering van de Klimaatwinkelstraat is begin mei 2024 een inventarisatie uitgevoerd onder de ondernemers van de Klimaatwinkelstraat, waarbij aandachtspunten vanuit bevoorrading en bereikbaarheid zijn opgehaald. Bijlage I bevat een toelichting op de resultaten van de inventarisatie.

Uit de inventarisatie blijkt dat de winkels/voorzieningen aan de Prinsenstraat en het Kerkplein voor het merendeel op maandag t/m zaterdag geopend zijn tussen 9.00 en 18.00 uur. Op de maandag(ochtend) is een deel van de winkels gesloten. De eerste winkels zijn vanaf 8.00 uur open. Op de vrijdagavond (koopavond) sluiten de winkels die dan nog geopend zijn uiterlijk om 21.00 uur. De horeca kent wat verschoven tijden, met opening aan het eind van de ochtend en sluiting in de avond.

De frequentie van de bevoorrading is zeer divers variërend van meerdere keren per dag tot een enkele keer per maand. De meeste bevoorrading vindt plaats via pakketdiensten of auto/bestelbus. Ook via grote en kleinere vrachtauto's vindt bevoorrading plaats, maar dit is dan meestal niet dagelijks. De Prinsenstraat is de belangrijkste route voor de bevoorrading van de ondernemers in de Prinsenstraat en het Kerkplein. Een aantal ondernemers wordt bevoorrad via de omliggende wegen, zoals de Molendijk, Molenstraat of Wilhelminastraat. Figuur 2.1 toont de verdeling in de frequentie en het type bevoorrading voertuig, voor winkels/voorzieningen die aangegeven hebben voor de bevoorrading gebruik te maken van de Prinsenstraat.



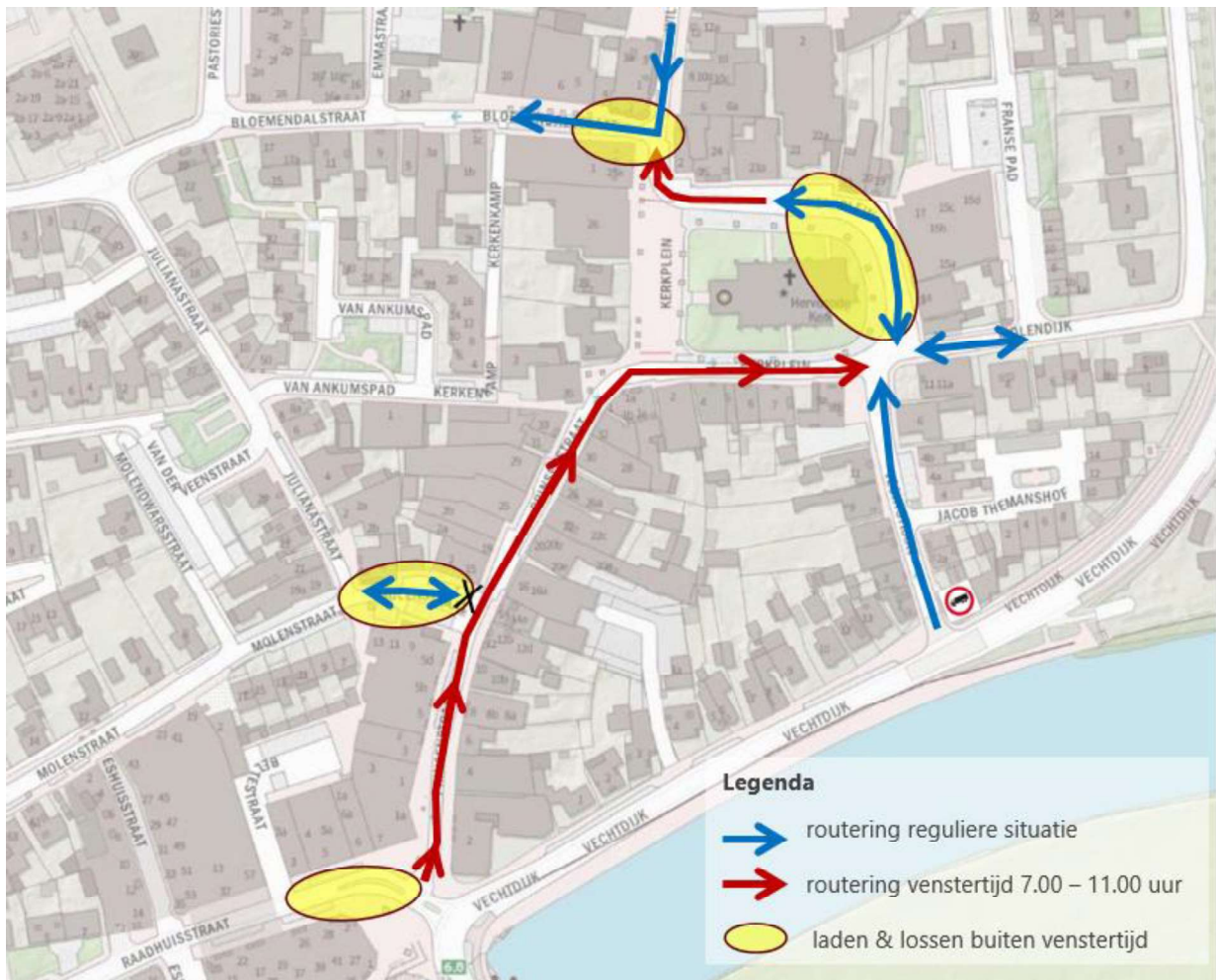
Figuur 2.1. Frequentie en voertuig bevoorrading via Prinsenstraat en Kerkplein

