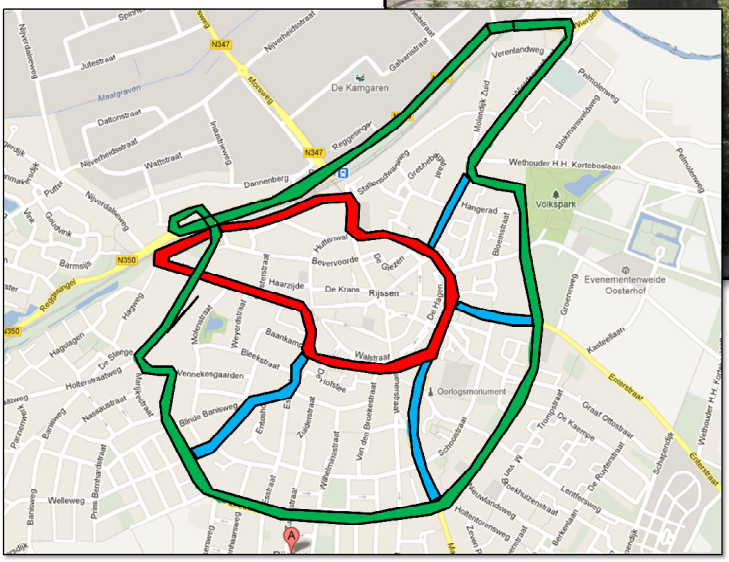
UNIVERSITEIT TWENTE.

gemeente Rijssen-Holten

Herinrichtingsvoorstel Centrumring Rijssen



Gerben Bouwhuis (s1090550)

Gemeente Rijssen-Holten

Universiteit Twente

Bachelor Eindopdracht
Civiele Techniek

17-7-2013

Titel Herinrichtingsvoorstel Centrumring Rijssen
Adviesrapport Bachelor Eindopdracht

Auteur G. J. Bouwhuis (s1090550)
g.j.bouwhuis@student.utwente.nl
06 - 30 82 02 36

Organisatie Gemeente Rijssen-Holten
Infra en wijkbeheer Ingenieursbureau
&
Universiteit Twente
Faculteit Construerende Technische Wetenschappen
Vakgroep Verkeer, Vervoer en Ruimte
Opleiding Civiele Techniek

Plaats Rijssen

Datum 17 juli 2013

Begeleiders Begeleidend docent Universiteit Twente:
K.M. Van Zuilekom
K.M.vanZuilekom@utwente.nl
053- 48 91 09 8

Begeleider Gemeente Rijssen-Holten:
G. ten Bolscher
g.tenbolscher@rijssen-holten.nl
0548 – 85 46 68

SAMENVATTING

In haar lange termijnvisie verkeer & vervoer wordt door de Gemeente Rijssen – Holten een plan gepresenteerd voor de toekomstige infrastructuur in Rijssen. Een deel van deze visie gaat in op de binnenste ring, de zogenaamde centrumring. Deze kent een te hoge belasting en de wens is dan ook om de functie van deze ring aan te passen naar een verblijfsfunctie.

Allereerst wordt de huidige situatie in kaart gebracht. Uit een door Goudappel & Coffeng uitgevoerde modelstudie blijkt dat de centrumring in de toekomst te maken zal krijgen met maar liefst 9000 motorvoertuigen per etmaal. In deze modelstudie wordt ook aangegeven dat bepaalde maatregelen deze intensiteit kunnen verlagen. Daarnaast is een telling uitgevoerd om een beter beeld te krijgen van de drukte op de centrumring en de mogelijke onveilige situaties. Uit deze tellingen en observaties bleek dat er op verschillende punten gevaarlijke situaties voorkomen. Daarnaast wordt er veel gefietst, met daarbij als hoogtepunt de Haarstraat, waar dagelijks meer dan 6000 fietsers passeren.

Vervolgens zijn de verschillende actoren die betrokken zijn bij een herinrichting in kaart gebracht. Daarnaast zijn de eisen en wensen van al deze actoren in kaart gebracht. Vervolgens is uit deze verzameling van eisen en wensen een Programma van Eisen samengesteld. Door te voldoen aan dit Programma van Eisen, ontstaat een breed gedragen herinrichtingsplan.

Het ontwerpproces is vervolgens gestart met het opstellen van drie vlekkenplannen. Deze vlekkenplannen zijn vervolgens vertaald naar circulatieplannen. In deze circulatieplannen worden de basistromen van het verkeer weergegeven. Deze zijn vervolgens als basis gebruikt voor vier schetsontwerpen. Deze grove schetsen van de infrastructuur geven verschillende manieren weer waarop de centrumring kan worden heringericht.

Uit de vier schetsontwerpen is vervolgens een voorkeursalternatief gekozen door middel van een multicriteria-analyse. Door de schetsen op verschillende onderdelen te beoordelen werd duidelijk dat het derde ontwerp het meest geschikt is. Dit derde ontwerp is vervolgens verder uitgewerkt tot een gedetailleerder ontwerp. Uit toetsing blijkt dat dit ontwerp voldoet aan het eerder opgestelde Programma van Eisen.

Dit herinrichtingsvoorstel kan in het kort getypeert worden door een aantal kernwaarden:

- 30 km/u op de gehele ring
- Fietsstroken langs de rijbaan
- Kruisingen utigevoerd als plateau's

Een uitgebreide weergave van het herinrichtingsontwerp is te vinden in figuur 17 t/m 21.
Het ontwerp wat in dit rapport gepresenteerd wordt, kan als basis gebruikt worden voor de volgende stappen in het proces dat uiteindelijk zal leiden tot een centrumring waar verblijven centraal staat.

VOORWOORD

Voor u ligt het adviesrapport voor herinrichting van de Rijssense centrumring. Dit rapport is geschreven in het kader van mijn Bachelor Eindopdracht, waarmee ik de Bacheloropleiding Civiele Techniek aan de Universiteit Twente hoop af te ronden.

Dit adviesrapport is bedoeld als informatiebron met betrekking tot de mogelijkheden om de centrumring opnieuw in te richten en als advies voor een geschikt ontwerp. Het bevat daarom een voorkeursontwerp voor de ring en een beschrijving van het proces dat tot dit ontwerp geleid heeft. Hierin worden de afwegingen genoemd die geleid hebben tot de uiteindelijke keuze. Deze informatie kan de gemeente helpen bij het opstellen van een eigen ontwerp.

Ik wil graag een aantal mensen bedanken voor hun hulp en ondersteuning. Allereerst wil ik de gemeente Rijssen – Holten bedanken voor de mogelijkheid om mijn eindopdracht binnen deze organisatie uit te voeren. Daarbij wil ik ook de heer Ten Bolscher bedanken voor de begeleiding vanuit de gemeente. Ook de andere medewerkers van de afdeling IWIN ben ik dankbaar voor hun behulpzaamheid en gezelligheid. Als laatste wil ik nog de heer van Zuilekom van de Universiteit Twente bedanken voor zijn begeleiding en feedback.

