

Bijlage 3: Samenvatting verkeersstudie Bereikbaarheid centrum Raalte

Bevindingen Rond de tafel bijeenkomst

Tijdens de Rond de tafel bijeenkomst zijn de volgende knelpunten veelvuldig genoemd:

- Herkenbaarheid van routes en de bijbehorende bewegwijzering moet beter;
- Er is een aantal kruispunten dat als onoverzichtelijk en onveilig wordt ervaren;
- Voor fietsers is er sprake van 'missing links' door het centrum van Raalte;
- De voorzieningen voor voetgangers zijn op sommige locaties van onvoldoende kwaliteit (oversteekvoorzieningen op drukste wegen, smalle trottoirs);
- Vrachtverkeer creëert hinder rondom het centrum, maar ondervindt zelf ook hinder door krappe infrastructuur;
- De beweging Almelsestraat-Kanaalstraat Oostzijde-Botermakersstraat voelt onlogisch aan als entree vanuit oostelijke richting;
- Raalte Noord is onvoldoende verbonden met Raalte Zuid, zowel voor gemotoriseerd als voor fietsverkeer. De N35 en het spoor vormen een barrière.
- De autobereikbaarheid van het centrum werd net als voldoende beoordeeld met een score 6. Gelijktijdig werd geconstateerd dat de autobereikbaarheid van Raalte niet onder druk staat als het gaat om lange reistijden om het centrum te bereiken of een tekort aan parkeerplaatsen. Ook de loopafstanden van parkeerplaatsen tot de bestemmingen zijn relatief klein.

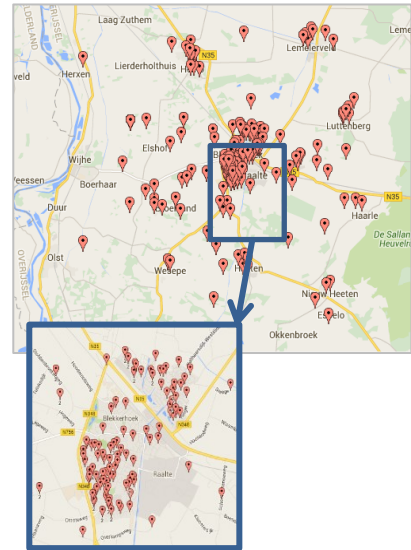
Benoemde oplossingsrichtingen zijn:

- Eenduidig wegprofiel/uitstraling van de parkeerroute tot stand brengen;
- Verbeteren bewegwijzering naar parkeervoorzieningen;
- Verruimen wegprofiel op routes vrachtverkeer: bocht Almelsestraat - Kanaaldijk Oost en Kanaaldijk Oost – Botermakerstraat;
- Verbinding over de Daggertsbrug open of dicht voor gemotoriseerd verkeer (zowel voor- en tegenstanders);
- Kruispunt Westdorplaan-Kerkstraat veilig maken;
- Eenrichtingsverkeer (voor bevoorradingsverkeer) instellen na Botermakersbrug;
- Fietsers toelaten in het centrum (of bv tot 11:00 uur)
- Meer parkeerplaatsen voor fietsers in het centrum;
- Weghalen obstakels op voetpaden en goed leggen verharding om toegankelijkheid voor voetgangers te verbeteren;
- Verbeteren verbinding tussen Raalte Noord en het centrumgebied;
- Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of oversteeklengte beperken.

Bevindingen enquête

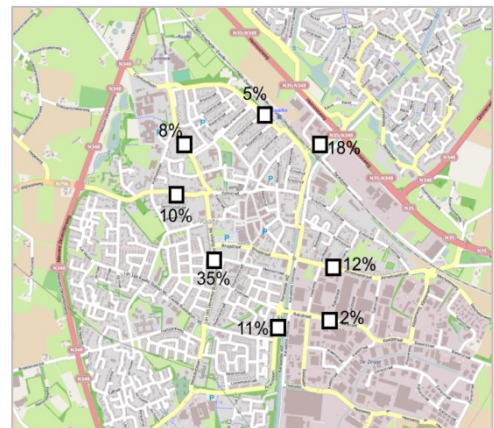
In totaal zijn 720 personen (automobilisten) geënquêteerd. De belangrijkste conclusies zijn:

- Het overgrote deel van de bezoekers is woonachtig in de kern Raalte, maar ook voor de bewoners van de omliggende kernen vervult Raalte een duidelijke (winkel)functie.