### Klimaatwinkelstraat

Voor de Klimaatwinkelstraat is het uitgangspunt dat de Prinsenstraat en een groot deel van het Kerkplein autovrij worden. Dit draagt bij aan de doelstellingen van een prettig en (verkeers)veilig verblijfsklimaat. Regulier gemotoriseerd verkeer is niet toegestaan, maar de aanliggende winkels, bedrijven en woningen die nu bereikbaar zijn moeten in de situatie met Klimaatwinkelstraat wel bereikbaar blijven.

Van maandag t/m zaterdag wordt van 7.00 tot 11.00 uur een 'venstertijd' ingesteld. In deze venstertijd is gemotoriseerd verkeer toegestaan in de Klimaatwinkelstraat ten behoeve van laden & lossen, afvalinzameling, gehandicapten en bewoners. Om de verkeerstromen tijdens de venstertijden overzichtelijk te houden geldt éénrichtingsverkeer, zoals weergegeven in figuur 2.2. Hierbij geldt ook een vrachtwagenverbod in de Vechtstraat. Voor bewoners met een parkeervoorziening op eigen terrein geldt een uitzonderlijke situatie, waarvoor met een ontheffing wordt gewerkt (zie paragraaf 2.3).

Buiten de venstertijden kunnen gehandicapten parkeren op de (gehandicapten)parkeerplaatsen rondom de Klimaatwinkelstraat en kan het laden en lossen plaatsvinden op de aangegeven locaties, zoals weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2. Verkeerscirculatie Klimaatwinkelstraat

### 2.3 ONTHEFFINGEN

Voor uitzonderlijke situaties wordt voor de toegang van gemotoriseerd verkeer gewerkt met een ontheffingssysteem. Gemotoriseerde voertuigen die voorzien zijn van een ontheffing hebben -ook buiten de venstertijden- toegang tot de Klimaatwinkelstraat.

Hulpdiensten, geldtransport, storingsdiensten, huisartsen en verloskundigen hebben doorgaans een algemene ontheffing voor het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV1990) en daarmee ten alle tijden toegang tot de Klimaatwinkelstraat.

De Klimaatwinkelstraat kent hierbij twee typen ontheffingen op kenteken, namelijk een permanente ontheffing of een tijdelijk ontheffing. Voertuigen met een permanente ontheffing krijgen een pasje (voor achter de voorruit) en voertuigen met een tijdelijke ontheffing krijgen een formulier (voorzien van geldigheidsperiode). Door te werken met een pasje/formulier is het voor weggebruikers en de afdeling handhaving duidelijk wie wel/niet buiten de venstertijd in de Klimaatwinkelstraat mag rijden/parkeren.