Gerben Bouwhuis
17 juli 2013

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting 3
Voorwoord 4
Inhoudsopgave 5
Inleiding 6
Probleemstelling 6
Doelstelling 7
Onderzoeksvragen 7
Beleidscontext 8
Huidige situatie 9
Observatie huidige situatie 11
Actorenanalyse 12
Programma van Eisen 13
Ontwerpmethode 17
Vlekkenplannen 18
Circulatieplannen 22
Schetsontwerpen 29
Sterkte-Zwakte analyse 34
Keuze voorkeursvariant 37
Detaillering voorkeursvariant 41
Toetsing ontwerp 41
Referenties 47

Bijlage A; Tracé Centrumring 48
Bijlage B; Verkeerstellingen 51
Bijlage C; Verwachte intensiteiten 60
Bijlage D; Actorenanalyse 61
Bijlage E; Eisenoverzicht 64
Bijlage F; Verslag 1e Klankbordavond 68
Bijlage G; Verslag 2e klankbordgroep 70
Bijlage H; Gevelafstanden 73
Bijlage I; Motivatie beoordeling ontwerpen 74
Bijlage J; Aanpassingen schetsen 78
Bijlage K; Toetsing voorkeursvariant 80

INLEIDING

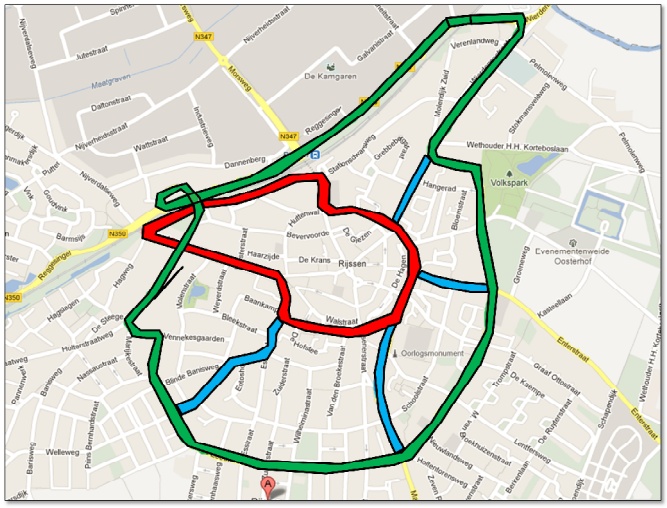
De plaats Rijssen in het Overijsselse Twente heeft qua infrastructuur een kenmerkende ringstructuur. De binnenste ring, de centrumring, is de toegang naar de winkels en voorzieningen die zich in het centrum bevinden. Vanuit de gemeente Rijssen – Holten is er de wens de functie van deze ring aan te passen naar een verblijfsfunctie.

In dit rapport wordt het onderzoek naar, en het ontwerp van, deze herinrichting gepresenteerd. In de eerste hoofdstukken wordt een beeld geschetst van het ontstaan van de beleidsplannen en wordt de huidige situatie aan een observatie onderworpen. Daarnaast worden de betrokken actoren in kaart gebracht en vanuit de eisen en wensen die deze actoren stellen, wordt een Programma van Eisen opgesteld.

In het vervolg van het rapport worden de resultaten van het ontwerpproces weergegeven. Vlekkenplannen, circulatieplannen en schetsontwerpen worden gepresenteerd, toegelicht en beoordeeld. Uiteindelijk wordt aan de hand van een multicriteria-analyse een keuze gemaakt voor een voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant wordt tenslotte verder uitgewerkt.

PROBLEEMSTELLING

De infrastructuur in Rijssen wordt gekenmerkt door een zogenaamde ringstructuur. Er zijn twee ringen te onderscheiden, die zijn weergegeven in figuur 1. Deze ringen lopen rondom het centrum en kennen aftakkingen die Rijssen met andere kernen verbinden. Uit de gemeentelijke beleidsplannen (zie Beleidscontext) blijkt dat er gestreeft wordt naar een verschillende functie voor beide ringen. De buitenste ring, de zogenaamde verkeersring, wordt gezien als een ring die het verkeer verzameld en verdeeld, een ring waarop de afwikkeling van verkeer de prioriteit heeft. De binnenring of centrumring heeft in de plannen van de gemeente echter een andere functie. Zo wordt er in de Lange-Termijnvisie Verkeer & Vervoer geschreven: "*De eerste centrumring maakt deel uit van het verblijfsgebied. … De verblijfsfunctie rondom deze weg is belangrijker dan de verkeersfuntie. Het (ten opzichte van het centrum) doorgaande autoverkeer dient te worden geweerd.*"



FIGUUR 1. BINNENRING (ROOD) EN VERKEERSRING (GROEN) IN RIJSSEN.

Sinds het opstellen van de lange termijnvisie eind jaren `90, zijn er de nodige aanpassingen gedaan aan de infrastructuur. Prioriteit lag daarbij bij het creeëren van de verkeersring. Door middel van enkele spoortunnels en aanpassingen aan kruisingen is een ring ontstaan die het verkeer verzameld en verdeeld.

De volgende stap in de ontwikkeling van de infrastructuur is het zodanig aanpassen van de centrumring dat deze een verblijfsfunctie krijgt. Verkeerskundig gezien zijn er verschillende mogelijkheden om de vorm aan te passen en dit doel te bereiken. De gemeente is echter niet de enige partij met een mening over de binnenring. Verschillende actoren hebben allen een mening over de toekomstige vorm, functie en gebruik. In dit spanningsveld van eisen en wensen zal een breed gedragen herinrichtingsvoorstel opgesteld moeten worden.

DOELSTELLING

In de probleemstelling wordt het probleem geschetst dat ten grondslag ligt aan de opdracht. Er zal een herinrichtingsplan opgesteld moeten worden dat ook rekening houdt met de wensen en eisen van de verschillende actoren en daarnaast de door de gemeente Rijssen-Holten gewenste functieverandering tot stand brengt. De doelstelling luidt dan ook:

Een voorstel voor functieverandering van de binnenring van Rijssen doen, door een herinrichtingsplan te maken waarin vorm en gebruik in overeenstemming zijn met de nieuwe functie.

Het doel is dus om een herinrichtingsplan te maken voor de binnenring. In dit herinrichtingsplan wordt de functie gewijzigd naar een verblijfsfunctie en wordt een bijpassende vorm gezocht. Daarnaast wordt er ook rekening gehouden met het (toekomstige) gebruik, door de wensen en eisen van actoren mee te nemen in het ontwerpproces.

ONDERZOEKSVRAGEN

Om aan de genoemde doelstelling te voldoen is een onderzoeksvraag opgesteld. Deze onderzoeksvraag luidt als volgt:

Hoe kan de binnenring van Rijssen worden ingericht zodat wordt voldaan aan de eisen en wensen vanuit de verschillende actoren en de gemeente?

Voor deze onderzoeksvraag is gekozen omdat hierin duidelijk terugkomt dat er verschillende belangen en wensen bestaan. De gemeente wil de functie van de binnenring graag veranderen naar een verblijfsfunctie maar ook de actoren en gebruikers hebben hun wensen en eisen. In de onderzoeksvraag komt naar voren dat een nieuwe inrichting prioriteit heeft, maar dat daarbij rekening gehouden moet worden met de verschillende wensen en eisen.

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden zijn verschillende deelvragen opgesteld die men kan zien als bouwstenen die gebruikt worden om de hoofdvraag te beantwoorden. Het gaat hierbij om de volgende deelvragen:

0. ***Wat is de exacte opdracht en de historische beleidscontext van het probleem?***
1. ***Hoe ziet de binnenring er op dit moment uit en door welk verkeer wordt deze gebruikt?***
2. ***Wat zijn de wensen en eisen van de verschillende actoren en tot welk Programma van Eisen leidt dit?***
3. ***Welke mogelijkheden zijn er om deze wenselijke situatie te creeëren?***
4. ***Wat zijn de effecten van de diverse mogelijkheden?***
5. ***Hoe ziet de de voorkeursvariant eruit?***

Na het beantwoorden van deze deelvragen is er een voorkeursvariant opgesteld waarmee de gestelde onderzoeksvraag wordt beantwoord.

BELEIDSCONTEXT

De huidige plannen voor het aanpassen van de centrumring zijn afgelopen jaren ontstaan tijdens verschillende planfases en besluiten. In dit hoofdstuk wordt een samenvatting van deze beleidscontext gegeven op basis van door de gemeente gepubliceerde beleidsdocumenten.

