

BESTUURSVOORSTEL

Datum 12-12-2023

openbaar

Onderwerp Bestuursvoorstel verkeersmaatregelen Dorpsstraat Holten

Adviseur:	
Team:	Ruimtelijk Domein Strategie en Consulenten
Rechtstreeks doorkiesnummer:	
Geraadpleegde collega's:	
Portefeuillehouder:	R. de Koff
Verantwoordelijk directielid:	
Onder mandaat:	nee

Bijlagen: 2023-12-04 schetsplan centrum holten verkeersmaatregelen (2)-Model.pdf
 Eenrichtingsverkeer en afsluiting Dorpsstraat Holten (014022.20230512.N1.03).pdf
 Participatieverslag Dorpsstraat Holten.pdf
 Bestuursvoorstel verkeersmaatregelen Dorpsstraat Holten.pdf

Behandeling in/door	Datum
College	09-01-2024
College	19-03-2024

Naam	Oordeel	Datum
B. Beens	bespreken	18-03-2024
B.D. Tijhof	bespreken	14-03-2024
F.J. Wessels	bespreken	11-03-2024
J.C.R. van Houdt	bespreken	11-03-2024
R. de Koff	bespreken	21-12-2023
Rick Tukker	bespreken	18-12-2023

Onderwerp Bestuursvoorstel verkeersmaatregelen Dorpsstraat Holten

Te besluiten tot c.q. beslispunten:

1. Voor de Dorpsstraat in het centrum van Holten een 1 richtingsverkeersregime in te stellen van Kerkstraat tot de rotonde Larensweg;
2. Voor de Kerkstraat in Holten een 1 richtingsverkeersregime in te stellen van Dorpsstraat tot de Larensweg;
3. De voorgestelde verkeersmaatregelen op de Dorpsstraat en Kerkstraat pas in te voeren na gereedkomen van de nieuwe verbindingsweg tussen Industriestraat en Kalfstermansweide;
4. De gemeenteraad te informeren over uw besluit en de benodigde verkeersbesluiten te laten nemen.

Overzicht besluiten college:

Besluit: conform plus

Datum besluit: 19-03-2024

Opmerkingen bij het besluit:

Beslispunten 1, 2 en 4 akkoord. Beslispunt 3 niet conform.

Voorstel aan het college

Rijssen, 12-12-2023

Onderwerp Bestuursvoorstel verkeersmaatregelen Dorpsstraat Holten

Inleiding

In de Structuurvisie centrum Holten 2028 (vastgesteld in 2019) is vastgelegd dat de verbinding van Kulturhus en Stationsomgeving (het Zwarte pad) een belangrijke langzaam verkeersroute, voetgangers en fietsers, is. De huidige hoeveelheid autoverkeer die deze route doorsnijdt ter plaatse van de Smidsbelt past hier niet bij.

In het coalitieakkoord is genoemd om in Holten de Dorpsstraat tussen de Kerstraat en Larenseweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Het doel van de afsluiting is het tegengaan van doorgaand verkeer en hiermee de leefbaarheid, verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid in dit deel van het centrum te vergroten.

Het college heeft aangegeven de wens te hebben de Dorpsstraat zo snel als mogelijk af te sluiten. Om te komen tot deze afsluiting is afstemming gezocht met diverse partijen en er is een uitvoerig verkeersonderzoek gedaan naar de verkeerstechnische consequenties.

De participatie is gedaan, zie bijlage voor het verslag. Ook het verkeersonderzoek over de gevolgen van een afsluiting is afgerond en is inmiddels ter informatie aan de gemeenteraad toegezonden.

Beoogd effect/doel

Het deel Dorpsstraat t.h.v. De Smidsbelt een beter en veiliger verblijfsgebied te maken waarbij de bewoners en winkels aan dit deel van de Dorpsstraat bereikbaar blijven.

Argumenten

1.1 Éénrichtingsverkeer zorgt voor een substantiële verlaging van het autoverkeer door het verblijfsgebied

Uit recente verkeerstellingen blijkt dat circa 2.400 motorvoertuigen (mvt) in beide richtingen door de Dorpsstraat rijden. Per richting circa 1.200. Door het instellen van 1 richtingsverkeer raken we dus 1.200 mvt kwijt (zie bijlage verkeersonderzoek).

1.2 Éénrichtingsverkeer zorgt er voor dat winkels en woningen bereikbaar blijven

Uit de gesprekken met de aanliggende bedrijven en bewoners in dit deel van de Dorpsstraat is gebleken dat een groot deel van de winkels afhankelijk zijn van bevoorrading en klanten die met een voertuig in de Dorpsstraat kunnen komen. Er zijn 2 woningen met een inrit die ontsloten wordt via dit deel Dorpsstraat.

1.3 Dit deel van de Dorpsstraat maakt onderdeel uit van de hoofdroutes voor hulpdiensten

Voor hulpdiensten is het toegankelijk houden van dit wegvak belangrijk. Een eventuele fysieke afsluiting zou een negatieve impact hebben op de opkochtijden.

1.4 Doordat voor nog maar de helft van het verkeer (1.200 mvt) via alternatieve routes behoeft te rijden wordt de omgeving minder extra belast

De alternatieve routes voor de Dorpsstraat (bij volledige afsluiting) kunnen nog maar een beperkte hoeveelheid extra verkeer aan. Door de Dorpsstraat niet volledig af te sluiten is de verwachting dat de omgeving dit aan kan. Eventuele aanvullende maatregelen op deze routes moeten na invoering verkeersbesluiten worden bezien.

1.5 Door de gekozen rijrichting wordt het rustiger in de avond in het centrum

Volgens de tellingen is de primaire rijrichting 's ochtends van Kerkstraat naar Larenseweg en 's avonds andersom. Door één richtingsverkeer in te stellen van Kerkstraat naar Larenseweg wordt met name de avondspits geweerd uit de Dorpsstraat waarmee de verblijfskwaliteit in het centrum wordt verbeterd.

1.6 Door de gekozen rijrichting wordt het overzichtelijker en daarmee veiliger op de rotonde Larenseweg en op de Kruising Kerkstraat;

Het inrijden vanaf de rotonde het centrum in wordt verboden. Daarmee wordt de kans op opstoppingen op de rotonde kleiner. Ook het instellen van één richtingsverkeer op zowel Dorpsstraat al Kerkstraat zorgt voor veel minder verkeersstromen op de kruising Dorpsstraat-Kerkstraat waarmee de kans op conflicten afneemt.

2.1 Door ook op de Kerkstraat één richtingsverkeer in te stellen (in dezelfde richting als de Dorpsstraat) wordt extra belasting van deze smalle weg, een belangrijke fietsroute, voorkomen.

De route via de Kerkstraat is modelmatig het beste alternatief voor de Dorpsstraat. Deze heeft de kortste omrijtijd. Door ook hier in dezelfde richting 1 richtingsverkeer in te stellen wordt dit "voordeel" opgeheven. En blijft de Kerkstraat gevrijwaard van extra verkeer.

3.1 We houden ons aan de afspraak met de HHV

Er is in het verleden, ten tijde van de totstandkoming Structuurvisie 2012, met de middenstand afgesproken dat een afsluiting (of andere vergaande verkeersmaatregelen) van de Dorpsstraat pas zou gebeuren na realisatie van een goede volwaardige 2e verbindingsweg naar de Kalfstermansweide.

4.1 Voor het instellen van éénrichtsverkeer zijn verkeersbesluiten nodig.

Kanttekeningen

1.1 Instellen éénrichtsverkeer komt niet geheel overeen met het coalitieakkoord;

Het coalitieakkoord spreekt van een volledige afsluiting van de Dorpsstraat voor gemotoriseerd verkeer. Een afsluiting voor één verkeersrichting voldoet hier maar ten dele aan.