Een ontheffing is met motivatie schriftelijk aan te vragen bij de gemeente en na beoordeling van de gemeente af te halen op het gemeentehuis. In de beoordeling is de gemeente terughoudend met het verstrekken van een ontheffing en het aantal voertuigen per adres dat mogelijk een ontheffing krijgt. De gemeente behoudt zich het recht een ontheffing in te trekken bij onrechtmatig gebruik.

Een ontheffing kan aangevraagd worden voor:

- Woningen met een parkeerplaats op eigen terrein (permanent);
- Bedrijven met bederfelijke waren (permanent);
- Bedrijfsmatige werkvoertuigen (tijdelijk, maximaal twee per werkadres);

Onder de bedrijfsmatige werkvoertuigen vallen bedrijfsvoertuigen waar spullen in zitten of apparatuur aan vast zit die noodzakelijk zijn om het werk uit te kunnen voeren. Voorbeelden hiervan zijn bouwvakkers, installateurs, schilders, glazenwassers en verhuizers. De kerk krijgt voor rouw- en trouwdiensten vijf ontheffingen (zie paragraaf 2.4).

De ontheffingen zijn niet bestemd voor pakketdiensten, bedrijven met niet bederfelijke waren en voertuigen met een gehandicaptenkaart. Deze doelgroep mag alleen gebruik maken van de Klimaatwinkelstraat tijdens de venstertijd. Buiten de venstertijd kunnen deze doelgroepen gebruik maken van de (gehandicapten)parkeerplaatsen aan de randen van de Klimaatwinkelstraat.

## 2.4 ROUW & TROUWDIENSTEN KERK

### Huidige situatie:

Tot nu toe werd steeds 'telefonisch een algemene ontheffing' door de afdeling handhaving verleend. Maar een leek kan onmogelijk weten van deze afspraak en parkeert gemakkelijk de auto omdat er 'ook al meer auto's staan'. Bovendien lijkt het aantal verzoeken om een 'ontheffing te verlenen' steeds meer toe te nemen. Voor de afdeling handhaving een lastige situatie omdat er onduidelijkheid is en er vervelende discussies op straat (kunnen) ontstaan.

Zowel de kerk als de afdelingen 'handhaving' en 'verkeer' van de gemeente willen graag duidelijkheid en zijn van mening dat de herinrichting van het Kerkplein een uitstekend moment is om die duidelijkheid te verschaffen.