In 1993 werd door de toenmalige gemeente Rijssen een verkeerscirculatieplan opgesteld. Dit plan gaat onder andere in op de mogelijkheden om de automobilist over te laten stappen naar de fiets of het openbaar vervoer. Daarnaast zijn in dit plan maatregelen beschreven die bestaande knelpunten op lossen door onder andere de verkeerscirculatie te wijzigen. Belangrijke doelen van dit verkeerscirculatieplan (VCP) waren het verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid van het centrum.

De bereikbaarheid van Rijssen is in 1995 opnieuw aan een onderzoek onderworpen. In het kader van de verdere ontwikkeling van Rijssen is onderzocht wat de mogelijkheden zijn van de eventuele aanleg van een westelijke en/of noordelijke rondweg. Uit dit onderzoek bleek dat het wegennet in Rijssen tot 2015 niet als geheel overbelast zal worden, maar dat er wel lokale knelpunten zullen ontstaan.

De leefbaarheid, een van de hoofdpunten van het VCP, is in 1996 verder uitgewerkt in een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan. Met dit plan werd beoogd om structureeel aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid in de gemeente en het treffen van maatregelen ter verbetering hiervan.

Een belangrijke stap in het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente is het opstellen van een lange-termijnvisie. Deze lange-termijnvisie verkeer en vervoer (LTVV) is op verzoek van de gemeente Rijssen in 1998 opgesteld door adviesbureau Goudappel Coffeng. Aanleiding voor het opstellen van deze visie was het bieden van een kader voor het nemen van maatregelen en het voorkomen van ad-hocbesluiten. Verwacht werd dat er in de toekomst maatregelen nodig zouden zijn vanwege de ruimtelijke ontwikkeling van Rijssen en de veranderende inzichten in de verkeers- en vervoerssituatie.

In deze visie worden het bevorderen van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid als belangrijke uitgangspunten genomen. Een belangrijk middel om deze uitgangspunten in de toekomst te verbeteren is het inrichten van de wegen volgens het Duurzaam Veilig principe. Duurzaam Veilig is gebaseerd op drie basisprincipes. Namelijk het voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur, het voorkomen van ontmoetingen met grote snelheids- en richtingsverschillen en het voorkomen van onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

Op basis van de gestelde doelen en uitgangspunten worden vervolgens enkele maatregelen gepresenteerd om toekomstige knelpunten te voorkomen of op te lossen. Deze maatregelen worden opgedeeld in drie wegtypen; centrumring, verkeersring en derde ring.

In de structuurvisie, die in 2011 is opgesteld, wordt vrijwel het gehele plan uit het LTVV overgenomen, alleen de plannen voor een derde ring worden op de lange baan geschoven omdat uit onderzoek is gebleken dat deze in de nabije toekomst niet benodigd zijn.

Uit deze beleidsdocumenten blijkt dat het LTVV in vrijwel alle gevallen leidend is. Omdat het inmiddels al ruim 13 jaar geleden is dat deze visie is opgesteld, wordt in 2013 opnieuw gekeken naar de lange termijnvisie. Uit deze herziening blijkt dat de meeste uitgangspunten van het LTVV nog steeds actueel zijn. Zo is nog steeds het aanpassen van de centrumring naar een verblijfsfunctie het belangrijkste uitgangspunt. De belangrijkste aanpassing die wordt voorgesteld is het wijzigen van de wegen die de centrumring vormen. Vanwege het afsluiten van de Huttenwal wordt aangeraden om deze te vervangen met de Boomkamp, Molenstalweg en Haarstraat. Daarnaast wordt aangegeven dat er rekening gehouden moet worden met een toename in de verkeersintensiteit als gevolg van de ontwikkeling van de stationsomgeving.

HUIDIGE SITUATIE

Om een beter beeld te krijgen van de huidige situatie en de actuele knelpunten is het van belang de situatie te analyseren. Deze analyse bestaat uit drie delen. Allereerst wordt het tracé van de centrumring gepresenteerd. Vervolgens zullen beschikbare gegevens worden geanalyseerd. De derde en laatste stap van de analyse is de presentatie van de resultaten van een uitgevoerd onderzoek naar de intensiteiten op de centrumring.

TRACÉ

De centrumring wordt in de geactualiseerde versie van de Lange Termijnvisie Verkeer & Vervoer gevormd door de Haarstraat, Hogepad, Oranjestraat, Verlengde Oranjestraat, Enterstraat, Watermolen, Boomkamp en de Molenstalweg. Dit tracé is ook afgebeeld in figuur 2. In deze figuur is de centrumring rood gemarkeerd. De verkeersring is groen gemarkeerd en de zogenaamde 'inprikkers', de verbindingen tussen beide ringen, zijn blauw gearceerd. Binnen de centrumring bevindt zich het toeristische centrum van Rijssen.

FIGUUR 2. BINNENRING (ROOD), VERKEERSRING (GROEN) & INPRIKKERS (BLAUW) IN RIJSSEN.

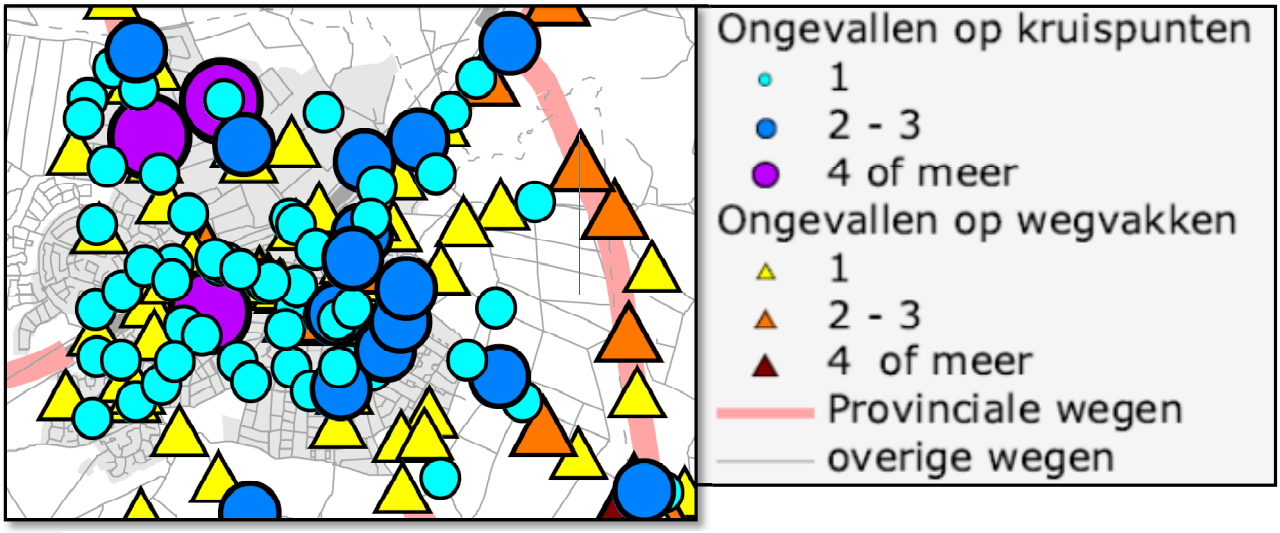
In *Bijlage A; Trace Centrumring* staat een uitgebreide beschrijving van de gehele centrumring. Uit deze anayse valt op dat een groot deel van de centrumring op dit moment een verkeersfunctie en de bijbehorende vorm en uitstraling heeft. Daarnaast wordt het ringconcept onderbroken door de voorrangsituaties op de kruising Enterstraat/Oranjestraat, Enterstraat/Wierdensestraat, Oranjestraat/Verlengde Oranjestraat en de éénrichtingssituatie op de Enterstraat. Op deze punten is de inrichting dusdanig dat een andere route dan de ring de doorgaande route is.

