Bijlage 1: *Ontwikkelingen, relevante beleidsstukken m.b.t. de Daggertsbrug vanaf 1993*

Verkeerscirculatieplan (1993)
Geconstateerd wordt dat de Brugstraat te zwaar wordt belast. Knelpunten die worden genoemd zijn:

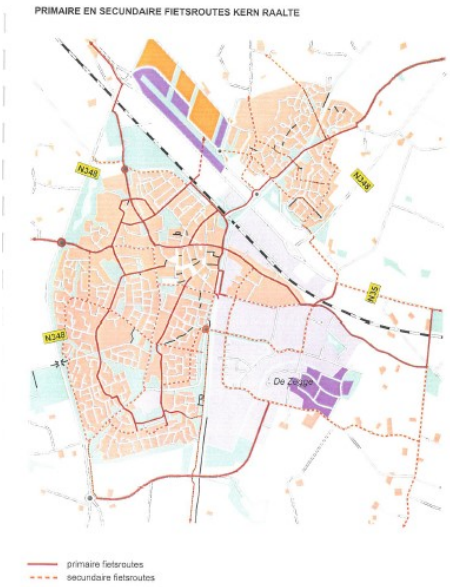
- te veel (vracht)verkeer;
- te hoge verkeersdruk;
- verkeersonveiligheid;
  Op wegvakniveau vonden in de periode 1988 t/m 1992 circa 10 ongevallen plaats, op het kruispunt Brugstraat - Acacialaan (tpv de Daggertsbrug) vonden in dezelfde periode 135 ongevallen plaats waarvan 14 letselongevallen). Het was daarmee veruit de meest onveilige locatie in de gemeente en een van de meest onveilige locaties in Overijssel;
- het ontbreken van fietsvoorzieningen voor langzaam verkeer (moeilijk oversteken);
- geluidhinder;
- de kanaalbruggen en in het bijzonder de Daggertsbrug geven problemen voor (de afwikkeling van) het vrachtverkeer.

Op grond van het bovenstaande, maar ook om de concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto te versterken, is besloten tot realisatie van een nieuwe overkluizing in het verlengde van de Elzenlaan en daaraan gekoppeld een aanpassing van de Aakstraat en een afsluiting van de Daggertsbrug.

Gemeentelijk Verkeers- Vervoerplan (2004)
Ten tijde van het opstellen van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) was de realisatie van de Elzenbrug en de afsluiting van de Daggertsbrug gerealiseerd. Deze maatregelen hebben geleid tot het gewenste effect (het onveiligheidsknelpunt wegnemen en het bevoordelen van de fietser t.o.v. van de auto). Er was in het plan daarom geen aanleiding om de verkeersstructuur rondom het centrum te herzien. De verkeersstructuur is in het GVVP in wegfuncties vastgelegd zoals in nevenstaande afbeelding is weergegeven. De rode wegen zijn aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen (50 km/u), de groene wegen als erftoegangsweg A (wegen met de hoogste functie voor gemotoriseerd verkeer binnen verblijfsgebied (30 km/u wegen) en de overige wegen als erftoegangsweg B (toegangswegen tot bestemmingen, 30 km/u wegen). De Mettingenlaan (tussen de Botermakersbrug en de Enkbrug) is onderdeel geworden van de structuur rondom het centrum. Eveneens is in het plan de verkeersstructuur voor de fietser neergelegd. In deze structuur wordt onderscheid gemaakt in primaire en secundaire fietsroutes.



De routes “Enkstraat – Enkbrug - Schoolstraat”, “Kanaalstraat Oostzijde – Botermakersbrug – Mettingenlaan” en “Mettingenlaan – Daggertsbrug” maken onderdeel uit van de primaire verbindingen. De fietsstructuur is op onderstaande afbeelding weergegeven.