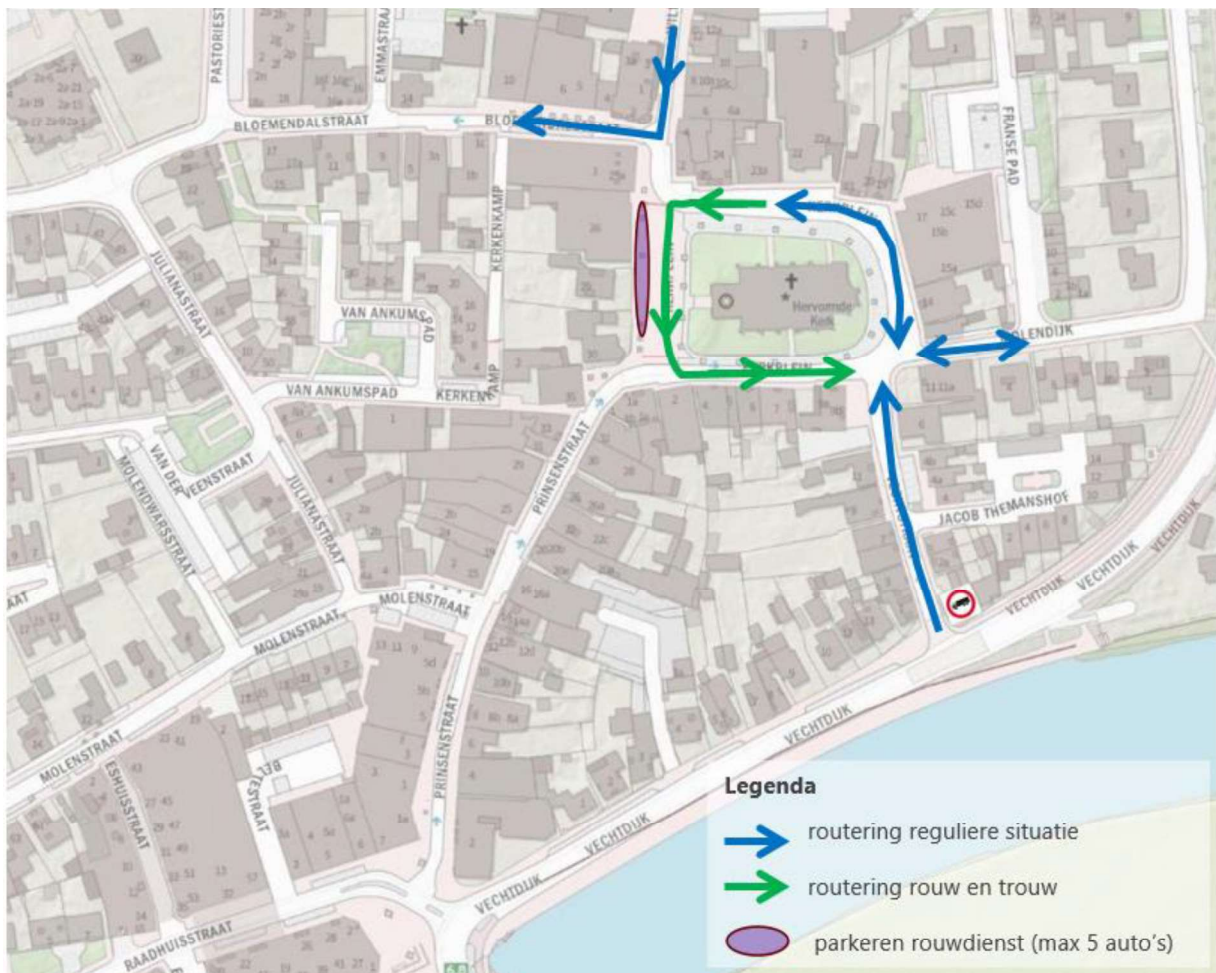
## Klimaatwinkelstraat

In de situatie met Klimaatwinkelstraat wordt in overleg met de kerk als volgt gewerkt:

Trouwen: De trouwauto mag aan de westzijde van de kerk voor de hoofdingang staan. Gasten kunnen de auto's in de directe omgeving om de reguliere parkeerplaatsen parkeren.

Rouwen: De lijkwagen wordt voor het gebouw 'de Overkant' geparkeerd en staat daarbij niet op de openbare weg. De volgauto's (maximaal 5) kunnen aan de westzijde van het Kerkplein (voorzijde kerk) parkeren. Deze voertuigen, voorzien van zwarte vlaggetjes, parkeren evenwijdig aan het plein achter elkaar, zodat er voor het winkelende publiek en hulpdiensten voldoende ruimte is tussen geparkeerde voertuigen en ingang kerk.

Voor de volgauto's van rouwdiensten heeft de kerk 5 ontheffingen (in pasjesvorm) die voorafgaand aan de dienst worden uitgereikt en achter de voorruit geplaatst worden. Na een dienst worden de ontheffingen weer ingenomen. Figuur 2.3 toont de routing tijdens de rouw- en trouwdiensten.



Figuur 2.3. Verkeerscirculatie rouw en trouwdiensten



## 2.5 ELEKTRISCHE LAADPUNTEN FIETS

Tijdens de raadsbehandeling van het Definitieve Ontwerp voor de Klimaatwinkelstraat heeft de raad een amendement aangenomen, waarin het college wordt verzocht om -binnen de projectscope van de Klimaatwinkelstraat- de mogelijkheden voor elektrische laadpunten voor fietsen te onderzoeken.