GEGEVENS

Met betrekking tot het verkeer in Rijssen zijn een aantal gegevens beschikbaar. Belangrijkste gegevensbron is hierbij een onderzoek dat uitgevoerd is door Goudappel Coffeng in opdracht van de Gemeente Rijssen-Holten. In dit onderzoek is aan de hand van een verkeersmodel voor de Regio Twente bepaald wat de verwachte intensiteiten zullen zijn in 2020. Deze gegevens zijn weergegen in *Bijlage C; Verwachte Intensiteiten.* Uit deze gegevens valt op te maken dat een deel van de centrumring te maken krijgt met intensiteiten die niet passen bij de toekomstige verblijfsfunctie. Het gaat hierbij vooral om de Haarstraat en het Hogepad waar etmaalintensiteiten van ruim 9.000 voertuigen verwacht worden. Bij een dergelijke intensiteit kan niet gesproken worden over een verblijfsfunctie, maar veeleer van een verkeersfunctie. Dezelfde studie laat echter ook zien dat deze intensiteiten, door het implementeren van een aantal maatregelen, gereduceerd kunnen worden. Zo wordt voorspeld dat door een groot deel van de centrumring in te richten als 30 km/u zone, de intensiteit met ongeveer een derde zal

afnemen naar ongeveer 6.000 voertuigen per etmaal. Een aanpassing van de infrastructuur lijkt op basis van deze gegevens dus een goed middel om de intensiteit op de centrumring te reduceren.

Naast de gegevens over verwachte intensiteiten, zijn er ook gegevens beschikbaar over ongevallen en overlast. Deze gegevens zijn afgebeeld in figuur 3 en 4.



FIGUUR 3. OVERZICHT VAN GEREGISTREERDE ONGEVALLEN

Uit de ongevalgegevens in figuur 3 (letselongevallen in de laatste 4 jaar) blijkt dat er regelmatig ongevallen op de centrumring plaatsvinden. Exacte gegevens over de locatie en de ernst van het ongeval zijn niet beschikbaar, maar het overzicht suggereert dat de verkeersveiligheid op de centrumring verbeterd kan worden.

Uit figuur 4 blijkt dat de centrumring een forse geluidsbelasting kent. De gewenste functieverandering zal zorgen voor minder (doorgaand) verkeer op de ring. Deze intensiteitsvermindering zal ook een positief effect hebben op de geluidshinder die de omwonenden ondervinden.

FIGUUR 4. OVERZICHT GELUIDSBELASTING

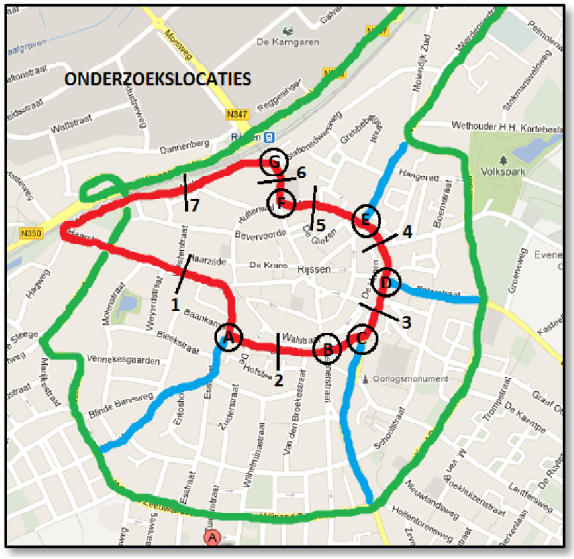
In het Parkeeronderzoek Rijssen wordt door de gemeente Rijssen-Holten geconcludeerd dat er nu en in de nabije toekomst voldoende parkeercapactieit is in het centrum. Omdat de ruimte voor uitbreiding van deze capaciteit beperkt is, wordt aangeraden om bij aanpassingen aan de centrumring geen parkeerplaatsen verloren te laten gaan en waar mogelijk ruimte te reserveren voor toekomstige parkeercapaciteitsuitbreiding.

In de fietsvisie van de gemeente wordt aangegeven dat de volledige centrumring is aangemerkt als hoofdfietsroute en de Haarstraat als `Plusroute' vanwege de hoge fietsintensiteit. Op de rotonde Haarstraat/Holterstraatweg passeren dagelijks 6.300 fietsers zo blijkt uit deze fietsvisie. Dit is voor een plaats met een inwoneraantal als Rijssen erg veel. Er kan dus gesproken worden over een echte fietsstad.

In het structuurplan wordt een uitbreiding van de stationsomgeving gepresenteerd. In de toekomst worden hier enkele winkels gerealiseerd. Dit wordt verwerkt in de verkeersintensiteiten door rekening te houden met een toename van 2000 mvt/etmaal.

OBSERVATIE HUIDIGE SITUATIE

De beschikbare gegevens leveren de nodige informatie, maar door de situatie in werkelijkheid te bekijken is het mogelijk aanvullende informatie te verzamelen. Het doel van dit onderzoek is om zaken die niet in de beschikbare cijfers terug komen, toch te achterhalen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan onveilige situaties en onverwachte gedragingen van gebruikers.



FIGUUR 5. ONDERZOEKSLOCATIES

Om deze gegevens te achterhalen, is de gehele centrumring systematisch geinspecteerd. Elke dwarsdoorsnede is in kaart gebracht d.m.v. een foto en een telling/observatie. Tijdens de telling, die 15 minuten duurt, wordt bijgehouden hoeveel voertuigen vanuit welke richting passeren. Daarnaast zijn ook verschillende kruisingen meegenomen in dit onderzoek. Bij deze kruisingen wordt met behulp van een telling achterhaald welke richting dominant is, en er wordts gekeken of er gevaarlijke en/of onwenselijke situaties voorkomen. Deze tellingen worden uitgevoerd op de locaties zoals aangegeven in figuur 5. Voor deze locaties is gekozen omdat zo elk wegvak tussen twee grotere zijwegen meegenomen wordt. De kruisingen zijn gekozen omdat zo de aansluitingen met de inprikkers meegenomen worden en daarnaast een aantal kruispunten dat nu is geregeld door middel van voorrangssituaties of verkeerslichten in kaart wordt gebracht.

Het protocol voor de uitvoering en alle resultaten van deze observatie zijn te vinden in *Bijlage B; Verkeerstellingen*. De belangrijkste resultaten van de uitgevoerde analyse zijn;

- De Haarstraat en het Hogepad zijn de intensiefst belaste delen van de centrumring.
- De fietsbelasting is veruit het grootst op de Haarstraat (120 fietsers per kwartier in de spits)
- Het station is in de ochtendspits een bestemming van veel fietsverkeer
- Gemotoriseerd verkeer neemt toe in de avondspits
- Er worden meer verplaatsingen per fiets gemaakt in de middaguren dan in de avondspits.
- Een aantal kruisingen (A, D, F en G) kennen onverwachte en gevaarlijke gedragingen van fietsers. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het al fietsend gebruik van voetgangersoversteekplaatsen, het fietsen over de stoep en foutief voorsorteren.
- Op vrijwel elk kruispunt is de centrumring de belangrijkste route voor het gemotoriseerde verkeer. Op sommige kruispunten is echter de voorrangsroute ook een belangrijke richting.
- Het fietsverkeer maakt regelmatig gebruik van de centrumring, maar ook de toegang tot het centrum is op veel kruispunten een belangrijke richting voor het fietsverkeer
- Zowel de verwachte intensiteiten als de gegevens uit de tellingen laten in hoofdlijnen dezelfde patronen zien wat betreft de motorvoertuigenbelasting op de centrumring.

PROGRAMMA VAN EISEN

Veel verschillende partijen hebben een mening over de herinrichting van de centrumring van Rijssen. Om een beter beeld te krijgen van de verschillende actoren die betrokken zijn bij de herinrichting is een actorenanalyse uitgevoerd. In deze analyse worden de actoren en hun relatie tot de centrumring kort toegelicht. Deze analyse resulteert uiteindelijk in een macht-belangmatrix. Deze matrix geeft een overzicht van de posities en verhoudingen van de verschillende actoren en dient als hulpmiddel voor het opstellen van het definitieve Programma van Eisen.