Visie Kanaalzone Raalte (2008)
Deze studie heeft betrekking op het plangebied dat in nevenstaande afbeelding is weergegeven. In de Visie Kanaalzone wordt een drietal scenario’s aangehaald die kunnen worden uitgewerkt. De scenario’s zijn vrijblijvend en dienen als denkrichting om het plangebied in de toekomst uit te werken. Het betreft de scenario’s die als bijlage zijn opgenomen. In het onderstaande worden de scenario’s beschreven.



Scenario “kanaal als centrum”
In dit scenario maakt het kanaal (o.a. Mettingenlaan en Kanaalstraat oostzijde) onderdeel uit van het centrum. In dit scenario wordt de verbindingen Almelosestraat – Brugstraat en Enkstraat – Schoolstraat toegankelijk gemaakt voor gemotoriseerd verkeer.

Scenario “kanaal en centrum”
In dit scenario wordt de kanaalzone als een bijzondere toevoeging voor Raalte ingericht. Goede en aantrekkelijke verbindingen tussen centrum en vernieuwde kanaalzone zijn daarbij van groot belang. In dit scenario is sprake van openstelling voor autoverkeer van de verbinding over de Enkbrug.

Scenario “kanaal als bijzondere uitloper”
In dit scenario wordt verder geborduurd op de historische gebogen structurele lijn waaraan Raalte is ontstaan. Deze lijn wordt in zuidoostelijke richting doorgetrokken en eindigt bij het kanaal.

M.b.t. de verkeersstructuur wordt het volgende aangegeven:
Het wegennetwerk over en rondom het kanaal maakt onderdeel uit van een groter netwerk in de gemeente. Opvallend zijn de vier bruggen waarvan twee zijn afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (de Enkbrug en de Daggertsbrug). Dit heeft tot gevolg dat verkeer komende uit het (noord-)oosten op een “zigzagwijze” langs en over het kanaal zijn weg naar het centrum zoekt (Almelosestraat – Kanaalstraat Oostzijde – Botermakersbrug – Botermakerstraat). Mede doordat in het centrum nog

een grootschalig veevoedersbedrijf aanwezig is, wordt het plangebied belast met extra vrachtverkeer dat de nodige hinder met zich meebrengt. Het resultaat is een inefficiënte afwikkeling van het autoverkeer. Tussen de Daggertsbrug en de brug ter hoogte van de Botermakerstraat is een autovrije zone ingericht. Aan de noordoostzijde kan via een overgang bij het spoor het noordelijk buitengebied langs het kanaal bereikt worden.

Geconcludeerd wordt dat er voldoende aanleiding is om de verkeerssituatie te heroverwegen als het gaat om de ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer.
Gemotoriseerd verkeer kent namelijk een inefficiënte afwikkeling. Zwaar vrachtverkeer belast het plangebied. De verkeerssituatie waarbij veel zigzag-rijden voorkomt is storend. In de visie wordt opgeroepen tot een nadere studie naar de verkeersstructuur voor het gemotoriseerde verkeer:

Structuurvisie Raalte 2025+ (2012)
In de structuurvisie is het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2025 vastgelegd. In de structuurvisie zijn enkele ruimtelijke opgaven gedefinieerd o.a. t.a.v. de bereikbaarheid van het Raalter centrum. Hierover wordt het volgende aangegeven:



De bereikbaarheid van het dorpscentrum van Raalte, vormt eveneens een punt van aandacht. Zowel routes voor langzaam verkeer als aanrij- en parkeerroutes voor autoverkeer worden aan de oostzijde van het centrum als onlogisch ervaren. Voor datzelfde Raalter centrum geldt tevens dat de kwaliteit van de buitenruimte in het oostelijke deel te wensen overlaat. Het beeld is rommelig, kent weinig structuur en er is sprake van een aaneenschakeling van parkeerterreinen. De kwaliteiten van het dorpse winkelcentrum komen hiermee onder druk te staan.