1.2 Door het toestaan van (auto)verkeer kan de openbare ruimte niet gebruikt worden voor andere doeleinden;

In eerste instantie is de gedachte dat bij volledige afsluiting de openbare ruimte op een andere manier gebruikt kan worden. Dit is helaas niet zo. Voor bevoorrading, aanwonenden en hulpdiensten dient er minimaal een strook van 4 meter obstakelvrij te zijn. De huidige obstakelvrije zone is 4,50 m. We winnen hooguit 50 centimeter die op een andere (niet zijnde rijbaan) manier gebruikt kan worden.

1.3 Door het instellen van één richtingsverkeer op de Dorpsstraat en Kerkstraat moet er meer worden omgereden;

Het verkeer dat nu nog vanaf de Larenseweg de Dorpsstraat of de Kerkstraat in wil zal nu via andere, langere routes moeten rijden. De 2e verbindingsweg is dan een prima alternatieve route.

Draagvlak

Voor dit advies is uitvoering gesproken met direct belanghebbenden (zie bijlage participatieverslag). Ook is er gesproken met het bestuur van de Holtense Handels Vereniging (HHV). Zij kunnen zich heel goed vinden in het instellen van 1 richtingsverkeer zoals aangegeven op de tekening. Zij zijn absoluut tegen het instellen van een totale afsluiting van de Dorpsstraat. Het instellen van 1 richtingsverkeer hoeft voor de HHV niet te wachten op de nieuwe verbindingsweg.

Aanpak/Uitvoering

- Na besluitvorming de benodigde verkeersbesluiten te laten nemen.
- Na bezwaarperiode deze besluiten uit te voeren (plaatsen borden e.d.)

Communicatie

Uw besluit mede te delen aan de HHV zodat zij hun leden op de hoogte kunnen stellen.

Personeel

Niet van toepassing

Financiën

De aanschaf en plaatsing van de benodigde borden kan worden uitgevoerd binnen de reeds beschikbare budgetten. Voor eventuele extra maatregelen op andere routes zal indien nodig een separaat voorstel volgen.

Duurzaamheid

Instellen van één richtingsverkeer zorgt voor dat er meer kilometers gemaakt gaan worden, dat is op zich niet duurzaam. De winst zit in een duurzamere leef/verblijfsomgeving in het primaire centrumgebied en de mate van omrijden is voor deze situatie zeer beperkt.

Bijlagen

- Bijlage Participatieverslag
- Bijlage Verkeersonderzoek Maatregelen afsluiting Dorpsstraat Holten
- Bijlage tekening met richtingen 1 richtingsverkeer

Raadsprogramma

Wijken.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Rijssen-Holten
Datum	22 november 2023
Auteur	Aron Vossebeld en Martijn Ruijgers
Kenmerk	014022.20230512.N1.03
Status	Definitief
Pagina	1/23

Enrichtingsverkeer/afsluiting Dorpsstraat Holten

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In het hart van Holten ligt de Dorpsstraat, een weg met zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie.



Figuur 1: Dorpsstraat, verkeersfunctie en verblijfsfunctie

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

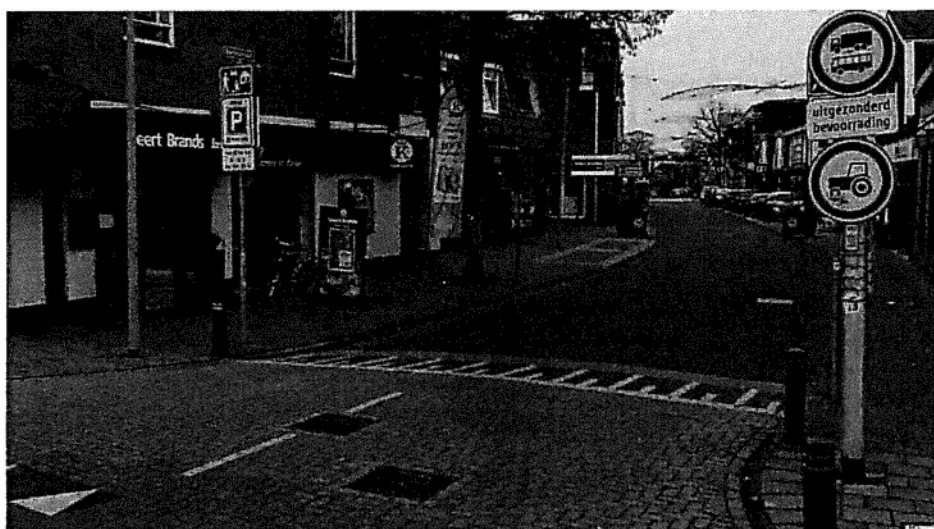
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

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

De Dorpsstraat doorsnijdt het winkel- en horecagebied aan weerszijden. De straat heeft de status Erf¹. Op de Dorpsstraat geldt een geslotenverklaring voor vracht- en busverkeer (uitgezonderd bevoorrading) en landbouwvoertuigen.



Figuur 2: Dorpsstraat vanaf de Kerkstraat/Kolweg

De Dorpsstraat vormt de belangrijkste verbinding tussen het zuidoosten van Holten (en de A1) en noordwesten van Holten (en verder richting Raalte en Deventer). Daarnaast is dit deel van de Dorpsstraat vooralsnog een belangrijke ontsluiting van het parkeerterrein Kalfstermansweide. De gemeente Rijssen-Holten heeft aangegeven dat is besloten dat de verbinding tussen de Dorpsstraat en Kalfstermansweide in de toekomst verdwijnt. Tenslotte liggen langs de Dorpsstraat een tiental langspaarkeerplekken (overdag blauwe zone, maximaal 1,5 uur).

¹ De Dorpsstraat voldoet op de volgende punten niet aan de Uitvoeringsvoorschriften BABW voor een erf: gemotoriseerd verkeer heeft niet alleen een bestemming binnen het erf, er is een doorlopend hoogteverschil tussen trottoir en rijbaan aanwezig en de in-/uitgangen zijn niet als in-/uitrit uitgevoerd.

De weg heeft op dit moment zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie. De gemeente wil de verkeersfunctie beperken door het instellen van eenrichtingsverkeer of het afsluiten van de Dorpsstraat tussen de Larenseweg en Kerkstraat.