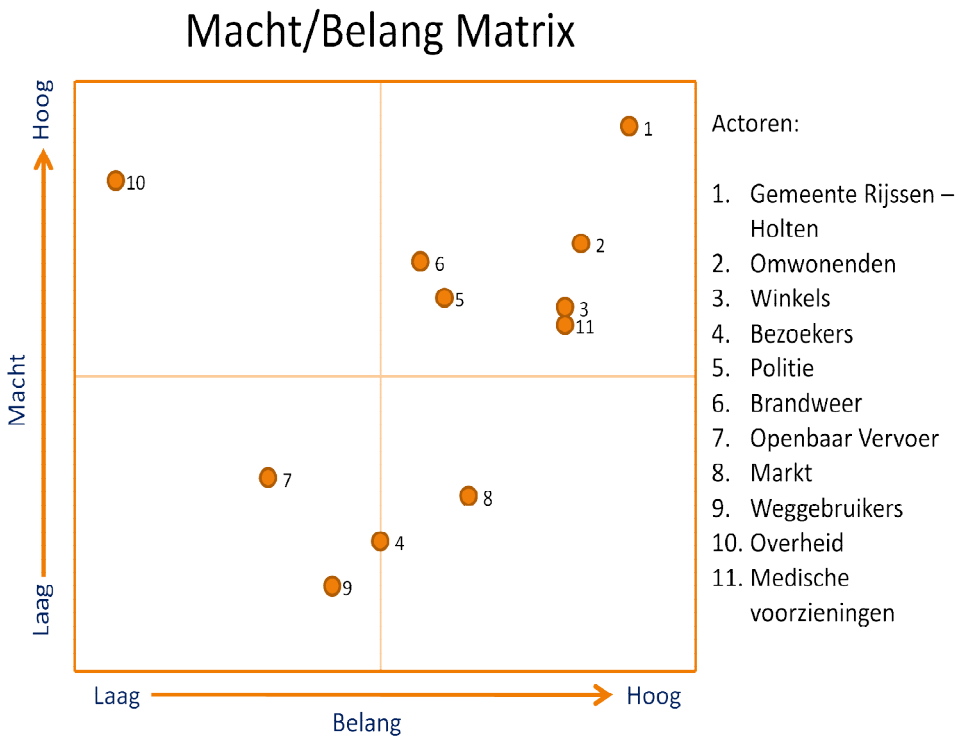
Voordat dit Programma van Eisen kan worden opgesteld, moeten de eisen en wensen vanuit de verschillende actoren worden geïnventariseerd. Deze eisen zijn in kaart gebracht door het lezen van (beleids)documenten en gesprekken met de betreffende actoren. Wanneer alle eisen en wensen verzameld zijn, kan het Programma van Eisen worden opgesteld. Bij conflicterende eisen of wensen is een keuze gemaakt voor een oplossing op basis van een beschreven argumentatie.

ACTORENANALYSE

Door middel van de actorenanalyse wordt duidelijk welke partijen een rol spelen bij de herinrichting van de centrumring en wat de positie van een betreffende actor is in het speelveld der actoren. Uit de actorenanalyse volgt dat er gesproken kan worden over de volgende groepen actoren:

- Gemeente
- Omwonenden
- Winkels
- Bezoekers
- Politie
- Brandweer
- Openbaar vervoer
- Markt
- Weggebruikers
- Overheid
- Medische voorzieningen

Al deze actoren worden beschreven in *Bijlage D; Actorenanalyse.* Daarnaast is de mate van belang en de hoeveelheid macht van alle actoren ingeschat. Op basis van deze inschatting is een zogenaamde macht-belangmatrix gecreëerd. Deze matrix is te vinden in figuur 6. Bij het opstellen van het Programma van Eisen en de keuzes die daarbij gemaakt moeten worden, kan de matrix gebruikt worden om de posities en belangen van verschillende partijen eenvoudig te kunnen vergelijken.



FIGUUR 6. MACHT-BELANGMATRIX

VERZAMELDE EISEN

De verschillende actoren, die hiervoor beschreven zijn, hebben allemaal een eigen visie op het herinrichten van de centrumring. Deze visie uit zich in de wensen en eisen die de partijen hebben. Om een breed gedragen Programma van Eisen op te stellen, is het van belang om de eisen en wensen van alle actoren mee te nemen. Daarom is voor elke actor geïnventariseerd wat de desbetreffende eisen en wensen zijn. De eisen en wensen vanuit de gemeente volgen voornamelijk uit verschillende beleidsdocumenten. De eisen en wensen van de overige actoren zijn verkregen uit gesprekken met de actoren. Een belangrijke informatiebron hierbij is de bijeenkomst van de klankbordgroep waarbij vrijwel alle actoren aanwezig waren. Tijdens deze sessie kregen de verschillende actoren de kans om aan te geven wat volgens hen de knelpunten en mogelijkheden waren op de centrumring. Een uitgebreid verslag van deze avond is te vinden in *Bijlage F; Aantekeningen 1e Klankbordavond Centrumring*. De eisen van niet aanwezige actoren zijn op een ander moment verzameld. Een overzicht van alle eisen en wensen zoals die geformuleerd zijn door de verschillende actoren, is te vinden in *Bijlage E; Eisenoverzicht*.

PROGRAMMA VAN EISEN

Op basis van de verzamelde eisen & wensen en de macht-belangmatrix is een Programma van Eisen (PvE) opgesteld. Tijdens het opstellen van dit PvE viel op dat er nauwelijks conflicterende eisen waren vanuit de verschillende partijen. Vanwege deze consensus was het nauwelijks nodig om een keuze te maken tussen de belangen van de verschillende actoren. Wel zijn de verschillende eisen en wensen, daar waar nodig, scherper en duidelijker geformuleerd. Het volledige Programma van Eisen is weergegeven in tabel 1.

TABEL 1. PROGRAMMA VAN EISEN

Eisen		
Nr	**Omschrijving**	**Actor**
1	Na herinrichting moet het aantal ongevallen op de centrumring afnemen	Gemeente
2	Het doorgaand verkeer t.o.v. het centrum moet na herinrichting, de centrumring vermijden.	Gemeente
3	Op de centrumring zijn verblijfsactiviteiten van groter belang dan autoverplaatsingen	Gemeente / Winkels
4	Het gebied rond de ring en de centrumring kennen een gelijkwaardig niveau wegen.	Gemeente / Overheid
5	De inrichting van de centrumring moet de gebruiker duidelijk maken wat er van hem verwacht wordt.	Gemeente / Overheid
6	Grote snelheids- en richtingsverschillen komen niet voor op de centrumring na de herinrichting.	Gemeente / Overheid
7	Na herinrichting moet de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen goed zijn.	Gemeente
8	De fietsinfrastructuur uit de verschillende richtingen moet goed aansluiten op de fietsinfrastructuur van centrumring.	Gemeente
9	De herinrichting van de centrumring moet de fietsveiligheid vergroten	Gemeente
10	De fietsinfrastructuur van de binnenring is gericht op een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer.	Gemeente
11	De delen van de centrumring die gebruikt worden door buslijnen, moeten hierop gedimensioneerd worden.	Gemeente / Openbaar Vervoer
12	Bij de herinrichting moet uitgegaan worden van een extra verkeersintensiteit van 2000 mvt/dag in de stationsomgeving.	Gemeente
13	De beeldkwaliteit van plein De Hoge Wal moet door de herinrichting verbeterd worden.	Gemeente
14	De bestaande parkeervoorzieningen moeten goed aansluiten op de centrumring.	Gemeente
15	Bij herinrichting van de centrumring moet minimaal een zelfde aantal parkeerplaatsen als in de oude situatie gerealiseerd worden.	Gemeente
16	Bij herinrichting moet er voldoende fietsparkeergelegenheid gerealiseerd worden op het plein Hoge Wal.	Gemeente / Winkels
17	Door de herinrichting van de centrumring moet de relatie tussen het Station en het Schild versterkt worden.	Gemeente
18	De herinrichting moet gefaseerd uitgevoerd kunnen worden.	Gemeente
19	Het budget voor de herinrichting bedraagt ongeveer 2 miljoen euro.	Gemeente
20	De afsluiting van de Huttenwal tussen De Krans en Plein Hoge Wal moet gehandhaafd worden.	Gemeente
21	De verbinding via de Haarzijde kan niet opgewaardeerd worden in de herinrichting.	Gemeente
22	Verschillende actoren dienen betrokken te worden bij de planvorming van de herinrichting.	Gemeente
23	Fietsverkeer in tegengestelde richting moet verschillende infrastructuur gebruiken.	Medische voorzieningen / Omwonenden