De ontsluiting van het Raalter centrum aan met name de oostzijde en de ruimtelijke kwaliteit van - wederom - het oostelijke deel van het centrum is niet optimaal. Bovendien wordt de gebrekkige relatie van het centrum met het Overijssels Kanaal als een gemiste kans ervaren. In het kader van de structuurvisie is het idee ontwikkeld een duidelijk herkenbare route rond het centrum te realiseren. Een route die alle entrees en parkeerlocaties op een logische manier aaneenschakelt en die herkenbaar is door eenduidig materiaalgebruik en begeleidende laanbeplanting. Dit vraagt om een lange termijn-visie op bestrating, aanliggende bebouwing en beplanting. In deze visie moet tevens rekening worden gehouden met nutsvoorzieningen. Waar veel kabels en leidingen aanwezig zijn moet maatwerk worden geleverd. Op de visiekaart is de route rond het centrum bewust over de parkeerterreinen aan de oostzijde van het centrum getekend, als middel om structuur aan te brengen in dit gebied. Tevens is een nieuwe brug over het kanaal ingetekend, op de locatie van de huidige Daggertsbrug. Hiermee worden logische routes (historische routes) hersteld.

Samenvattend kan hiermee de volgende kwaliteitsslag worden gemaakt:

* Aan de oostzijde van het centrum ontstaat een duidelijke aanrijroute via de Almelosestraat. De onlogische bajonetstructuur aan weerszijden van het kanaal komt te vervallen.
* Met de centrumroute kan structuur worden aangebracht in het oostelijke deel van het centrum, door de verschillende parkeerterreinen op een logische manier aaneen te schakelen. Nader onderzoek moet meer inzicht bieden in de consequenties van een dergelijke oplossing. Het gaat dan vooral om:
  - De vraag of het verkeersaanbod een nieuwe brug noodzakelijk maakt. Op welke wijze de verkeersveiligheid kan worden gewaarborgd.
  - Mogelijke wijzigingen in de verkeerscirculatie in en rond het centrum. Dat geldt met name voor de complexe kruising Brugstraat.
  - Sluipverkeer via de Daggertsbrug moet worden voorkomen.
  - Akoestische en financiële consequenties, ruimtelijke beperkingen en onzekerheden omtrent het verloop van verkeersstromen.

Oostflank centrum Raalte (2013)
In de studie Oostflank centrum wordt uitvoerig ingegaan op de huidige verkeersstructuur rondom het centrum. Het volgende wordt benoemd voor verscheidende modaliteiten:

Gemotoriseerd verkeer
In de huidige situatie is sprake van een hoefijzerstructuur. Er is geen volledige ring, door het ontbreken van voor gemotoriseerd verkeer toegankelijke bruggen over het kanaal. De enige verbinding over het kanaal is voor gemotoriseerd verkeer de Botermakerbrug, waardoor de verkeersrelatie tussen het centrum en de Almelosestraat geheel door de Oostflank of via de Mettingenlaan loopt. Er is geen duidelijke centrumring te onderscheiden.
De verkeersbelasting van de wegen valt echter binnen acceptabele grenzen die bij de toegekende functie hoort (zie tabel).

Verkeersintensiteiten

Wegvak	Categorie	Intensiteit 2020*	Maximaal wenselijke intensiteit **
Brugstraat	Erftoegangsweg A	4.400	5.000 – 6.000
Schoolstraat	Erftoegangsweg A	3.900	5.000 – 6.000
Mettingenlaan ten zuiden van schoolstraat	Erftoegangsweg A	4.100	5.000 – 6.000
Schapenstraat	Erftoegangsweg B	2.300	2.000 – 3.000
Botermakersbrug	Erftoegangsweg B	3.100	2.000 – 3.000

* afgerond op 100-tallen
** CROW en GVVP

Fietsverkeer
Fietsverkeer maakt binnen het centrum en de Oostflank gebruik van de structuren voor het gemotoriseerd verkeer. Er is wel een solitaire fietsvoorziening op de Mettingenlaan tussen de Brugstraat en de Botermakerstraat. Grofweg is een noord-zuidroute via het kanaal en een oost-westroute door het centrum beschikbaar.