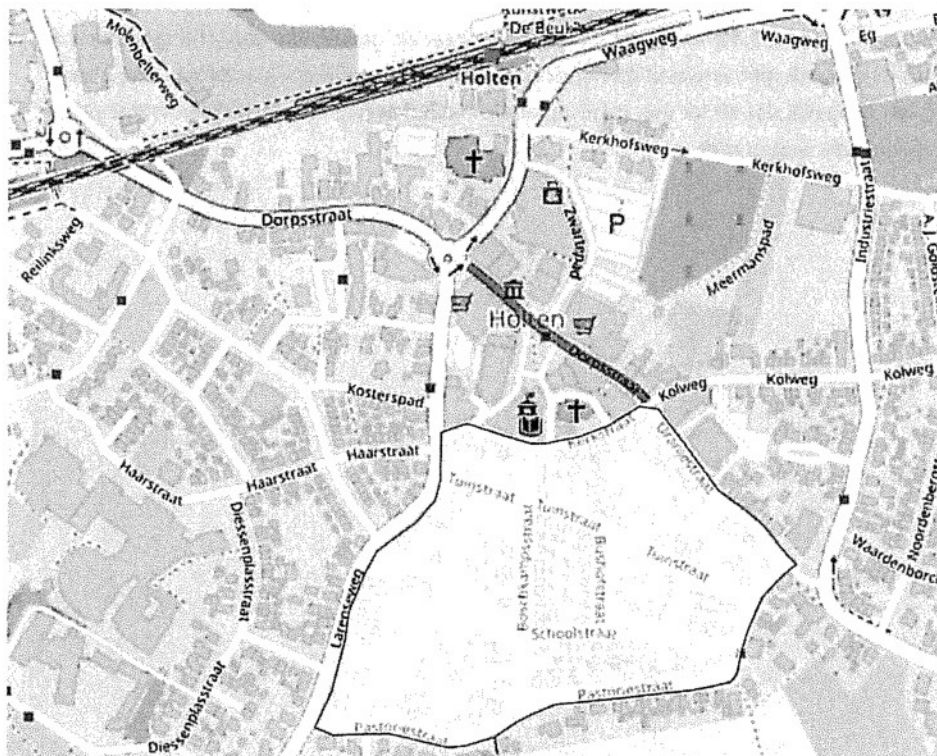
Concreet staat in het Coalitieakkoord 2022-2026 dat het college de Dorpsstraat in Holten tussen de Kerkstraat en Larenseweg wil afsluiten voor gemotoriseerd verkeer en de tweede ontsluiting van de Kalfstermansweide (parkeerplaats) versneld wil aanleggen.

Een afname van de hoeveelheid doorgaand verkeer als gevolg van eenrichtingsverkeer of afsluiting wordt niet verwacht en het doorgaand verkeer zal dus via andere routes gaan rijden. Mogelijk dat dit tot een onacceptabele verslechtering van de verkeersveiligheid op omliggende wegen leidt.

1.2 Onderzoeksvraag

De gemeente wil daarom antwoord op de volgende onderzoeksvraag:

Welke aanvullende verkeersmaatregelen zijn nodig in het gebied Kerkstraat - Pastoriestraat om de verkeersveiligheid te borgen als tot eenrichtingsverkeer of afsluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Dorpsstraat tussen de Larenseweg en de Kerkstraat wordt besloten?



Figuur 3: Eenrichtingsverkeer of afsluiting Dorpsstraat en gebied waar mogelijk negatieve effecten optreden

1.3 Aanpak

Om deze vraag te beantwoorden kijken we naar vijf alternatieve routes voor het doorgaande verkeer:

- Kerkstraat
- Tuinstraat
- Schoolstraat
- Pastoriestraat
- Wansink-tracé (gewenste route)

In hoofdstuk 2 bepalen we eerst om hoeveel doorgaand verkeer het gaat. Vervolgens beschouwen we de inrichting, het gebruik en de capaciteit van de alternatieve routes. Op basis van deze kenmerken en op basis van reistijden via de routes maken we een schatting van de verdeling van het doorgaand verkeer over de alternatieve routes.

Hoofdstuk 3 beschrijft de maatregelen die wij adviseren om de verkeersveiligheid te borgen. Als een weg drukker wordt, neemt de kans op een ongeval toe en verslechtert de verkeersveiligheid. Afsluiting van de Dorpsstraat resulteert dus in een verbetering van de verkeersveiligheid in het dorpscentrum en een verslechtering op de wegen die drukker worden. Of het netto-effect positief is valt buiten de scope van dit onderzoek. We onderzoeken welke maatregelen getroffen moeten worden zodat functie, vormgeving en gebruik van de omliggende wegen bij elkaar passen, waardoor de verkeersveiligheidsrisico's acceptabel zijn.

2. Analyse effecten eenrichtingsverkeer of afsluiting

2.1 Aanpak

Prognoses van toekomstige verkeerssituaties worden doorgaans gemaakt op basis van een verkeersmodel. Een verkeersmodel berekent op basis van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en wegennetwerk hoeveel verkeer er van A naar B gaat en via welke route dit verkeer rijdt. Bij deze zogenaamde toedeling houdt het model er rekening mee dat reistijden van een route toenemen naarmate het drukker wordt. Het model rekent net zo lang tot er een evenwicht ontstaat, waarin niemand zijn reistijd nog kan verkleinen zonder dat voor anderen de reistijd toeneemt. Het resultaat is een kaart met daarop intensiteiten per wegvak.

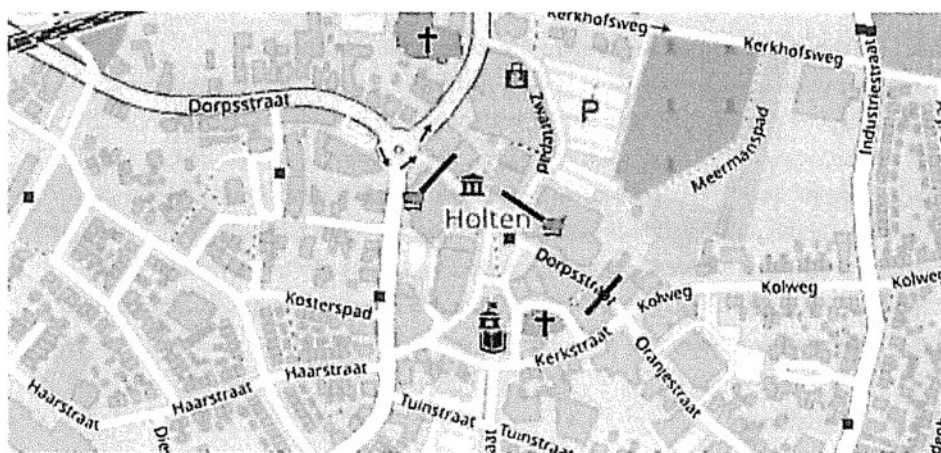
Ook in werkelijkheid zullen de meeste mensen hun hoofdroute bepalen op basis van reistijd. Hoe meer lokaal een vraagstuk is, hoe kleiner de reistijdverschillen worden en hoe groter de rol van andere aspecten wordt op de routekeuze. Denk bijvoorbeeld aan de hoeveelheid fietsers, parkerende auto's, bochten in de weg, gewoontegedrag, beperkte rationaliteit, enzovoorts. Dergelijke kenmerken zitten slechts beperkt in een verkeersmodel. Een betrouwbare kwantificering van de verdeling van het oorspronkelijke doorgaande verkeer na eenrichtingsverkeer of afsluiting van de Dorpsstraat over het netwerk is dan ook niet te maken.

We maken daarom op basis van kennis en ervaring een schatting van de aantrekkelijkheid van de alternatieve routes, gebaseerd op de reistijden en restcapaciteit.

2.2 Hoeveel doorgaand verkeer rijdt er via de Dorpsstraat?

In oktober 2021 zijn tellingen uitgevoerd op de Dorpsstraat. Er reden toen circa 3.000 motorvoertuigen over de Dorpsstraat. Niet al dit verkeer is doorgaand verkeer. Een deel van het verkeer betreft namelijk bezoekers van de horeca en winkels in het dorpscentrum. Dit verkeer zal na afsluiting van de Dorpsstraat naar verwachting grotendeels parkeren op parkeerterrein Kalfstermansweide en rijden via het Stationsstraat en (noordelijk deel van) het Zwartepad of de nog aan te leggen tweede ontsluitingsweg van Kalfstermansweide. Beide ontsluitingsroutes zullen niet tot een toename leiden van verkeer over de Kerkstraat, Tuinstraat, Schoolstraat of Pastoriestraat.

De tellingen van het verkeer op de Dorpsstraat uit 2021 maken geen onderscheid in bestemmings- en doorgaand verkeer. In oktober/november 2023 zijn daarom nieuwe tellingen uitgevoerd op de Dorpsstraat en het Zwartepad (zie figuur 4).