24	De herinrichting voorkomt onoverzichtelijke situaties op de centrumring.	Omwonenden / Winkels / Med. Voorz. / Politie / VVN
25	VOP's in bochten komen vanwege de veiligheid niet voor in de herinrichtingsplannen	Omwonenden / VVN / Winkels / Politie
26	De kruising Centrumring/Esstraat wordt vanwege de drukte aangepast in de herinrichting.	VVN / Omwonenden / Winkels
27	Na herinrichting moeten de parkeervoorzieningen duidelijk worden aangegeven.	Winkels / Omwonenden / Bezoekers
28	De herinrichting voorkomt of verbied het laden en lossen op plaatsen waar gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.	Winkels / Politie
29	De minimale profielbreedte bedraagt na herinrichting 6 meter.	Brandweer
30	De unieke laanstructuur van de Haarstraat mag niet verloren gaan in de herinrichtingsplannen.	Omwonenden / Winkels
31	Het aantal aansluitingen op de centrumring moet in de nieuwe situatie beperkt worden.	VVN / Politie / Med. Voorz
32	De stationsomgeving moet heringericht worden als 30 km zone.	VVN / Politie
33	Creeër in de nieuwe situatie een fietsverbinding tussen de Walstraat en de Huttenwal.	Winkels
34	Zorg voor een efficiënte laad en losvoorziening voor Winkelcentrum de Hoge Wal.	Winkels / Politie
35	De aansluiting op de fietstunnel in de stationsomgeving moet d.m.v. herinrichting veiliger worden gemaakt.	VVN / omwonenden
36	Het plein Hoge Wal moet ook na herinrichting beschikbaar blijven voor activiteiten.	Winkels
37	Overstekende bewegingen moeten veilig uitgevoerd kunnen worden.	VVN / Politie / Omwonenden
38	De voorzieningen in het centrum moeten goed bereikbaar blijven	Winkels / Bezoekers
39	Na herinrichting moet het marktplein goed bereikbaar blijven voor voertuigen met aanhanger.	Markt
40	Bij het ontwerp moeten de geldende ontwerprichtlijnen in acht worden genomen	Overheid
41	Het herinrichtingsplan moet voldoen aan bepalingen uit de wegenverkeerswet, het reglement verkeersregels en verkeerstekens & Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)	Overheid

Wensen		
Nr	**Omschrijving**	**Actor**
1	Omrijdende bewegingen van fietsers moeten door de herinrichting geminimaliseerd worden.	Gemeente
2	Bij de herinrichting moet ruimte gereserveerd worden voor toekomstige uitbreiding van de parkeercapaciteit	Gemeente
3	Kruisingen van inprikkers met de centrumring zijn aanleiding voor een accent in de beplanting.	Gemeente
4	Na herinrichting moet de parkeervoorziening aan de achterzijde van de apotheek beter bereikbaar zijn.	Medische voorzieningen
5	De parkeervoorzieningen aan de Haarstraat moeten aangepast worden in de herinrichtingsplannen.	Omwonenden / Med. Voorz. / Winkels

6	Het toepassen van 'mini-rotondes' op kruisingen heeft de voorkeur.	Omwonenden / VVN
7	Versterkt in de herinrichting de groenstructuur daar waar mogelijk.	Omwonenden / Winkels
8	De dimensionering van de bocht in de molenstalweg moet aangepast worden.	Omwonenden
9	Creeër in de herinrichtingsplannen voldoende parkeercapaciteit rondom de Westerkerk.	Omwonenden / Med. Voorz.
10	Bij de herinrichting gaat de voorkeur uit naar fietsers op de rijbaan.	Omwonenden / Winkels / Med. Voorz. / Politie / VVN
11	Pas zoveel mogelijk eenzelfde inrichting toe in de herinrichtingsplannen.	VVN / Politie / Omwonenden
12	De huidige situatie op de Enterstraat moet aangepast worden in het herinrichtingsvoorstel.	Winkels / Omwonenden

ONTWERPMETHODE

Om de derde, vierde en vijfde deelvraag te beantwoorden zullen er verschillende ontwerpen gemaakt moeten worden voor de centrumring. De methode die toegepast wordt, is gebaseerd op het functioneel ontwerpen zoals beschreven wordt door Polak (1981). Dit functioneel ontwerpen maakt gebruik van het 'oplossen' van een probleem door het ontwikkelen van verschillende alternatieven. Dit sluit aan bij de derde deelvraag, waar gevraagd wordt naar verschillende mogelijkheden om de wenselijke situatie te creeëren.

De verschillende varianten worden in stappen opgesteld. Allereerst worden er een aantal vlekkenplannen opgesteld. In deze vlekkenplannen wordt door middel van het intekenen van vlekken weergegeven welke functies gefaciliteerd zullen worden. Deze vlekkenplannen vormen vervolgens de basis voor een aantal circulatieplannen. In deze tekenningen wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze het verkeer de verschillende voorzieningen en functies kan bereiken. Vervolgens worden deze circulatieplannen verder uitgewerkt tot een zogenaamd schetsontwerp. In dit schetsontwerp wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe het ontwerp eruit ziet. Kruisingstypes en profielsoorten worden in deze ontwerpen weergegeven. Deze schetsontwerpen zijn de alternatieven waaruit een voorkeursalternatief gekozen zal worden. Deze keuze wordt gedaan op basis van een multicriteria-analyse. Hierin worden de verschillende ontwerpen beoordeeld op een aantal criteria. De variant die hierbij het beste scoort wordt tenslotte gedetailleerder uitgewerkt tot voorkeursalternatief.

Wanneer het voorkeursalternatief opgesteld is, wordt de koppeling gemaakt met het eerder opgestelde programma van eisen. Door te toetsen of het ontwerp voldoet aan de gestelde eisen, wordt nagegaan of het ontwerp voldoet aan de verwachtingen van de actoren.

VLEKKENPLANNEN

In dit hoofdstuk wordt de eerste stap in het ontwerpproces, het opstellen van vlekkenplannen, toegelicht. Hierbij worden eerst de verschillende functies beschreven en vervolgens worden de vlekkenplannen gepresenteerd.

FUNCTIES

De volgende functies zijn in de vlekkenplannen toegeschreven aan verschillende gebieden:

Ontsluiting
De functie 'ontsluiting' houdt in dat het gebied een verbinding faciliteert. In de meeste gevallen gaat dit om de verbinding tussen de centrumring en de verkeersring. Deze gebieden hoeven niet ingericht te worden als doorgaande wegen waar het verkeer de grootste prioriteit heeft, maar er zal in de inrichting wel rekening gehouden moeten worden met het aantal verplaatsingen.