### Nut & noodzaak

Kijkend naar nut en noodzaak is de Klimaatwinkelstraat voor fietsverkeer vooral een 'bestemming'. Dit betekent dat e-fietsers de reisafstand grofweg kennen en voor vertrek zorgen dat de accu is opgeladen. Het reisafstand voor het motief 'winkelen' ligt hierbij gemiddeld lager dan voor e-fietsers die met het motief 'vrije tijd' in de Klimaatwinkelstraat stallen. De noodzaak om elektrische fietsen op te laden in de Klimaatwinkelstaat is hiermee beperkt. Daarbij spelen ook de veiligheid (kans op diefstal, beschadiging) en tijd (verblijfsduur versus laadtijd) een belangrijke rol. Het aanbieden van de mogelijkheid om een e-fiets op te laden is daarentegen wel positief voor het voorzieningenniveau en de uitstraling van de Klimaatwinkelstraat. Fietsen wordt hierbij als duurzame mobiliteitswijze gestimuleerd.

Resumerend is de noodzaak voor (openbare) oplaadpunten in de Klimaatwinkelstraat niet aanwezig, maar is het vooral een aanvulling ter versterking van de duurzaamheidsgedachte in het gebied.

### Uitwerking

Momenteel kent het projectgebied van de Klimaatwinkelstraat één locatie waar een oplaadpunt wordt aangeboden, namelijk bij Brasserie De VII Deugden. Volgens de website [www.fietsoplaadpunten.nl](http://www.fietsoplaadpunten.nl) kan een fiets buiten opgeladen worden, maar is het ook mogelijk om en een accu binnen op te laden. Kanttekening is dat het bij andere (horeca)ondernemers wellicht ook mogelijk is om een uitneembare accu op te laden.

In de Klimaatwinkelstraat heeft een locatie nabij horeca de meeste potentie voor (extra) laadpunten voor e-fietsen. Vanuit efficiënt gebruik en (sociale) veiligheid is hierbij een belangrijke randvoorwaarde dat er vanaf de horecavoorziening zicht is op het laadpunt.

Vanuit de potentie wordt een oplaadpunt in de fietsenstalling naast het terras van de VII Deugden aan gebracht. Deze ondernemer heeft hier ook belangstelling voor. Een oplaadpunt bij Nikki's/De Overkant wordt vanwege de (zicht)afstand afgeraden en er is vanuit deze ondernemers ook geen belangstelling. Een oplaadpunt nabij Bakkerij van de Most/Moccaf e wordt afgeraden vanwege de beperkte stallingscapaciteit. Deze capaciteit kan beter bestemd worden voor reguliere fietsen.

In de fietsenstalling bij de VII Deugden zijn in het Definitief Ontwerp fietsbeugels voorzien. Vanuit de eenheid in het straatbeeld is het advies om het laadpunt ook vorm te geven als fietsbeugel. Aanbevolen wordt om de middelste fietsbeugel op de kopse kant van het terras te voorzien van twee laadpunten.

Omdat het beoogde gebruik voor een groot deel uit lokaal onbekende fietsers zal bestaan, is de vindbaarheid van de laadpaal een belangrijk aandachtspunt. Aanbevolen wordt om de laadpaallocatie te voorzien van een verkeersbord 'oplaadpunt elektrische fiets' (RVV BW101\_SP20).



Om de duurzaamheidsgedachte te versterken is het advies om gebruik te maken van een zonnepaneel. Gezien de locatie is er voldoende zonlicht beschikbaar. De mast met zonnepaneel kan in naastliggend groenvak worden geplaatst.

Figuur 2.4 toont de locatie van het oplaadpunt voor elektrische fietsen.



Figuur 2.4. Locatie oplaadpunt elektrische fiets Burgemeester van Brugenplein

## 3. PARKEREN

### 3.1 INVULLING PARKEEROPGAVE

Het college heeft het Definitief Ontwerp Klimaatwinkelstraat goedgekeurd en de uitvoering is in volle gang. Het parkeeronderwerp voor de Klimaatwinkelstraat wat aantallen betreft is daarmee wel afgerond. De vier te compenseren parkeerplekken uit de Prinsenstraat zijn gecompenseerd aan het begin van de Molenstraat (drie stuks) en één parkeerplek is toegevoegd op de hoek Raadhuisstraat - Eshuisstraat.