Figuur 4: Locaties tellingen oktober/november 2023

Om de hoeveelheid doorgaand verkeer te schatten, hebben we verondersteld dat al het verkeer dat niet via het Zwartepad naar de parkeerplaats Kalfstermansweide gaat doorgaand verkeer betreft. Auto's die parkeren langs de Dorpsstraat hebben we dus als doorgaand verkeer beschouwd. Dit verkeer is naar verwachting relatief beperkt in omvang en is moeilijk geautomatiseerd te tellen. De vereenvoudiging leidt tot een beperkte overschatting van het doorgaand verkeer en daarmee tot een pessimistisch beeld van het effect van de afsluiting.

Onze verwachting is dat er nauwelijks autoverkeer zal verdwijnen als gevolg van de maatregel (automobilisten die af zien van hun reis of hun reis met een ander vervoermiddel maken).

Tijdens de tellingen werd het pand van Albert Heijn al gesloopt. Waarschijnlijk als gevolg hiervan waren de intensiteiten op de Dorpsstraat lager dan in 2021, circa 2.500 motorvoertuigen per (werkdag)etmaal.

Uit de tellingen blijkt het doorgaand verkeer ongeveer 2.300 tot 2.400 motorvoertuigen per etmaal te zijn. In beide richtingen rijdt ongeveer evenveel doorgaand verkeer: 1.150 tot 1.200 motorvoertuigen per etmaal. In de rest van deze notitie gaan we uit van 1.200 motorvoertuigen per richting.

2.3 Hoeveel verkeer past er nog bij op de vier wegen ten westen van de Dorpsstraat?

2.3.1 Drempelwaarden volgens de Goudappel Wegenscan

Welke intensiteit van gemotoriseerd verkeer passend is op een bepaalde weg hangt van allerlei weg- en omgevingskenmerken af. In de Wegenscan van Goudappel kunnen circa 50 kenmerken ingevoerd worden, waar vervolgens grenswaarden voor de intensiteiten uit volgen, gezien vanuit oversteekbaarheid, rijbaanbreedte, parkeerbehoefte en sociale interactie. De kengetallen en formules die de drempelwaarden bepalen zijn afkomstig uit CROW-richtlijnen en wetenschappelijk en praktijkonderzoek. De grenswaarden uit de Wegenscan moeten niet als harde grens beschouwd worden, maar als indicatie voor de bovengrens van de intensiteit.

2.3.2 Kerkstraat

De Kerkstraat is circa 4,1 meter breed. Er geldt een gesloten verklaring voor vrachtverkeer, uitgezonderd bevoorradingsverkeer. De rijbaan is niet ingesloten door banden, maar door de aanwezigheid van parkeervakken (zowel haaks- als langsparkeren), straatmeubilair en hagen is er over een groot deel van de straat weinig ruimte om uit te wijken voor tegenliggers. De parkeerplekken zijn onderdeel van een blauwe zone, waarin maximaal 1,5 uur geparkeerd mag worden. Het aantal parkeerwisselingen is hoog. De Kerkstraat wordt veel gebruikt door scholieren van SG De Waerdenborch.



Figuur 5: Kerkstraat

Bij deze kenmerken past een maximumintensiteit van circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal. De breedte is de beperkende factor, bij hogere intensiteiten zullen weggebruikers te vaak last van elkaar hebben bij het passeren.

Op dit moment rijden er circa 800 motorvoertuigen per etmaal door de Kerkstraat. Er is dus weinig tot geen restcapaciteit voor verkeer dat nu via de Dorpsstraat rijdt. Ook gezien vanuit de ambitie uit het Coalitieakkoord 2022-2026 om fietsen te stimuleren door de fietsstructuur te optimaliseren en aandacht te hebben voor een veilige (school)omgeving voor kwetsbare verkeersdeelnemers is een substantiële toename van gemotoriseerd verkeer op deze weg ongewenst.

2.3.3 Tuinstraat

De Tuinstraat is ten oosten van de Boschkampstraat circa 3,3 m breed. Verspreid langs de weg liggen langspaarvakken en er ligt een parkeerterrein voor ruim 50 auto's vlakbij de Larenseweg. Er gelden beperkingen voor het parkeren. De rijbaan is niet ingesloten door banden, maar door de aanwezigheid van parkeervakken (zowel haaks- als langsparkeren), straatmeubilair en hagen is er over een groot deel van de straat weinig ruimte om uit te wijken voor tegenliggers.



Figuur 6: Tuinstraat

Bij deze kenmerken past een maximumintensiteit van circa 500 motorvoertuigen per etmaal. De breedte is de beperkende factor, bij hogere intensiteiten zullen weggebruikers te vaak last van elkaar hebben bij het passeren.

Op dit moment rijden er circa 600 motorvoertuigen per etmaal door de Tuinstraat. We zijn ons er van bewust dat dit suggereert dat er al meer verkeer rijdt dan wenselijk. Zoals eerder aangegeven betreffen het indicatieve waarden. Uit de cijfers kan geconcludeerd worden dat er geen restruimte meer is voor extra verkeer.

2.3.4 Schoolstraat

De Schoolstraat is circa 3,8 meter breed. Verspreid langs de weg liggen langspaarkeervakken (geen blauwe zone). De rijbaan is niet ingesloten door banden, maar door de aanwezigheid van parkeervakken (zowel haaks- als langsparkeren), straatmeubilair en hagen is er over een groot deel van de straat weinig ruimte om uit te wijken voor tegenliggers. De weg is de belangrijkste ontsluiting van basisschool De Regenboog.



Figuur 7: Schoolstraat

Bij deze kenmerken past een maximumintensiteit van circa 600 motorvoertuigen per etmaal. De breedte is de beperkende factor, bij hogere intensiteiten zullen weggebruikers te vaak last van elkaar hebben bij het passeren.

Volgens het verkeersmodel rijden er circa 300 motorvoertuigen per etmaal door de Schoolstraat. Wat dat betreft is er dus nog wel reestruimte voor extra verkeer. Vanuit de ambitie uit het Coalitieakkoord 2022-2026 om aandacht te hebben voor een veilige (school)omgeving voor kwetsbare verkeersdeelnemers is een toename van gemotoriseerd verkeer op deze weg echter ongewenst.

2.3.5 Pastoriestraat

De Pastoriestraat is circa 5,0 meter breed en ligt ingesloten tussen trottoirbanden. Uitwijken buiten de rijbaan is dus niet mogelijk, maar gezien de breedte ook niet nodig. De meeste woningen hebben een eigen oprit, maar er wordt ook regelmatig langs het trottoir geparkeerd.



Figuur 8: Pastoriestraat

Bij deze kenmerken past een maximumintensiteit van 500-1.000 motorvoertuigen per etmaal. Het parkeren op de rijbaan is de beperkende factor. Bij hogere intensiteiten dan 1.000 motorvoertuigen zullen weggebruikers meer moeite hebben elkaar op een geschikte plek (tussen incidenteel geparkeerde auto's) te passeren.

Er rijden volgens het verkeersmodel circa 600 motorvoertuigen/etmaal. Er is daarmee nog wat restcapaciteit, maar niet erg veel.

2.3.6 Wansink-tracé

De H.J. Wansinkstraat is op de maatgevende doorsnede 6,8 meter breed met aan weerszijden langspaarkeervakken. De Industriestraat is tussen de langspaarkeervakken nog wat smaller, circa 6,6 meter. De Waagweg is het smalst: 6,4 meter, maar heeft geen parkeervakken langs de weg.

Uit de Wegenscan blijken de volgende drie factoren bepalend voor de gewenste maximumintensiteit:

- Fietsstroken zonder schrikstrook: 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Oversteekbaarheid voetgangers: 7.000 motorvoertuigen per etmaal
- Oversteekbaarheid fietsers: 8.000 motorvoertuigen per etmaal.