Parkeren
De parkeerstructuur bestaat in principe uit een ring rond het centrum met daar tussen de parkeerclusters. Tussen deze ring en het centrum liggen de belangrijkste parkeervoorzieningen voor het centrum. Omdat aan de oostzijde een doorkoppeling van de ring ontbreekt, loopt de parkeerroute via de Marktstraat en de Kuiperstraat. De herkenbaarheid van deze structuur is aan de oostzijde beperkt. Binnen het centrum bestaan twee parkeerregimes. Direct rondom het centrum geldt betaald parkeren. In een schil daar omheen is een blauwe zone ingesteld met een maximale parkeertijd van 2 uur. Als gevolg van dit onevenredige aanbod en parkeerregime in de Oostflank, ontstaat een ongelijkmatige verdeling in de parkeerdruk. De parkeerterreinen direct nabij het centrum, zoals de Molenhof, kennen een hoge bezettingsgraad, terwijl het gebruik van de parkeerplaatsen daar direct omheen laag is. In de buitenste schil, waar de blauwe zone geldt, is de parkeerdruk weer hoger.

Andere modaliteiten
Binnen de Oostflank rijdt geen openbaar vervoer. De Oostflank ligt in de nabijheid van het treinstation van Raalte en de busdiensten rijden via de Westdorplaan, Kerkstraat en Kruisstraat naar het station. In de verkeersstructuur hoeft dan ook geen rekening te worden gehouden met busverkeer. Wel vindt er bevoorrading plaats van de supermarkten en komt er vrachtverkeer naar Booijink. Dit vrachtverkeer wordt bij voorkeur zoveel mogelijk via de erftoegangswegen type A afgewikkeld. Vanaf deze wegen kan vrachtverkeer dan via inprikkers naar de expeditieruimten rijden. In de visie voor de Oostflank dient altijd voldoende ruimte te worden gehouden voor dit expeditieverkeer.

Optimalisatie van de verkeersstructuur
De verkeersstructuur binnen het centrum en rondom de Oostflank kan geoptimaliseerd worden. Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan een helder verkeerssysteem met onderscheid naar een centrumring en parkeerroute (erftoegangsweg type A) en vanaf daar inprikkers naar het centrum (erftoegangsweg type B). In beginsel zijn er twee ontwikkelingsvarianten. Gedacht kan worden aan het versterken van de hoefijzerstructuur rondom het centrum, waarbij de huidige bruggenstructuur ter plaatse van het kanaal gehandhaafd kan blijven. Deze hoefijzerstructuur grijpt terug op de wegencategorisering uit het GVVP, waarbij de Klipperweg-Aakstraat, Ganzeboomlaan, Burgemeester Kerssemakersstraat en Westdorplaan de belangrijkste toevoerwegen zijn naar de hoefijzerstructuur. Door de Aakstraat en Ganzeboomlaan aan te wijzen als toevoerwegen vanaf de N35, neemt de verkeerskundige betekenis van de Almelosestraat af wat kansen biedt om de route door de Oostflank (Botermakerstraat/Schapenstraat) in te richten als erftoegangsweg type B. Door verkeer minder via de Almelosestraat te leiden, maar meer via de Klipperweg- Aakstraat, zal de verkeersdruk in de Oostflank afnemen.