Parkeren
De naam van de functie 'parkeren' zegt direct waar deze functie om gaat, namelijk een gebied waar het mogelijk is om te parkeren. Wanneer er niets toegevoegd wordt aan de titel, kan er vanuit gegaan worden dat het hierbij vooral om autoparkeerplaatsen gaat. In het geval van speciale fietsparkeervoorzieningen is dit aangegeven door dit toe te voegen aan de benaming.

Winkelen
De functie winkelen geeft weer welke gebieden aangemerkt worden als specifiek winkelgebied. Dat wil zeggen, waar een verbod geldt voor auto's en in sommige gevallen ook voor fietsers. Het bezoeken van de winkels is in deze gebieden de kernactiviteit.

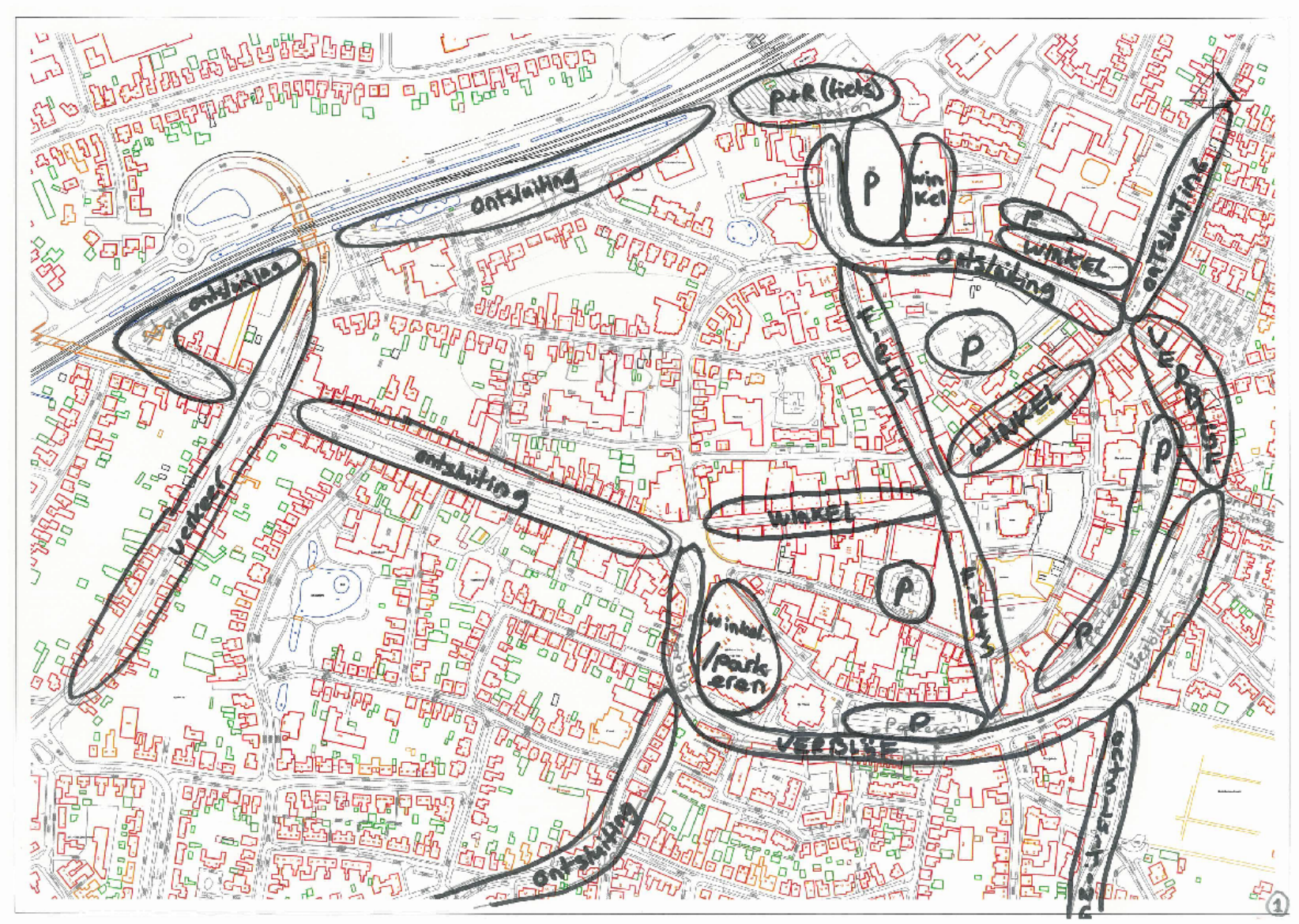
Verblijf
De verblijffunctie wil aangeven dat een gebied ingericht wordt om te verblijven. Hierbij kan gedacht worden aan het parkeren voor een kort bezoek, maar natuurlijk ook het verblijven van de bewoners. Bij deze functie is dus niet de doorstroming het belangrijkste, maar het creeëren van een veilige en rustige leefomgeving.

Verkeer
De verkeersfunctie spreekt voor zich. Waar deze functie wordt toegekend aan een gebied is het belangrijk dat het verkeer de ruimte krijgt. De verplaatsingen van fietsers en voertuigen zijn hier het belangrijkst. Dit is ook terug te zien in de inrichting, waarin de verkeersstromen de prioriteit hebben.

Plein
De functie Plein wil aangeven dat het belangrijk is dat in dit gebied een pleinstructuur wordt gecreeërd. Dergelijke pleinen accentueren de omgeving en vormen herkenbare punten binnen de gemeente. Hoe het plein wordt ingericht, kan verschillen per situatie. Zo zal het ene plein alleen voetgangers kennen en zal het andere plein een vorm van verkeersgebruik kennen.

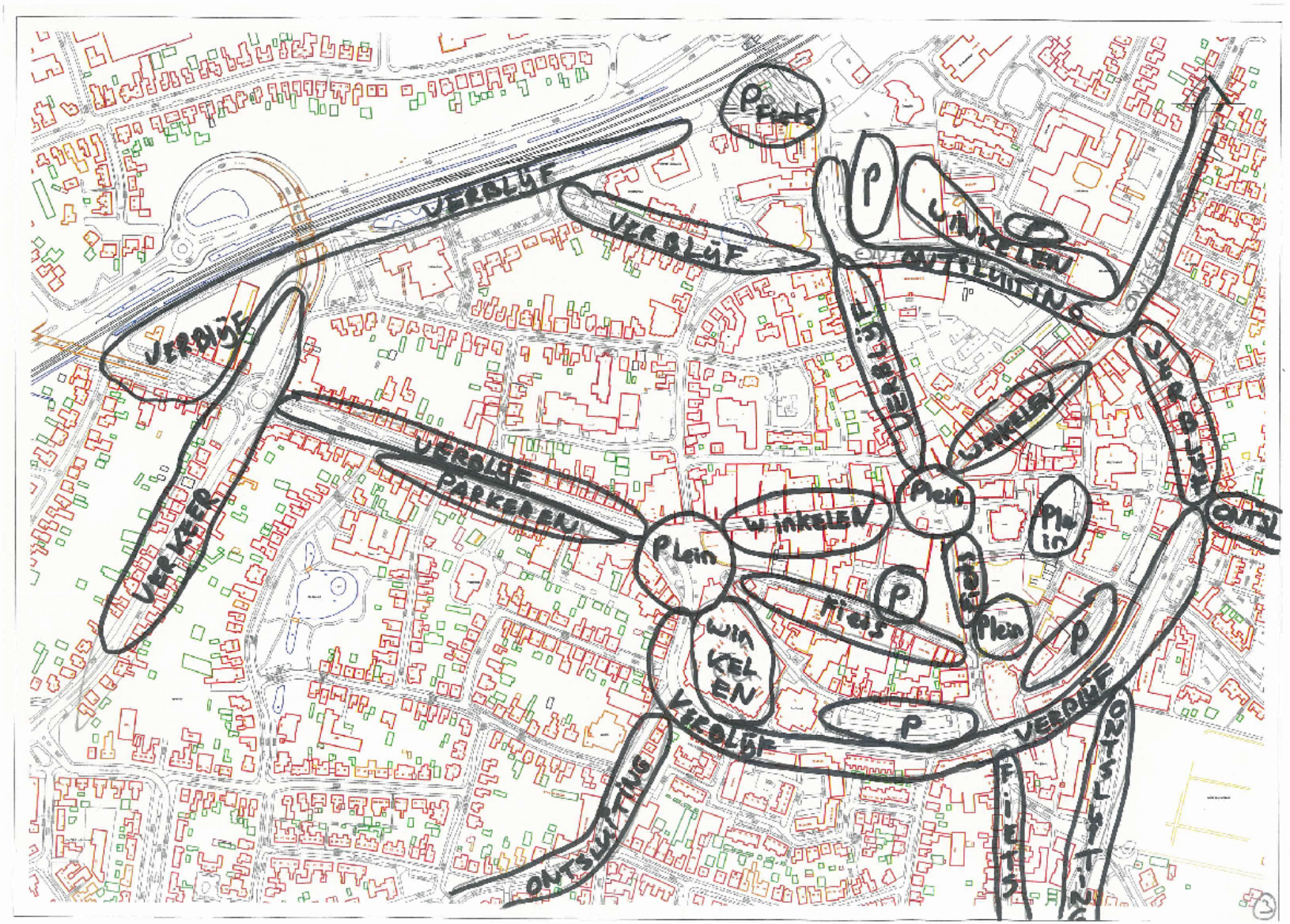
Fiets
De functie Fiets benadrukt het belang van een gebied voor de fietsgebruiker. De toekenning van deze functie wil niet zeggen dat er alleen fietsers gebruik (mogen) maken van dit gebied, maar wel dat er in de inrichting nadrukkelijk aandacht wordt besteedt aan deze groep van gebruikers.