Op de Waagweg rijden circa 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de H.J. Wansinkstraat en Industriestraat rijden circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Geconcludeerd kan worden dat op de Waagweg al meer voertuigen rijden dan gewenst. Op de andere twee wegen is nog meer dan voldoende ruimte voor meer gemotoriseerd verkeer. Zonder maatregelen op de Waagweg zullen fietsers vaker in het gedrang komen, doordat motorvoertuigen vaker van de fietsstroken gebruik moet maken om motorvoertuigen uit tegengestelde richting te passeren.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat de huidige situatie van gemengd verkeer (ook met fietsstroken) gecombineerd met een maximumsnelheid van 50 km/uur niet voldoet aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dit geldt voor alle drie de wegen. Bovendien zijn op alle drie de wegen de fietsstroken te smal. Functie, vormgeving en gebruik passen dus niet bij elkaar.

2.3.7 Conclusie

In onderstaande tabel staan de inzichten uit voorgaande paragrafen samengevat.

Weg	Restcapaciteit	Argumenten tegen extra verkeer op basis van Coalitieakkoord 2022-2026
Kerkstraat	Weinig - geen	Belangrijke fietsroute middelbare scholieren
Tuinstraat	Geen	-
Schoolstraat	Beperkt	Basisschoolomgeving
Pastoriestraat	Beperkt	-
Wansink-tracé	Beperkt	Waagweg: rijloper onvoldoende breedte en oversteekbaarheid voetgangers en fietsers komt in het gedrang.
Voor alle drie de wegen geldt: gemengd verkeer (fietsstroken) in combinatie met maximumsnelheid 50 km/uur ongewenst, afhankelijk van de intensiteiten en de fietsstroken zijn te smal.		

Tabel 1: Restcapaciteiten en argumenten tegen extra verkeer

2.4 Wat zijn de reistijden via de verschillende routes?

In de vorige paragraaf is gekeken hoeveel extra verkeer nog acceptabel is op de vier straten ten westen van de Dorpsstraat. In deze paragraaf bekijken we hoe groot de reistijdverschillen via de routes zijn. Daarin wordt ook de route via de H.J. Wansinkstraat en Industriestraat meegenomen, aangezien deze wegen de functie gebiedsontsluitingsweg hebben en dus bedoeld zijn voor de ontsluiting van aanliggende functies en lokaal doorgaand verkeer.

Aan de hand van TomTom-data is inzicht gekregen in de reistijden op de verschillende routes. Van elke route is de mediane reistijd op werkdagen tussen 7:00 en 18:00 uur bepaald met data van 1 mei 2022 tot 1 mei 2023. Het startpunt van de routes is het kruispunt Oranjestraat – H.J. Wansinkstraat en het eindpunt het kruispunt van de Dorpsstraat met de Lareneweg en Stationsstraat. In Tabel 2 zijn de mediane reistijden op iedere route weergegeven. Figuur 9 toont de routes en de extra reistijd t.o.v. de Dorpsstraat per route.

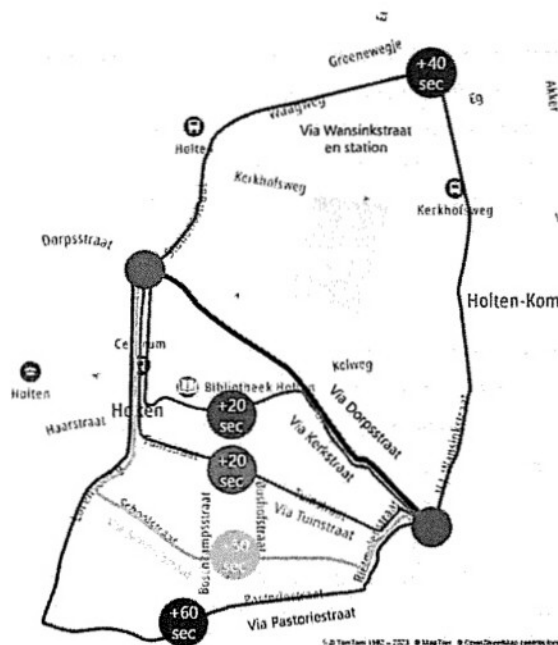
Route	Reistijd	Extra reistijd t.o.v. Dorpsstraat
Via Dorpsstraat	70 sec	-
Via Wansinkstraat en station	110 sec	+40 sec
Via Kerkstraat	90 sec	+20 sec
Via Tuinstraat	90 sec	+20 sec
Via Schoolstraat	120 sec	+50 sec
Via Pastoriestraat	130 sec	+60 sec

Tabel 2: Mediane reistijden op werkdagen tussen 7:00 en 18:00 uur

2.5 Hoe verdeelt het doorgaand verkeer over de alternatieve routes?

Zoals beschreven in de inleidende paragraaf van dit hoofdstuk, is het niet mogelijk een betrouwbare kwantitatieve herverdeling van het verkeer te bepalen. In plaats daarvan schetsen wij op basis van expert judgement een verwachting van de effecten per route.

De (in)directheid en extra reistijd van de verschillende routes is weergegeven in figuur 9.



Figuur 9: Extra reistijd op de alternatieve routes t.o.v. de route via de Dorpsstraat

2.5.1 Kerkstraat

Er is weinig tot geen restructuur voor extra verkeer. De Kerkstraat is het meest directe alternatief voor het afgesloten deel van de Dorpsstraat en heeft weinig extra reistijd (20 seconden). Wij verwachten daarom dat (zonder maatregelen) een substantieel deel van het doorgaand verkeer via de Kerkstraat zal rijden en interactie met andere weggebruikers en de beperkte rijbaanbreedte voor lief zal nemen. Extra verkeer is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt ongewenst, gezien het grote aantal fietsende scholieren dat gebruik maakt van de weg.

2.5.2 Tuinstraat

De extra reistijd is gelijk aan de route via de Kerkstraat, maar de route is wat minder direct. Voor de weggebruiker voelt dat meer als omrijden. Er is in theorie geen restructuur voor extra verkeer, maar hoeveel hinder van andere auto's men in de praktijk accepteert is moeilijk in te schatten. Als er extra verkeer via deze route gaan rijden, gaat dat niet ten koste van grote groepen kwetsbare verkeersdeelnemers.

2.5.3 Schoolstraat

Op de Schoolstraat is nog beperkt ruimte voor extra verkeer. De reistijd is circa een halve minuut langer dan de routes via de Kerkstraat en Tuinstraat en 10 seconde langer dan de route via het Wansink-tracé. Bovendien is de route via de Schoolstraat nog minder direct dan die via de Tuinstraat. Naar verwachting zal het gebruik van de Schoolstraat door doorgaand verkeer beperkt zijn, maar ook dat is al ongewenst, gezien de aanliggende basisschool.

2.5.4 Pastoriestraat

De Pastoriestraat is de minst aantrekkelijke route voor doorgaand verkeer tussen de rotonde Lareneweg en het kruispunt H.J. Wansinkstraat, doordat hij het minst direct is en de langste reistijd heeft. Als er extra verkeer via deze route gaan rijden, gaat dat niet ten koste van grote groepen kwetsbare verkeersdeelnemers.

