

Bijlage 4 Verkeer en parkeren in de Klimaatwinkelstraat

Inleiding

Eén van de kaders die de gemeenteraad in april 2022 heeft vastgesteld is dat de Klimaatwinkelstraat autovrij wordt en niet meer benut wordt als rijroute voor auto's. De raad heeft in april 2022 een amendement aangenomen en daarmee ook besloten dat parkeergelegenheid en laad- en losgelegenheid (nabij winkels) voldoende gewaarborgd moet worden.

In deze bijlage lichten we toe hoe "verkeer en parkeren" in het ontwerp zit en wat mogelijke alternatieven zijn.

1. PARKEREN

a. Huidige situatie

Nu liggen er in totaal 4 parkeerplaatsen in de Prinsenstraat en 33 parkeerplaatsen aan het Kerkplein. De meeste parkeerplaatsen liggen aan de noordzijde van het Kerkplein.

Op 13 april 2023 is tijdens een inloopbijeenkomst een concept definitief ontwerp gepresenteerd, waarin in totaal 7 parkeervakken aan de oostzijde van de kerk zijn opgenomen (variant 1). Er vervallen in dat ontwerp 26 van de 33 parkeervakken aan de noord- en zuidzijde van de kerk.

Er zijn tijdens deze bijeenkomst ook 2 alternatieven gepresenteerd:

- Variant 2: 5 extra parkeerplaatsen t.o.v. variant 1;
- Variant 3: 8 extra parkeerplaatsen t.o.v. variant 1.

In het (concept) definitieve ontwerp dat in juni 2023 aangeboden wordt aan de raad zijn we uitgegaan van variant 3, waarbij uiteindelijk 9 (i.p.v. de eerdergenoemde 8) extra parkeerplaatsen terugkomen t.o.v. eerdere ontwerpen. Aan de noord- en oostzijde van de kerk komen in deze gekozen variant in totaal 16 parkeerplaatsen terug.

b. Prinsenstraat en 'Koffiestraatje'

In het ontwerp komen de 4 parkeerplaatsen aan de Prinsenstraat te vervallen omdat de Prinsenstaat in de nieuwe situatie geen rijroute meer is voor autoverkeer. Deze plekken worden gecompenseerd op het pleintje op de T-kruising Prinsenstraat - Molenstraat (Koffiestraatje). Eén of twee parkeerplaatsen gaan aangemerkt worden als 'algemene gehandicaptenparkeerplaats'

Omdat er vragen gesteld zijn over de ruimte op dit terrein voor het in- en uitrijden van de nieuwe parkeerplaatsen is door de verkeerskundige goed gekeken naar richtlijnen. De wegbreedte in combinatie met de maten van de parkeervakken is volgens de richtlijnen van het CROW 'ruim' voor een gemiddelde auto en 'krap' voor het ontwerpvoertuig auto (dat is een wat grotere auto). We willen onderzoeken in hoeverre de parkeervakken bijvoorbeeld breder gemaakt kunnen worden om het in-/uitrijden comfortabeler te maken. We gaan dus nog kijken hoe we het parkeren op deze locatie kunnen optimaliseren en detaillering is daarbij belangrijk. Het voorstel is ook om het gebruik goed te gaan monitoren en evalueren.

Naar aanleiding van reacties zijn naast de zijgevel van de juwelier 3 in plaats van 4 parkeervakken opgenomen in het ontwerp. De 4^e plaats is toegevoegd aan de rij parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het Koffiestraatje. Voor voetgangers is er in de nieuwe situatie ruimte op de weg tussen de beide rijen parkeerplaatsen. In de huidige situatie wordt de weg ook gebruikt door voetgangers.

Indien er in de omgeving mogelijk betere alternatieven komen die aansluiten bij het autovrije ontwerp, dan wordt daar serieus naar gekeken in samenspraak met stakeholders. Wanneer we deze vakken in de toekomst - om welke reden dan ook - niet kunnen handhaven dan zal gekeken worden waar ze alsnog in de directe omgeving gecompenseerd kunnen worden. De inrichting kan in de toekomst aangepast worden mocht daar aanleiding voor zijn, de voorgestelde oplossingen zijn niet onomkeerbaar.

Alternatief

Tijdelijk handhaven van de 4 parkeervakken in de Prinsenstaat (tussen Raadhuisstraat en Molenstraat) totdat een gedragen oplossing voor deze 4 parkeervakken is gevonden. Dat betekent dat dit deel van de Prinsenstraat tijdelijk nog een rijroute blijft voor autoverkeer en dat dit verkeer de straat via het Koffiestraatje en de Molenstraat verlaat. De fysieke afsluiting - in de vorm van een groenvak) kan dan voorlopig nog niet aangelegd worden.