Deze structuur sluit echter niet aan bij de recente inzichten van de gemeente om de Aakstraat een minder belangrijke rol te geven in de ontsluiting van Raalte naar de N35. Hierdoor zal de Almelosestraat eveneens een belangrijke rol blijven vervullen vanaf de N35. Vanuit die gedachte ontstaat meer de behoefte aan het vervolmaken van een centrumring. Dit kan door aan te sluiten bij de Structuurvisie, waarin de centrumring door de Oostflank geprojecteerd is. De intensiteit op de Schapenstraat en Botermakerstraat verhoogt hierdoor. Hierdoor zullen deze wegen aangewezen moeten worden als erftoegangsweg type A. Om de ring te voltooien zou tevens verbinding tussen de Almelosestraat en de Brugstraat opengesteld moeten worden voor gemotoriseerd verkeer. Een openstelling van de verbinding biedt kansen om de kanaalzone te ontlasten van gemotoriseerd verkeer. Hierdoor ontstaan mogelijkheden om de kanaalzone aantrekkelijker in te richten voor langzaam verkeer. De Mettingenlaan vormt in deze structuur immers geen belangrijke route meer tussen de Schoolstraat en de Botermakerbrug. Minder verkeer in de Oostflank kan worden bereikt bij een volledige centrumring, waarbij ook de verbinding tussen de Schoolstraat en de Enkstraat evenals de verbinding tussen de Almelosestraat – Brugstraat geschikt worden voor gemotoriseerd verkeer. De Almelosestraat sluit in die situatie direct op de centrumring aan. Een studie naar de wijziging in de verkeersstromen bij dergelijke ingrepen in de verkeersstructuur is noodzakelijk. Hiermee kunnen ook de daarmee samenhangende milieueffecten wettelijk worden getoetst. Belangrijke bouwstenen voor het optimaliseren van de verkeersstructuur rondom het centrum zijn:

- geen doorgaande verkeersroute door de Oostflank
- duidelijke verkeersstructuur creëren, waardoor een logische routing ontstaat rondom het centrum en naar de parkeerterreinen;
- duidelijke hiërarchie in de verkeersstructuur tussen erftoegangsweg A en B en gebiedsontsluitingswegen;

- heldere routering naar de parkeerclusters en van parkeercluster naar ‘winkelacht’ (de winkelacht bestaat uit de straten Grotestraat, Herenstraat, Marktstraat, de Waag en Grote Markt);
- heldere verkeersstructuur voor langzaam verkeer: optimalisatie routes langs kanaal en verbinding tussen kanaal en het centrum.

Voorgaande heeft geleid tot een drietal ontwikkelvarianten voor de Oostflank van het centrum die in elkaars verlengde liggen. Uiteindelijk is het streven de variant Small uit te werken tot het wensbeeld: Variant Large. Hierbij is variant Large geen eindbeeld maar een gewenste ontwikkelingsrichting.



Variant Small

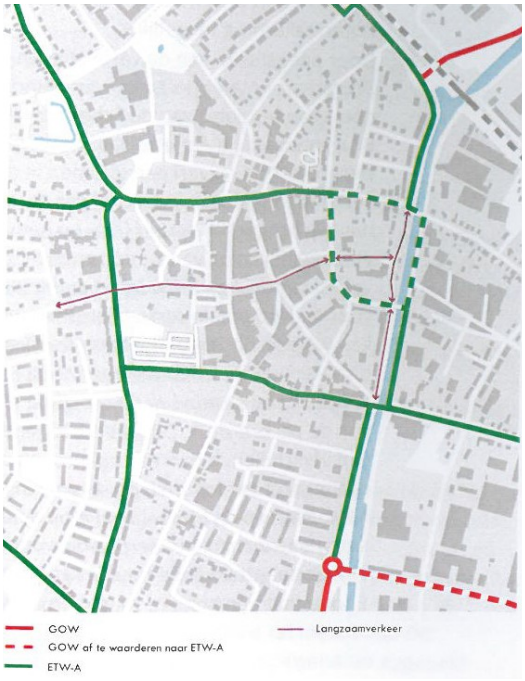


Variant Medium



Variant Large

De bijbehorende verkeersstructuur die hoort bij variant Medium en Large uitgedrukt in wegenfuncties is weergegeven op nevenstaande afbeelding. In de studie Oostflank wordt het volgende aangetekend over variant Large:
De meest gunstige vorm, waarbij de verbindingen Enkstraat – Schoolstraat en Almelosestraat – Brugstraat geschikt wordt gemaakt voor gemotoriseerd verkeer, is de meest gunstige variant voor de Oostflank en de centrumstructuur. Deze variant past waarschijnlijk ook het beste in de verkeersstructuur binnen de hele kern Raalte. Hieronder ontstaat een verkeersluwe situatie binnen de Oostflank en de kanaalzone kan aan de centrumzijde verkeersluw worden ingericht. Tevens blijven de verkeersintensiteiten naar verwachting binnen de marges die gelden voor de betreffende wegfuncties. Een nadere verkeersstudie moet dit aantonen.
Deze structuur heeft voor de verschillende vervoersmodaliteiten de volgende effecten:



Gemotoriseerd verkeer:

- De centrumring wordt ingericht als een erftoegangsweg type A met een uniform wegontwerp. Dit wegontwerp bestaat uit een rijloper met rode suggestiestroken voor fietsverkeer. Afhankelijk van de functie van de weg in relatie tot de bebouwde omgeving kan gekozen worden voor een sterk ‘centrum’profiel, zoals op de Varkensmarkt of een meer ‘verkeers’profiel zoals op de Brugstraat. Een dergelijke inrichting zorgt voor een herkenbare centrumring en daardoor een betere oriëntatie, hiërarchie en verkeersveiligheid. Van belang is om de centrumring ook op kruispuntniveau uniform in te richten. Dit betekent zoveel mogelijk gelijkwaardige kruispunten met erftoegangswegen onderling. Wel kunnen de fietsroutes op de belangrijkste routes in de voorrang worden gezet.
- Hoefijzerstructuur versus centrumring: beide hebben tot doel zo min mogelijk doorgaand gemotoriseerd verkeer door de Oostflank. Een volledige centrumring aan de rand van het centrum beantwoordt het meest aan dit doel. Het verkeer wordt hierdoor volledig om de Oostflank heen geleid, waardoor de Botermakerstraat / Schapenstraat als een verblijfsgebied kan worden ingericht met prioriteit voor langzaam verkeer en afsluiting van de Botermakersbrug mogelijk is.
- Door openstellen van de verbindingen Enkstraat – Schoolstraat en Almelosesstraat – Brugstraat ontstaan er doorgaande routes van de Schoolstraat via de Enkstraat en van de Brugstraat via de Almelostraat naar de aansluiting met de N35. Herprofilering verkeersstromen in dit gebied is noodzakelijk, om sterke verkeerstoenames op deze wegen te voorkomen. De effecten van deze nieuwe bruggenstructuur (o.a. op het vlak van verkeersveiligheid, verkeersbelasting van wegen en milieu) moeten met behulp van het verkeersmodel nader worden onderzocht. Dit om de gevolgen voor wijzigingen in verkeersstromen goed in te kunnen schatten en om maatregelen te treffen om ongewenste gevolgen tegen te gaan.
- Er ontstaat een heldere route voor het vrachtverkeer.
- Eenduidigheid en sturend parkeerregime leidt tot een evenwichtige spreiding van de parkeerdruk. Dit kan deels bereikt worden door het heroverwegen van de verschillende parkeerregimes, maar ook door het parkeeraanbod optimaal af te stemmen op de omvang en ligging van de voorzieningen. Met name op de Molenhof zijn op de drukke momenten in de huidige situatie te weinig parkeerplaatsen voorhanden, terwijl hier juist veel verkeersaantrekkende functies zijn gelegen.

Langzaam verkeer

- Door het realiseren van een uniform wegontwerp op de centrumring, ontstaat een eenduidige en duidelijke structuur voor het fietsverkeer.
- Door het realiseren van een centrumring ontstaat in de Oostflank meer ruimte voor langzaam verkeer. Daardoor is het mogelijk een as voor langzaam verkeer door het centrum te realiseren, welke grofweg vanaf de Bentincklaan via de Munstersestraat, De Plas en Klompenmakershof naar het kanaal loopt. Deze as kruist de Schapenstraat. Bij realisatie van deze as dient een afweging te worden gemaakt voor het al of niet toestaan van fietsverkeer op de route via de Plas. Ter hoogte van het kanaal kan deze route aansluiten op de noord-zuidfietsroute via de Mettingenlaan. Door het verkeersluw maken van de Mettingenlaan ontstaat ook hier meer ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Gedacht kan worden aan het wijzigen van de knooppuntroutes, zodat deze de route door het centrum volgen. Dit brengt meer recreanten in het centrum van Raalte.