2.5.5 Wansink-tracé

Het Wansink-tracé heeft een extra reistijd van 40 seconde ten opzichte van de huidige route, en is daarmee een snellere route dan de Schoolstraat en Pastoriestraat. De uitstraling van de wegen op dit tracé past door de weginrichting veel beter bij een doorgaande route dan de andere vier wegen. Verwacht mag worden dat zonder maatregelen op de overige wegen een substantieel deel van het doorgaande verkeer via het Wansink-tracé zal rijden. Mocht er in de toekomst besloten worden op het Wansink-tracé een maximumsnelheid van 30 km/uur in

te voeren, dan gaat dat ten koste van de concurrentiepositie van dit tracé, met mogelijk meer sluipverkeer via de andere vier wegen tot gevolg.

2.5.6 Conclusie

In geval van een volledige afsluiting van de Dorpsstraat moeten 2.400 motorvoertuigen een andere route kiezen. In geval van eenrichtingsverkeer gaat het om 1.200 motorvoertuigen. Wij concluderen dat de wegen ten westen van de Dorpsstraat slechts een zeer beperkt deel van dit verkeer kunnen verwerken. Alleen de Pastoriestraat heeft nog ruimte voor een paar honderd voertuigen per dag extra, zonder dat de verkeersveiligheid van kwetsbare groepen in het gedrang komt.

Op basis van de analyses in het vorige hoofdstuk verwachten wij dat bij een volledige afsluiting zonder aanvullende maatregelen 400 – 1.000 motorvoertuigen via de Kerkstraat, Tuinstraat, Schoolstraat of Pastoriestraat zullen rijden en 1.400 tot 2.000 via andere routes. Het Wansink-tracé is daarbij lokaal een voor de hand liggende (en gewenste) route, maar mogelijk dat weggebruikers ook meer afwijkende routes gaan kiezen, bijvoorbeeld om Holten heen.

Doordat in geval van eenrichtingsverkeer slechts verkeer in een richting een andere route gaat zoeken, komt dit verkeer op die alternatieve routes in de tegenrichting alleen het verkeer tegen dat er nu ook al rijdt. Wij verwachten dat de routes via de Kerkstraat, Tuinstraat, Schoolstraat (en in mindere mate Pastoriestraat) daardoor relatief aantrekkelijker zijn ten opzichte van het Wansink-tracé en andere routes. Bij eenrichtingsverkeer zonder aanvullende maatregelen moet rekening gehouden worden met 400 – 500 motorvoertuigen via de Kerkstraat, Tuinstraat, Schoolstraat of Pastoriestraat en 300 tot 800 via andere routes (met name Wansink-tracé).

3. Maatregelen

Op basis van onze analyse over de restcapaciteit, reistijden en kwetsbare verkeersdeelnemers op de verschillende routes adviseren wij de volgende acties/maatregelen:

1. Opstellen beleid gemengd verkeer op gebiedsontsluitingswegen
2. Initiële maatregelen treffen:
 - a. Voor- en nameting intensiteiten op relevante wegen
 - b. Vergroten capaciteit Waagweg
 - c. Knip Kerkstraat tussen Smidsbelt en Boschkampstraat
 - d. Aanpassen bewegwijzering parkeren
3. Vervolgmaatregelen treffen indien nodig
 - a. Aantrekkelijker maken Wansink-tracé
 - b. Minder aantrekkelijk maken Rietmolenstraat tussen Oranjestraat en Tuinstraat.
 - c. Minder aantrekkelijk maken Tuinstraat, Schoolstraat en/of Pastoriestraat.

3.1 Opstellen beleid gemengd verkeer op gebiedsontsluitingswegen

Volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig gaan een maximum snelheid van 50 km/uur en gemengd verkeer niet samen. Het ongevalsrisico voor kwetsbare verkeersdeelnemers is dan te hoog. Toch zijn er in vrijwel elke gemeente wegen te vinden waar we dit al decennia accepteren, ondanks de principes van Duurzaam Veilig. De laatste jaren is er echter een verschuiving gaande, mede naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer uit 2020², waarbij verkeersveiligheid prioriteit krijgt boven reistijd van gemotoriseerd verkeer.

In de gemeente Rijssen-Holten zijn de H.J. Wansinkstraat, Industriestraat en Waagweg niet de enige wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur en gemengd verkeer. De discussie hierover, en het daaruit volgende beleidsstandpunt zou dus ook breder gevoerd moeten worden dan alleen voor deze wegen vanwege de Dorpsstraat. Wij denken dat een beleidsstandpunt en daar uit volgend wegcategoriseringsplan een van de hoofdelementen van het nieuwe mobiliteitsplan zou moeten zijn.

² <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z19682&did=2020D42366>

3.2 Initiële maatregelen

3.2.1 Voor- en nameting intensiteiten op relevante wegen

Onze verwachtingen over de herverdeling van het doorgaand verkeer over het netwerk zijn gebaseerd op tellingen, inzichten uit praktisch en wetenschappelijk onderzoek, op richtlijnen, lokale kennis en ervaring. Het zijn daarmee zo goed mogelijke schattingen. Maar schattingen hebben altijd een onzekerheid. Wij adviseren daarom de effecten te monitoren, door het uitvoeren van tellingen voorafgaand aan de maatregelen en enige tijd na invoering van de maatregelen. In ieder geval op de Kerkstraat, Tuinstraat, Schoolstraat, Pastoriestraat en H.J. Wansinkstraat.

Dit heeft de volgende doelen:

- Toetsen in hoeverre de praktijk overeen komt met de verwachtingen uit deze analyse;
- Objectief en betrouwbaar inzicht in effecten, zodat klachten van bewoners/weggebruikers over eventuele groei van de hoeveelheid verkeer op waarde geschat kunnen worden.
- Effectief inzetten van aanvullende maatregelen (indien nodig).

3.2.2 Vergroten capaciteit Waagweg

Onafhankelijk van de gewenste maximumsnelheid op het Wansink-tracé volgens het nog op te stellen mobiliteitsplan, is de breedte van de Waagweg onvoldoende voor de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in combinatie met fietsstroken. Door afsluiting (in een of beide richtingen) van de Dorpsstraat zal er nog meer verkeer over de Waagweg gaan rijden en zullen motorvoertuigen dus vaker op de fietsstroken tussen de fietsers rijden om verkeer uit tegengestelde richting te laten passeren. Zowel vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid als doorstroming is dit ongewenst.

Wij adviseren daarom te onderzoeken hoe de capaciteit van de Waagweg vergroot kan worden. De meest voor de hand liggende oplossingsrichtingen zijn:

- Het verbreden van de fietsstroken en rijloper. Hiervoor is een rijbaanbreedte van circa 9 tot 11 meter nodig.
- Het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen: een tweerichtingsfietspad of twee eenrichtingsfietspaden.

Mogelijk dat uit een nadere analyse nog andere oplossingen mogelijk zijn. Naast de verruiming van de capaciteit is het ook wenselijk een middensteunpunt op de Waagweg te maken (ter hoogte van de overweg) zodat voetgangers en fietsers in twee keer kunnen oversteken.

3.2.3 Kerkstraat: knip tussen Smidsbelt en Boschkampstraat of eenrichtingsverkeer

De Kerkstraat is de meest directe en snelle alternatieve route voor de af te sluiten Dorpsstraat. Een toename van verkeer is daar niet gewenst, gezien het belang van de weg voor fietsende scholieren. Zonder maatregelen verwachten wij wel een toename van het autoverkeer. Daarom adviseren wij:

- in het geval van afsluiting van de Dorpsstraat, de Kerkstraat fysiek af te sluiten voor motorvoertuigen tussen Smidsbelt en Boschkampstraat. Meer richting Oranjelaan is ook mogelijk, het belangrijkste is dat doorgaand verkeer voorkomen wordt.
- als op de Dorpsstraat eenrichtingsverkeer wordt toegepast adviseren wij dit ook op de Kerkstraat te doen, in dezelfde richting als op de Dorpsstraat. Welke richting maakt niet heel veel uit, maar in westelijke richting heeft een paar voordelen:
 - Autoverkeer van de Larenseweg naar de Dorpsstraat heeft op de rotonde slecht zicht op fietsers van achteren (op de rotonde).
 - De piek in westelijke richting (op de Dorpsstraat) zit in de ochtendspits, als er nog weinig mensen boodschappen doen, de piek in oostelijke richting zit juist aan het eind van de middag.