Deze variant is strijdig met de doelstellingen voor de Klimaatwinkelstraat, het verbeteren van de verblijfsfunctie en de daarbij gewenste kwaliteit. Bovendien lopen we het risico dat deze tijdelijke oplossing een permanent karakter krijgt en de discussie over autovrij maken later opnieuw gevoerd gaat worden. Ook komt er meer verkeer via het Koffiestraatje en dat zal zich daarna verdelen over Molenstaat en Julianastaat.

c. Parkeren rondom het Kerkplein

Op dit moment zijn er 33 parkeerplaatsen rondom het Kerkplein. In het nu voorliggende ontwerp komen in totaal 16 van de 33 parkeervakken aan het Kerkplein terug (variant 3) en dat is 9 vakken meer dan in eerdere ontwerpen (variant 1). Hiermee geven we gehoor aan de reacties die tijdens de raadscommissie van 3 april gegeven zijn.

Vaststaat dat er in ieder geval twee 'algemene gehandicaptenparkeerplaats' worden aangewezen.

Alternatieven

Bij 1a lichten we de 3 alternatieven toe. Andere parkeervarianten voor het Kerkplein worden afgeraden omdat er dan nauwelijks wat verandert ten opzichte van de huidige situatie, er relatief weinig groen in het ontwerp overblijft en er dan feitelijk niet meer gesproken kan worden van een Klimaat(winkel)straat en van een autovrij ontwerp.

d. Parkeeronderzoek

Aan de hand van de resultaten van de parkeerdrukmetingen van 2013, 2017 en december 2022 hebben we onderbouwd dat er op de verschillende meetmomenten in de directe omgeving van Prinsenstraat en Kerkplein voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven na uitvoering van het ontwerp dat toen voor lag. Nadere informatie over het parkeeronderzoek en de bespreking in de raadscommissie van 3 april is hier te vinden:

- [Film met toelichting](#) op het parkeeronderzoek en de analyse voor de Klimaatwinkelstraat.
- Informatie over het [parkeeronderzoek](#) en de analyses.
- De [vergaderstukken](#) voor het agendapunt 'Parkeeronderzoek Klimaatwinkelstraat' van 3 april.

We staan nog steeds achter de resultaten van het onderzoek.

Binnen Ondernemend Dalfsen is bij de leden geen draagvlak voor vermindering van het aantal parkeervakken in het ontwerp ten opzichte van de huidige situatie. Men vindt de resultaten van het parkeeronderzoek niet representatief en mist duidelijkheid over het garanderen van parkeerplaatsen in het centrum in de toekomst en over de ruimtelijk economische effecten.

Het klopt dat in het onderzoek ook de openbare parkeerplaatsen, die geen eigendom van de gemeente zijn, zijn meegenomen in de metingen. We weten om welke plaatsen het gaat. Deze parkeerplaatsen zijn inmiddels al langere tijd openbaar en kunnen niet zomaar aan de openbaarheid worden onttrokken. Om ze toch aan de openbaarheid te kunnen onttrekken is toestemming van de gemeenteraad nodig. Bij toekomstige ontwikkelingen in het centrum houden we hier ook rekening mee.

Eventuele kansen voor het creëren van extra parkeerplaatsen in de omgeving worden onderzocht. Er zijn diverse ideeën aangedragen voor de aanleg voor extra parkeervakken in de omgeving van de Prinsenstaat. Deze plekken, bijvoorbeeld aan het Van Ankumspad, worden verkend. Dit doen we naast of na het proces voor de Klimaatwinkelstraat en het zal ook in overleg met de omgeving moeten gebeuren.

2. VERKEERSSTROMEN EN RIJRICHTING

Hieronder lichten we de rijroutes toe. Om deze verkeersmaatregelen juridisch te borgen wordt een verkeersbesluit genomen en een zogenaamd bebordingsplan opgesteld. Dat wordt nog nader uitgewerkt.

a. Prinsenstraat

Op dit moment geldt éénrichtingsverkeer voor de Prinsenstraat. In de nieuwe situatie wordt de Prinsenstaat een voetgangersgebied waar ook toegang is voor;

- 'bevoorradend vrachtverkeer';
- 'houders van een gehandicaptenparkeerkaart'
- 'mensen op de fiets'.
- Zie 2d tot en met 2f voor routes voor speciale groepen weggebruikers.

Voor gemotoriseerd verkeer dat nog wel toegestaan is blijft het éénrichtingsverkeer zoals nu gelden. Deze weggebruikers kunnen het gebied verlaten via de zuidzijde van het Kerkplein en vervolgens via de Molendijk.