Voor wat betreft parkeren ten behoeve van particuliere initiatieven wordt nog wel gezocht naar oplossingen. Die oplossingen moeten voldoen aan de Kadernota Parkeren en betreft een onderwerp dat buiten dit Verkeersplan Klimaatwinkelstraat valt.

### 3.2 OPENBARE PARKEERPLAATSEN OP PRIVTEGRONDEN

Op verzoek van de gemeenteraad is nagegaan of er zich parkeerplaatsen in het centrum van Dalfsen bevinden die op privé gronden gesitueerd zijn, maar in de praktijk openbaar toegankelijk zijn en ook zodanig worden gebruikt.

Uit een inventarisatie blijkt dat er in het centrum een aantal parkeerplaatsen aanwezig zijn, die gesitueerd zijn op een perceel dat niet in eigendom is bij de gemeente, maar waarbij de betreffende parkeerplaatsen in praktijk wel openbaar worden gebruikt.

Al deze parkeerplaatsen zijn al vóór 2014 (dus meer dan 10 jaar geleden) aangelegd. Sindsdien zijn de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk en ook altijd door de gemeente onderhouden. Juridisch gezien betekent dit dat de betreffende parkeerplaatsen nu dan ook deel uitmaken van 'de openbare weg'.

De betreffende parkeerplaatsen kunnen alléén door de gemeente weer aan de openbaarheid worden onttrokken. Indien dit voornemen vanuit de betreffende perceeleigenaar komt, moet hiervoor een verzoek worden ingediend bij de gemeenteraad. Wanneer deze situatie zich voordoet zal hier, rekening houdend met de (verkeers)situatie, per geval naar gekeken moeten worden en een belangenafweging moeten worden gemaakt.

### 3.3 MOGELIJKHEDEN KORT PARKEREN

Op verzoek van de gemeenteraad zijn de (on)mogelijkheden voor 'kort parkeren' op het Kerkplein en in de Molenstraat onderzocht. Op basis van deze uitwerking is het advies om het Kerkplein en/of het laatste deel van de Molenstraat niet in te richten als zone met 'kort parkeren'. Het advies is om het huidige parkeerregime (blauwe zone 2 uur) op deze locaties te handhaven.

## Huidig parkeerregime

In de huidige situatie geldt in een groot deel van het centrum van Dalfsen een parkeerregime, waarbij middels een blauwe zone op vastgestelde tijden een maximale parkeerduur van 2 uur van toepassing is. Het Kerkplein en de Molenstraat maken ook onderdeel uit van deze blauwe zone.

De maximale parkeerduur van 2 uur is van toepassing van maandag t/m zaterdag van 8.00 tot 18.00 uur en vrijdagavond van 18.00 tot 21.00 uur. Buiten deze tijden zijn er geen restricties voor de parkeerduur. Voor de invalideparkeerplaatsen gelden deze restricties ook niet tijdens de vastgestelde tijdsperioden.

### Beoogde doelstelling kort parkeren

In het vastgestelde amendement wordt gesteld dat met het verkorten van de maximale parkeerduur voorkomen wordt dat aantrekkelijke parkeerplaatsen dicht bij de winkels worden bezet door werknemers en/of bezoekers die daar langer verblijven. Daarbij wordt ook gesteld dat een korte parkeerduur de doorloop op de parkeerplaatsen stimuleert en de parkeercapaciteit vergroot.

Het 'kort parkeren' heeft een positief effect op de doorloop van de parkeerplaatsen, maar nadelige gevolgen voor de verkeersbelasting op de omliggende straten. Dit nadelig effect geldt ook voor bezoekers die langere tijd (max 2 uur) in het centrum verblijven, omdat men op alternatieve locaties zal moeten parkeren, waar overigens voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Het beoogde effect op het anders parkeren van werknemers en de parkeercapaciteit is marginaal, omdat werknemers in de huidige situatie ook al buiten de blauwe zone parkeren, zoals ook blijkt uit parkeermotiefonderzoek.