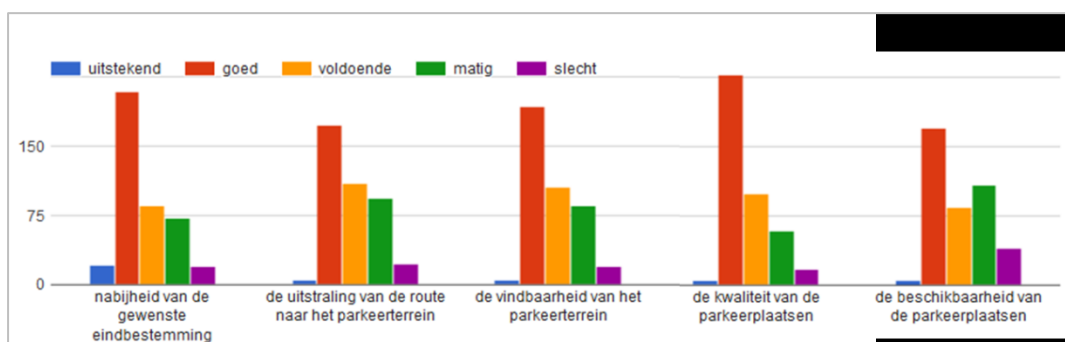
Vastgesteld wordt dat de respondenten hoofdzakelijk inwoners zijn van de gemeente Raalte en dus als zodanig ook goed bekend zijn met het lokale wegennet en de routes naar de parkeervoorzieningen. Het voedingsgebied vanuit het oosten is duidelijk kleiner dan de overige richtingen.

- Uit de enquête blijkt ook dat de meeste respondenten minimaal 1x per week het centrum aan doen en dus ook goed bekend zijn van de aanwezige parkeervoorzieningen en aanrijdroutes (de verdeling van de aanrijdroutes is weergegeven op nevenstaande afbeelding).
- Van de 720 respondenten geeft het overgrote deel aan dat zij de aanrijdroute gericht vinden; circa 120 respondenten geven wel aan het eens te zijn met de stelling dat de aanrijdroute het gevoel geeft om te rijden. Dit is een aanzienlijk deel. Min of meer dezelfde groep geeft ook aan dat zij niet van mening zijn dat de aanrijdroute makkelijk vindbaar is en ook vinden zij de parkeerverwijzing onduidelijk. Van de 12% die via de Almelosestraat Raalte bereikt parkeert circa 50% op de parkeerplaats Molenhof en 25% op de Domineeskamp. De herkenbaarheid van de routes en de parkeerverwijzing worden wel relatief vaak genoemd als verbeterpunt. De aanrijdroutes worden verder niet als te druk ervaren.
- Verreweg de meesten hebben niet het gevoel te hoeven omrijden om op de plaats van bestemming uit te komen;
- Over het algemeen is men overwegend positief over de parkeerlocatie (capaciteit, ligging, gemak, veiligheid).
- De bereikbaarheid per auto scoort bij de bezoekers met een 7,6 goed en aanzienlijk beter dan tijdens de Rond de tafel bijeenkomst (score destijds: 6). De mensen die via de



Almelosestraat Raalte zijn binnengereden geven de autobereikbaarheid een 7,5. De bereikbaarheid per fiets wordt nog iets hoger beoordeeld met een gemiddeld cijfer van 8,2.

- De keuze om op een bepaalde locatie te parkeren heeft vooral te maken met de afstand tot de bestemming. Ruim 57% van de respondenten geeft aan dat de parkeerplaats vooral is gekozen, omdat deze het dichtst bij de eindbestemming ligt. Ook geeft een aanzienlijk deel aan dat men de parkeerlocatie uit heeft gekozen om gratis te kunnen parkeren.
- De discussie omtrent de bereikbaarheid van het centrum van Raalte richt zich toch vooral op de oostzijde van het centrum en de aanrijdroutes daarnaartoe. In de enquête is hier ook specifiek naar gevraagd. Uit onderstaande figuur valt op te maken dat inderdaad de uitstraling van de route en de vindbaarheid van de parkeervoorzieningen verbeterd mag worden. Toch is het merendeel van de respondenten positief over de verschillende kwaliteitsaspecten van het parkeren aan de oostzijde van het centrumgebied in Raalte.



Beoordeling kwaliteit parkeervoorzieningen aan de oostzijde van het centrum

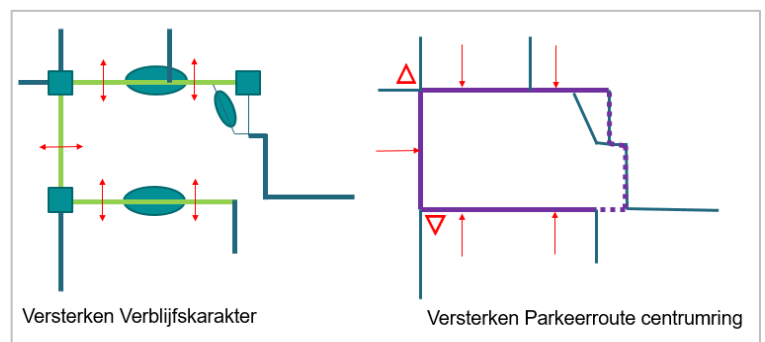
Structuurvarianten

Een groot deel van de, tijdens de Rond de tafel bijeenkomst, genoemde oplossingen dragen zondermeer bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum. De oplossingen kunnen uitgewerkt worden binnen een verkeersstructuur waarbij het langzame verkeer (fietsers- en voetgangers) meer ruimte krijgt of binnen een structuur waarbij het gemotoriseerde verkeer meer ruimte krijgt. Dit is een principiële structuurkeuze voor inrichting van de openbare ruimte. De afgelopen decennia is bij de inrichting primair gekozen voor een verblijfskarakter.