Figuur 10: Knip Kerkstraat

3.2.4 Aanpassen bewegwijzering parkeren

Gezien de vele toeristen die Holten jaarlijks bezoeken bestaat het verkeer in Holten niet alleen uit lokaal bekenden. Toeristen zullen hun routekeuze laten beïnvloeden door bewegwijzeringsborden. Goede bewegwijzering kan dus bijdragen aan het tegengaan van ongewenst verkeer tussen de Oranjelaan en Larenseweg.

Wij adviseren daarom te overwegen of het bord naar parkeerplaats Tuinstraat op de Oranjelaan vlak voor de bocht richting H.J. Wansinkstraat (nog) gewenst is, zeker gezien de tweede ontsluiting van de Kalfstermansweide via de H.J. Wansinkstraat (zie figuur 11).



Figuur 11: Verwijzing naar P-Tuinstraat op de Oranjelaan

Op de Larenseweg kan overwogen worden vanuit zuidelijke richting de P-route (rechtdoor) te benadrukken voor de Schoolstraat of het bord P-Tuinstraat (ter hoogte van de Larenseweg 20) 10-20 meter richting het zuiden te verplaatsen, zodat het beter zichtbaar is voor verkeer ter hoogte van de Schoolstraat (nu staat er vanaf daar gezien precies een boom voor, zie figuur 12).



Figuur 12: Bewegwijzering P-Tuinstraat verscholen achter boom

3.3 Maatregelen afhankelijk van monitoring

Indien uit de monitoring blijkt dat er toch meer verkeer dan verwacht en wenselijk via de Tuinstraat, Schoolstraat of Pastoriestraat rijdt, kunnen de volgende aanvullende maatregelen getroffen worden.

3.3.1 Aantrekkelijker maken Wansink-tracé

Ter hoogte van de Kolweg gaat de H.J. Wansinkweg over in de Industriestraat. Verkeer op de Kolweg heeft voorrang op verkeer op de H.J. Wansinkweg en Industriestraat. Dit is ongunstig voor de reistijd via het Wansink-tracé. Door de voorrangsregeling om te draaien wordt het Wansink-tracé aantrekkelijker. Bijzonder aan het kruispunt is dat het Wansink-tracé een maximumsnelheid van 50 km/uur heeft en de Kolweg van 30 km/uur. Normaal gesproken verleent verkeer op de lagere ordewegen (met een gelijke of lagere maximumsnelheid) voorrang aan verkeer op de hogere ordewegen. Aangenomen mag worden dat hier bewust voor gekozen is en dat er goede argumenten zijn voor deze constructie.

Als uit de tellingen blijkt dat er meer verkeer dan gewenst tussen de Larenseweg en Oranjelaan rijdt, raden wij aan bij het opstellen van het nieuwe Mobiliteitsplan rekening te houden met het belang van het Wansink-tracé als hoofdroute om sluipverkeer via de Tuinstraat, Schoolstraat en/of Pastoriestraat te beperken. Andersom geldt ook: mocht bij het nog op te stellen mobiliteitsplan het 'Afwegingskader 30 km/h' worden toegepast op het Wansink-tracé, dan is het belangrijk in het achterhoofd te houden dat een verlaging van de

maximumsnelheid, de route minder aantrekkelijk wordt ten opzichte van de Tuinstraat, Schoolstraat of Pastoriestraat.

3.3.2 Minder aantrekkelijk maken Rietmolenstraat tussen Oranjestraat en Tuinstraat.

De Tuinstraat, Schoolstraat en Pastoriestraat zijn allemaal via hetzelfde stukje Rietmolenstraat verbonden met de Oranjestraat. Een verkeersontmoedigende maatregel op dat wegvak heeft dus op alle drie de wegen effect.

Te denken valt bijvoorbeeld aan een serieuze drempel of een versmalling. De keuze is mede afhankelijk van de omvang van het ongewenste verkeer.

3.3.3 Minder aantrekkelijk maken Tuinstraat, Schoolstraat en/of Pastoriestraat.

Als op slechts een van de drie wegen ongewenst veel doorgaand verkeer rijdt, is het logischer de verkeersremmende maatregel op die specifieke weg aan te brengen.

Bait



Participatieverslag Dorpsstraat Holten

Aanleiding participatie

In het coalitieakkoord is in Holten de Dorpsstraat tussen de Kerstraat en Lareneweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Het doel van de afsluiting is het tegengaan van doorgaand verkeer en hiermee de leefbaarheid, verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid in dit deel van het centrum te vergroten.

Het college heeft aangegeven de wens te hebben de Dorpsstraat zo snel als mogelijk af te sluiten. Om te komen tot deze afsluiting is afstemming gezocht met diverse partijen.

Belanghebbenden

In afstemming met het college zijn een aantal groepen belanghebbenden geformuleerd:

- Ondernemers
- Bewoners
- Weekmarkt
- Hulpdiensten

Met deze groepen is op verschillende manieren contact geweest.

Ondernemers

Ondernemers gevestigd in de Dorpsstraat (tot aan Lareneweg), Smidsbelt, Zwartepad en Kerkstraat zijn actief benaderd met de uitnodiging in gesprek te gaan over het voornemen de Dorpsstraat af te sluiten. Dit in eerste instantie per brief gebeurd; ruim 40 ondernemers hebben medio mei 2023 een brief ontvangen. Hierna zijn diezelfde ondernemers telefonisch benaderd met de vraag of zij behoefte hadden om individueel in gesprek te gaan. De impact van afsluiten is immers niet per definitie voor iedere ondernemer gelijk.

Van de ruim 40 ondernemers die per brief en vervolgens telefonisch zijn benaderd, hebben 18 ondernemers aangegeven graag een afspraak te plannen. Deze ondernemers zijn allemaal op locatie van desbetreffende onderneming bezocht en gesproken. In de gesprek is 'afsluiten Dorpsstraat van Kerkstraat tot Lareneweg' als vertrekpunt genomen en zijn ondernemers bevraagd over de verwachte impact voor hun onderneming. Denk hierbij aan thema's als bevoorrading, traffic, zichtbaarheid, ruimte, veiligheid voor de deur, enz.

Ook is ondernemers de ruimte geboden andere suggesties op tafel te leggen, waarbij het vergroten van de leefbaarheid en het gevoel van veiligheid de belangrijkste pijlers waren. De gesprekken zijn als zeer waardevol ervaren, zowel voor ondernemers als voor de betrokken ambtenaren.

Daarnaast hebben 24 ondernemers hun mening en eventuele suggesties telefonisch en/of per mail gedeeld. Ook vanuit deze ondernemers werd de waardering uitgesproken dat zij de ruimte kregen hun mening te geven.

Naast de actieve benadering per brief, is ook via het bestuur van HHV aandacht gevraagd voor dit thema. HHV heeft op verzoek van de gemeente haar achterban geïnformeerd over het participatieproces en ondernemers die niet actief zijn benaderd aangemoedigd bij interesse zelf contact op te nemen met de gemeente.

2 ondernemers hebben zich gemeld. Met 1 ondernemer heeft een telefonisch gesprek plaatsgevonden, met de andere heeft een afspraak op locatie plaatsgevonden.