### Verkeerskundige (rand)voorwaarden

Verkeerskundig gezien is het niet gebruikelijk om voor enkele parkeerplaatsen een afwijkend tijdsregime toe te passen. Dit betekent dat alle parkeerplaatsen op het Kerkplein en/of Molenstraat 'kort parkeren' van toepassing zou moeten zijn. Het meest logisch is om daarbij aan te sluiten op de bestaande tijden van de blauwe zone.

Voor het 'kort parkeren' wordt een maximale parkeerduur van 30 minuten realistisch geacht. Op het Kerkplein conflicteert dit met de duur van rouw- en trouwdiensten, waardoor aanwezigen niet op het Kerkplein kunnen parkeren. Aandachtspunt van een blauwe zone van 30 minuten in een blauwe zone van 2 uur niet in het verwachtingspatroon van automobilisten ligt.

Handhaving is bij 'kort parkeren' een belangrijke voorwaarde. In de huidige situatie wordt door de gemeentelijke BOA's op een coulante wijze gemiddeld één keer per week gehandhaafd in de blauwe zone. Dit leidt niet tot parkeerproblemen en/of veel overtredingen. Bij het invoeren van 'kort parkeren' neemt de maximale verblijfsduur af, waardoor er vaker gecontroleerd moet worden. Dit vraagt extra ureninspanning van de BOA's.

Gezien de geringe omvang/capaciteit van de twee mogelijke gebieden met 'kort parkeren' worden ondersteunende handhavingsmaatregelen zoals parkeerautomaten of sensoren in de parkeervakken als niet kostenefficiënt beschouwd.

### Advies

In de bestaande blauwe zone van 2 uur kan zowel kort (<30 min) als langer (maximaal 2 uur) geparkeerd worden. Bij invoeren van een blauwe zone met 30 minuten kan alléén kort geparkeerd worden. Doordat er minder gebruiksmogelijkheden zijn ontstaan ongewenste verkeerstromen door het centrum. Dit staat haaks op de wens dat het centrum een aantrekkelijke, rustige en groene omgeving moet zijn en is in strijd met het STOMP principe dat de gemeente hanteert. Bij de (her)inrichting van gebieden ligt het primaat bij de wandelaars en fietsers. Het is onwenselijk om voor korte en snelle boodschappen gebruik van de auto te stimuleren, terwijl met name de fiets een prima alternatief biedt.

De nadelen en bijkomende consequenties van invoering van 'kort parkeren' in het centrum van Dalftsen wegen niet op tegen de voordelen. Dalftsen wordt als boodschappendorp beschouwd, waarbij doorgaans korter dan 2 uur geparkeerd wordt. De doorloop van beschikbare parkeerplaatsen is daarmee al gewaarborgd. Instelling van 'kort parkeren' draagt daarbij ook niet bij aan de boogde doelstellingen uit het amendement. Daarbij komt dat een blauwe zone (30 minuten) in een blauwe zone (2 uur) niet gebruikelijk is en dit daardoor onduidelijkheid (en dus ongewenst verkeersgedrag) met zich mee brengt.

## 4. MONITORING & EVALUATIE

Na openstelling van de Klimaatwinkelstraat volgt in twee stappen een evaluatie van het functioneren van de verkeerssituatie in en om de Klimaatwinkelstraat. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie kan het verkeersplan, waar nodig, bijgesteld worden.

In april 2025 volgt in gespreksvorm een tussentijdse evaluatie met stakeholders om de eerste ervaringen te delen.

In het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2025 volgt een evaluatie waarbij de volgende aspecten aan bod komen:

- verkeerstromen in/om Klimaatwinkelstraat d.m.v. wegvaktellingen;
- parkeersituatie in/om klimaatwinkelstraat d.m.v. parkeeronderzoek;
- gebruikerservaringen (ondernemers, bewoners, bezoekers, stakeholders) d.m.v. enquête;
- praktijkervaringen gemeentelijke afdelingen (o.a. verkeer & handhaving).

De exacte aanpak van de evaluatie in het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2025 wordt in samenspraak met stakeholders vastgesteld.