Met verkeersborden wordt aangegeven welke verkeersdeelnemers gebruik mogen maken van de Prinsenstaat.

b. Kerkplein

In de nieuwe situatie wordt ook een groot deel van het Kerkplein voetgangersgebied en met verkeersborden wordt de gewenste rijrichting rondom de kerk aangegeven. In het verkeersplan gaan we voor het Kerkplein op hoofdlijnen uit van:

- Alleen autoverkeer voor het bereiken van de parkeervakken. Het verkeer rijdt aan vanuit de Vechtstraat en de Molendijk en rijdt uit via de Molendijk;
- Geen rijroute voor autoverkeer aan de noordzijde van het Kerkplein tussen Nikki's en de bocht voor de Hema. Dit gedeelte wordt onderdeel van het voetgangersgebied.
- Zie 2d tot en met 2f voor routes voor speciale groepen weggebruikers.

Alternatief

- Vanuit Vechtstraat en Molendijk kan ook in één richting om de kerk gereden worden (via oost- en noordzijde) en het verkeer kan het gebied via de Bloemendalstaat verlaten. Omdat dit teveel afbreuk doet aan de principes van de Klimaatwinkelstaat en omdat er onnodig kruisend verkeer ontstaat (op de route Kerkplein – Wilhelminastraat) wordt dit alternatief niet geadviseerd.
- Ook vanuit de Wilhelminastraat kan autoverkeer de parkeervakken aan de noord- en oostzijde van de kerk bereiken. Om dezelfde reden als hierboven genoemd wordt ook deze variant afgeraden. Het punt waar Kerkplein, Bloemendalstaat en Wilhelminastraat bij elkaar komen wordt teveel belast en er kunnen ongewenste sluiproutes ontstaan.

c. Molenstaat

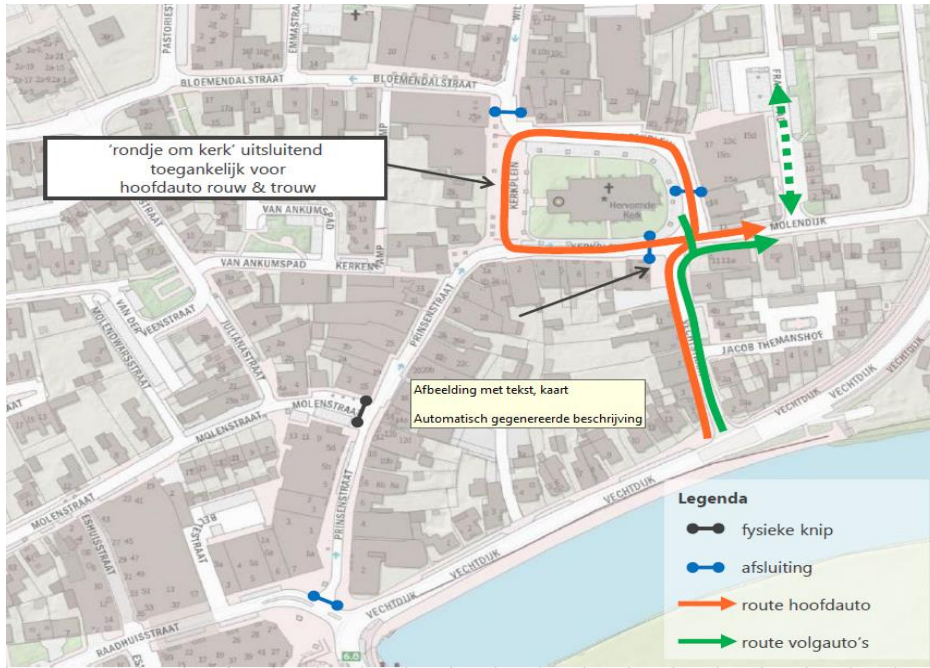
In de nieuwe situatie kan er geen autoverkeer via het Koffiestraatje naar de Prinsenstaat rijden of andersom. Dit blijft wel mogelijk voor fietsers en voetgangers. Een groenvak maakt het doorrijden niet meer mogelijk.