Bij een aantal andere ondernemers is het thema tijdens andere gesprekken zijdelings te sprake gekomen. Ook deze input is meegenomen in het geheel.

Weekmarkt

De weekmarkt Holten gaat verhuizen naar het Zwartepad.

Bewoners

Bewoners met een eigen inrit aan de Dorpsstraat zijn actief benaderd. De gesprekken zijn zowel fysiek als telefonisch geweest. Bereikbaarheid van eigen inrit is voor de bewoners een belangrijk thema, naast de punten als veiligheid en leefbaarheid.

Daarnaast hebben enkele gesprekken 'op straat' plaatsgevonden met bewoners die op dat moment aanwezig waren. Dit leverde wisselende signalen op, met als rode draad dat het rustiger mag in de Dorpsstraat.

Hulpdiensten

De Dorpsstraat is een calamiteitenroute. Hulpdiensten moeten gebruik kunnen blijven maken van deze route, maar ook de bestaande bebouwing goed kunnen blijven bereiken. De Dorpsstraat moet daarom toegankelijk blijven voor alle hulpdiensten.

Conclusies

1. Iedereen deelt de mening dat 'iets' moet gebeuren in de Dorpsstraat, met name beperken van snelheid wordt genoemd.
2. Een aantal ondernemers is voor bevoorrading afhankelijk van de Dorpsstraat.
3. Ondernemers geven aan sterke voorkeur te hebben voor parkeren voor de deur. Met name de doelgroep minder validen heeft baat bij parkeren voor de deur.
4. Horeca ondernemers zien bij afsluiting kansen voor een groter terras.
Levert afsluiting geen voordelen op t.a.v. het terras, dan liever auto's door de straat.
5. Bewoners moeten bij hun eigen inrit kunnen blijven komen met hun auto.
6. Calamiteitenroute voor de hulpdiensten beschikbaar houden.

Eenrichtingsverkeer Dorpsstraat en Kerkstraat Holten

D2024062079

Burgemeester en wethouders van Rijssen-Holten

Overwegingen ten aanzien van het besluit

overwegende, dat in de Structuurvisie centrum Holten 2028 (vastgesteld in 2019) is vastgelegd dat de verbinding tussen het Kulturhus en de stationsomgeving in Holten een belangrijke route is voor langzaam verkeer;

dat recent verkeerstellingen zijn uitgevoerd, waaruit blijkt dat er per etmaal 2400 motorvoertuigen rijden over het gedeelte van de Dorpsstraat tussen de Oranjestraat en de Larenseweg;

dat het niet passend is dat er zoveel autoverkeer de genoemde route voor langzaam verkeer in het centrum van Holten doorsnijdt;

dat de Dorpsstraat eerder aangewezen en ingericht is als erf, maar dat het autoverkeer desondanks een grote nadelige invloed heeft op het functioneren van het winkel-/centrumgebied aan de Dorpsstraat;

dat in het coalitieakkoord 2022-2026 de doelstelling is opgenomen om de Dorpsstraat tussen de Oranjestraat en Larenseweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer;

dat het doel hiervan is om de leefbaarheid, verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid in het centrum van Holten te verhogen;

dat onderzoek is gedaan naar het draagvlak bij eigenaren/exploitanten van aanliggende (winkel)panden en aanwonenden voor het afsluiten van de Dorpsstraat voor gemotoriseerd verkeer;

dat gebleken is dat een groot deel van de aanliggende winkels afhankelijk is van bevoorrading vanaf de Dorpsstraat en er veel waarde wordt gehecht aan de mogelijkheid dat klanten dichtbij de winkels kunnen parkeren;

dat uit het onderzoek is gebleken dat er weinig draagvlak is voor het volledig afsluiten van de Dorpsstraat voor gemotoriseerd verkeer en dat de Dorpsstraat beschikbaar moet blijven als hoofdroute voor de hulpdiensten;

dat er in zijn algemeenheid wel consensus is over het nut en de noodzaak van maatregelen om de hoeveelheid verkeer op de Dorpsstraat te beperken;

dat op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek de verwachting is dat met het instellen van eenrichtingsverkeer, uitgezonderd fietsers, op dit gedeelte van de Dorpsstraat een reductie van ongeveer 50% in de hoeveelheid autoverkeer wordt bereikt;

dat het instellen van eenrichtingsverkeer daarom betekent dat de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid op de Dorpsstraat substantieel worden verhoogd;

dat met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat vooral een toename van verkeer verwacht wordt op de Kerkstraat;

dat gelijktijdig met het instellen van eenrichtingsverkeer voor de Dorpsstraat, in de rijrichting vanaf de Oranjestraat naar de Larenseweg, daarom ook eenrichtingsverkeer ingesteld moet worden voor de Kerkstraat, in dezelfde rijrichting, om de verwachte toename van verkeer te voorkomen;

dat bij het nemen van deze verkeersmaatregelen de verwachting is dat 400 tot 500 motorvoertuigen per etmaal een alternatieve route gaan volgen via wegen ten zuiden van de Dorpsstraat en dit verkeer zich gaat verdelen over de Tuinstraat, Schoolstraat en Pastoriestraat;

dat 300 tot 800 motorvoertuigen per etmaal naar verwachting alternatieve routes gaan volgen via wegen ten noorden van de Dorpsstraat, waarbij vooral gebruik wordt gemaakt van het traject H.J. Wansinkstraat-Industriestraat-Waagweg;

dat de verwachting is dat de wegen in de omgeving deze verkeerstoename kunnen verwerken, zonder dat er aanvullende maatregelen nodig zijn;

dat voor de rijrichting vanaf de Oranjestraat naar de Larenseweg als toegestane rijrichting is gekozen omdat uit het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat daarmee de meeste reductie in het autoverkeer

wordt bereikt in de avondspits en het daardoor het meeste effect heeft op het verbeteren van de verblijfskwaliteit van het centrumgebied;

dat een ander voordeel van de keuze voor deze rijrichting is dat er daardoor geen opstoppen meer plaatsvinden op de rotonde Larenseweg-Dorpsstraat als gevolg van autoverkeer dat op de rotonde af wil slaan richting de Dorpsstraat;

dat na de instelling van het eenrichtingsverkeer opnieuw verkeersstellingen worden uitgevoerd om de effecten op de omliggende wegen te in de praktijk vast te stellen;

dat er dan afhankelijk van de resultaten wordt bekeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn op omliggende wegen;

dat in het belang van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers (artikel 2, lid 1 onder a. en b. van de Wegenverkeerswet 1994) het gewenst is de beschreven maatregelen te treffen;

dat de Dorpsstraat en Kerkstraat in beheer zijn bij de gemeente Rijssen-Holten;

dat overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) in de Verkeersoverleggroep (VOG) overleg heeft plaatsgevonden met de gemandateerd verkeersadviseur van politie-eenheid Oost Nederland;

gelet op de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);

BESLUIT

door het plaatsen van borden model C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990, met onderbord met daarop de tekst uitgezonderd fietsers, eenrichtingsverkeer in te stellen op de volgende wegen in Holten.

1. Dorpsstraat tussen Oranjestraat en Larenseweg, in de rijrichting vanaf de Oranjestraat naar de Larenseweg;
2. Kerkstraat, in de rijrichting vanaf de Oranjestraat naar de Larenseweg.

Rijssen, 19 maart 2024.

*het college van burgemeester en wethouders,
Rick Tukker
gemeentesecretaris*

*Jurgen van Houdt
burgemeester*

Mededelingen

Bezwaar- of beroepsclausule

Iedere belanghebbende kan binnen zes weken na bekendmaking van het besluit een bezwaarschrift indienen bij burgemeester en wethouders, Postbus 244, 7460 AE Rijssen.