Bij de eerstgenoemde structuur ligt de nadruk op het verblijven en is de auto te gast en bij de tweede structuur ligt de nadruk meer op de vlotte

doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.

Dit laatste betekent bijvoorbeeld dat de fietsroutes die de parkeeroute doorsnijden uit de voorrang worden gehaald. Zowel voor de 'verblijf' als 'verkeer' variant geldt dat deze in principe is toe te passen met en zonder openstelling van de verbinding Brugstraat–Almelosestraat voor gemotoriseerd verkeer.



Schematische weergave structuurvarianten centrumgebied Raalte

De openstelling past in de 'Verkeer' variant wel beter vanwege het feit dat het vooral de bereikbaarheid voor het autoverkeer verbetert. Hierbij neemt naar verwachting de intensiteit op de Brugstraat toe, hetgeen weer minder goed past bij de 'Verblijf' variant.

Tijdens de Rond de tafel bijeenkomst zijn de structuren in hoofdlijnen aan de orde gekomen. Deze zijn naderhand verbijzonderd in onderstaande varianten en (de effecten ervan zijn) besproken met de Klankbordgroep. Concreet gaat het om de volgende varianten:

- Variant 1a: 'versterken verblijfsgebied' zonder openstelling Daggertsbrug voor gemotoriseerd verkeer;
- Variant 1b: 'versterken verblijfsgebied' met openstelling Daggertsbrug voor gemotoriseerd verkeer;
- Variant 2a: 'versterken verkeersfunctie parkeerroute' zonder openstelling Daggertsbrug voor gemotoriseerd verkeer;
- Variant 2b: 'versterken verkeersfunctie parkeerroute' met openstelling Daggertsbrug voor gemotoriseerd verkeer;

In alle varianten wordt met openstelling Daggertsbrug het openstellen van de verbinding Brugstraat – Almelosestraat voor gemotoriseerd verkeer bedoeld zonder de huidige Daggertsbrug te gebruiken omdat deze niet geschikt is voor dit gebruik. Voor een gedetailleerde beschrijving van de varianten wordt verwezen naar de bijgevoegde verkeersstudie (zie bijlage 2). De effecten van de varianten zijn gewaardeerd met een score, zowel positief als negatief.

De score is samengevat in onderstaande tabel.

	Verblijven		Stromen	
	Variant 1a	Variant 1b	Variant 2a	Variant 2b
Verschuiving verkeersstromen	0	-1	0	-1
Sluiproutes (doorgaand rijverkeer)	0	-1	0	-2
Gevolgen spreiding parkeerdruk	0	0	0	0
Bereikbaarheid parkeerplaatsen	-1	+1	0	+2
Comfort afwikkeling vrachtverkeer	-1	+1	+1	+2
Comfort langzaam verkeer	+2	-1	-1	-1
Comfort autoverkeer	-1	+1	+1	+2
Logische aanrijdroutes parkeerplaatsen	0	+2	0	+2
Herkenbaarheid / gemak parkeerroute	+1	+1	+1	+1
Leefbaarheid langs parkeerroute	+1	-1	-1	-2
Ontwikkeling verkeersveiligheid	+1	-1	-1	-2
Investering	+2	-1	+1	-2
Totaalscore	+4	0	+1	-1

Variant 1a scoort het hoogst. De score van de overige varianten verschilt beperkt. De reistijdwinst zal door het openstellen van de verbinding Brugstraat – Almelosestraat beperkt zijn en de meeste bezoekers aan het centrum zullen geen direct voordeel hebben bij deze nieuwe verbinding omdat de verbinding voor hen geen onderdeel zal uitmaken van de kortste en meest directe route naar de parkeervoorzieningen. Een nieuwe verbinding biedt wel kansen om de wegen binnen de parkeerring (zoals Marktstraat en Kortestraat) rustiger te maken. Daar staat tegenover dat met name de Brugstraat naar verwachting drukker zal worden. Dit is niet zozeer door centrum gebonden verkeer, maar meer omdat het mogelijkheden biedt voor oostelijk van Raalte georiënteerde verkeersbewegingen van en naar Raalte. De winst van het openstellen van de verbinding zit hem in het aanbieden van een duidelijk herkenbare natuurlijke en logische parkeerroute rondom het gehele centrum. Er zijn echter geen duidelijke verkeerskundige argumenten om de verbinding als missing link te willen herstellen. Het zorgt niet direct voor het wegnemen van duidelijk aanwijsbare verkeershinder voor een grote groep weggebruikers en vereist aanzienlijke, kostbare ingrepen om de veiligheid van alle verkeersdeelnemers te waarborgen. Enkel een overkluizing realiseren zal niet voldoende blijken. De verkeersveiligheid van fietsers wordt dan ook weer een aandachtspunt, hetgeen juist in het verleden een belangrijke aanleiding was voor de afsluiting van de Daggertsbrug.