d. Routes, rouw- en trouwdiensten, opstellen marktkramen en bevoorrading

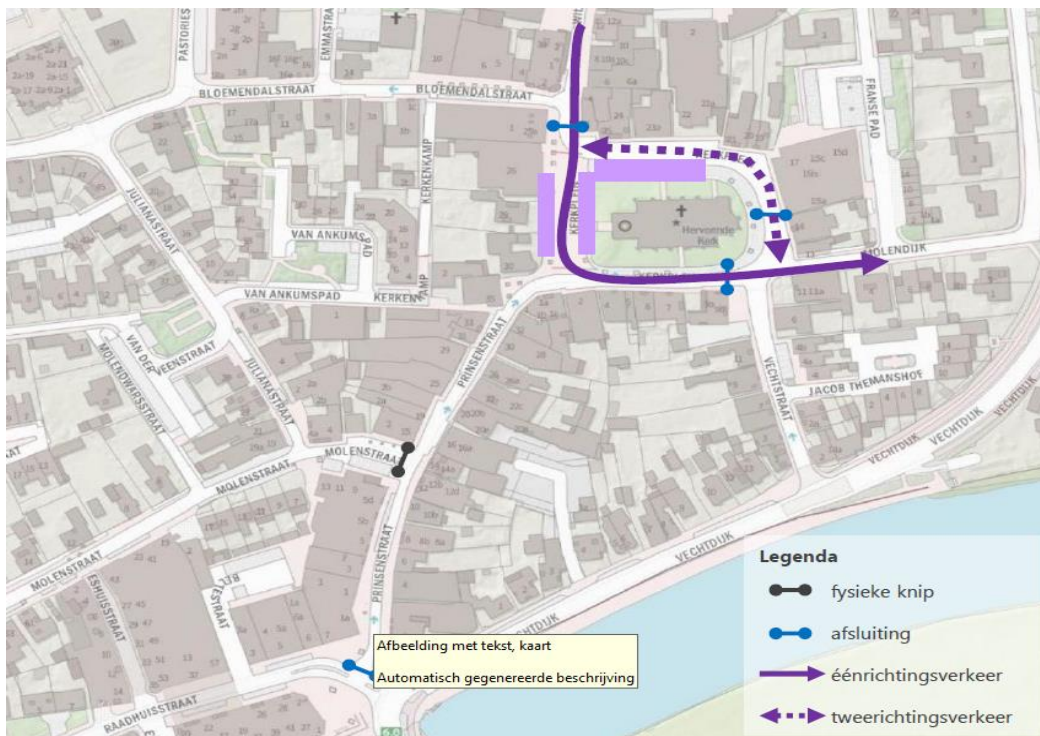
Er is bewust voor gekozen om de uitzonderingen binnen het voetgangersgebied voor 'rouw- en trouwdiensten' en 'het opstellen van marktkramen' niet op onderborden aan te geven. Het gaat hier om incidentele situaties die bij veel weggebruikers in Dalfts en al langere tijd bekend zijn. Het staat nu ook niet op de bebording. Om de verkeersborden leesbaar te houden gaan we deze categorieën niet specifiek vermelden.

Op onderstaande schetsen staan de voorstellen voor de verschillende routes aangegeven.

e. Route rouw- en trouwdiensten



Route opstellen marktkramen



f. Routes bevoorrading

In de huidige situatie kan bevoorradend verkeer het gebied inrijden via Prinsenstaat, Vechtstraat en Molendijk. Omdat de Vechtstraat niet geschikt is voor zwaar verkeer overwegen we een verbod in te stellen voor die categorie weggebruikers (zie h).

In de toekomstige situatie kan bevoorradend verkeer als volgt het gebied inrijden:

- Via de Prinsenstraat aanrijden en uitrijden via (de zuidzijde van de kerk en) de Molendijk;
- Via de Wilhelminastraat verplicht rechtsaf via de Bloemendalstraat.

Op deze manier ontstaan er zo min mogelijk conflicten tussen het autoverkeer dat een parkeerplaats aan het Kerkplein zoekt en bevoorradend verkeer

Er gaat nog overleg plaatsvinden over de laad- en losplekken buiten het gebied.

g. Venstertijden voor laden en lossen

In het verkeersplan voor de Klimaatwinkelstraat wordt uitgegaan van venstertijden voor laden en lossen. Tijdens de diverse participatiebijeenkomsten bleek dat er extra tijd nodig is om met ondernemers de venstertijden te kunnen bepalen. Ook voor het aanwijzen van laad- en losplekken buiten venstertijden in de omgeving van de Klimaatwinkelstraat is extra overleg nodig. Deze tijd bouwen we in overleg met Ondernemend Dalfsen in. Totdat er een gedragen voorstel ligt zal het laden en lossen geschieden op dezelfde tijden als nu. In overleg wordt bepaald hoeveel extra tijd genomen wordt en nodig is.

In principe zijn er twee scenario's denkbaar voor de definitieve situatie:

1. Er worden venstertijden ingesteld. Buiten de venstertijden kan er geladen en gelost worden op aparte laad- en losplekken.
2. Er worden géén venstertijden ingesteld. Het gebied is dan op dezelfde tijden toegankelijk voor bevoorradend verkeer als nu. Het is dan ook niet meer nodig om laad- en losplekken in te richten aan de randen van het gebied.

Over de punten 1 en 2 gaan we in gesprek met de ondernemers.

h. Vechtstraat

De woningen aan de Vechtstraat (en hun fundering) zijn oud en kwetsbaar. Bovendien staan ze vrij dicht aan de weg. Passerend vrachtverkeer kan relatief snel schade aan de gevels veroorzaken. De trillingen die dit verkeer veroorzaakt zijn slecht voor fundamenteen en muren. We overwegen daarom een verbod op vrachtverkeer in te stellen. Hierover hebben wij (op verzoek) overleg gehad met de aanwonenden.