Het eerste vlekkenplan is weergegeven in figuur 7. Dit vlekkenplan wordt gekenmerkt door een aantal ‘inprikkers’, die gericht zijn op het ontsluiten van het het centrum. Daarnaast is de ring opgedeeld in twee verschillende delen. Het noordelijke deel wordt vooral gebruikt als ontsluitingsroute voor de noordelijk gelegen supermarkten en overige winkels. Het zuidelijke deel van de centrumring is ingericht als verblijfsfunctie. Daarnaast is een fietsverbinding gecreeerd tussen het station en het centrum.



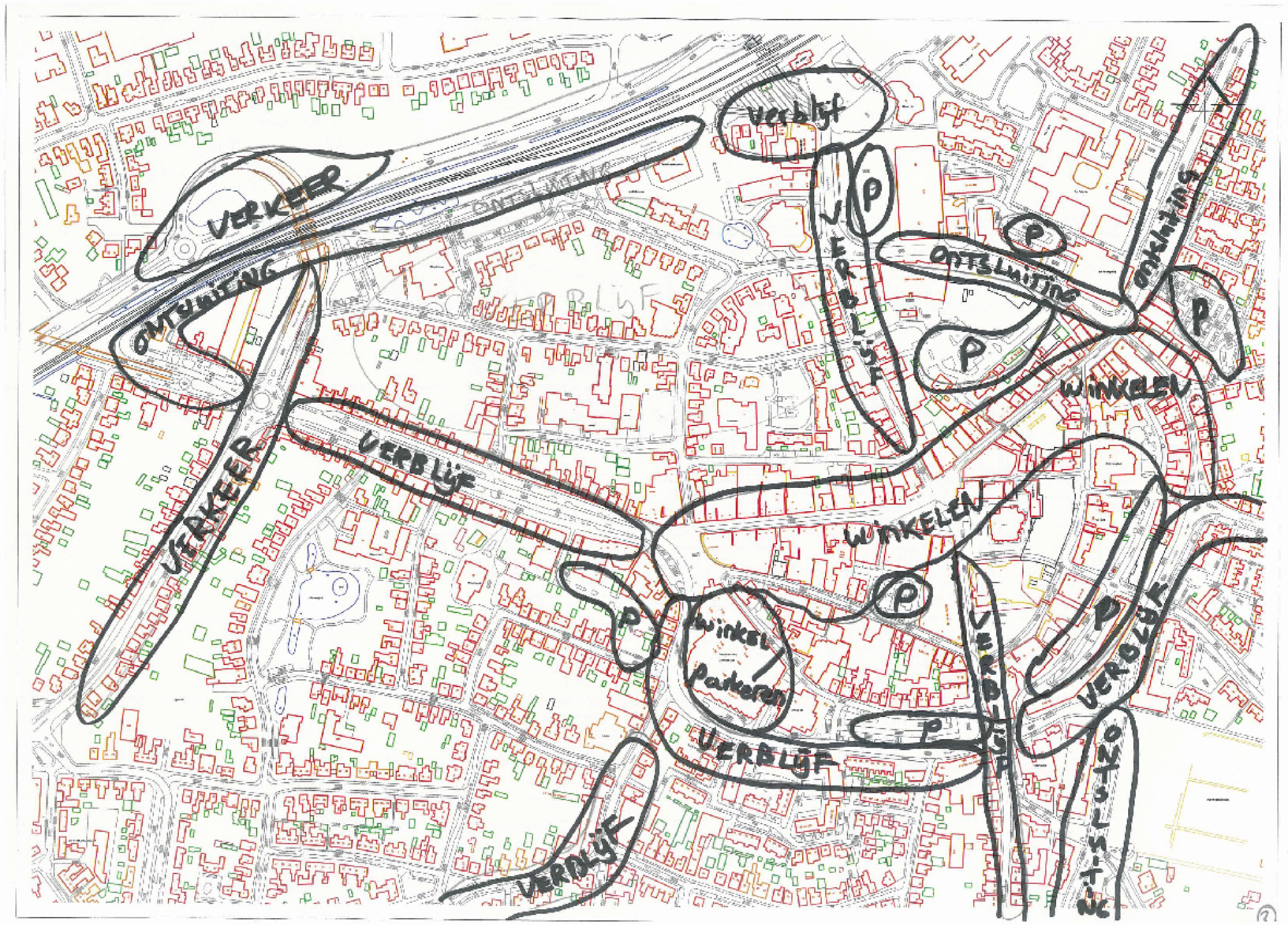
FIGUUR 7. VLEKKENPLAN 1

Het tweede vlekkenplan is weergegeven in figuur 8. Dit vlekkenplan wordt gekenmerkt door het grote gebied dat de winkelfunctie toegewezen krijgt. Daarnaast worden niet alle inprikkers gebruikt als route van en naar het centrum. Ook heeft het gebied tussen het station en het centrum één en dezelfde functie, om zo de relatie tussen deze twee gebieden te versterken. De ring is ook in dit vlekkenplan opgedeeld in twee delen, een noordelijk deel dat vooral gericht is op ontsluiting, en een zuidelijk deel dat ingericht wordt als verblijfsgebied.



FIGUUR 8. VLEKKENPLAN 2

Het derde vlekkenplan is afgebeeld in figuur 9. In dit vlekkenplan wordt extra aandacht gegeven aan het aanleggen/versterken van een aantal pleinen. Daarnaast is er ook ruimte voor fietsroutes en een omleiding van de centrumring bij de stationsomgeving. De ring wordt in dit vlekkenplan vrijwel geheel gezien als verblijf functie. Alleen het deel van de ring dat leidt naar de Albert Heyn & Jumbo krijgt de ontsluitingsfunctie.



FIGUUR 9. VLEKKENPLAN 3

RESUME

Door het opstellen van de verschillende vlekkenplannen is een beter overzicht verkregen van de verschillende functies die op en rondom de centrumring vervuld (kunnen) worden. Uit het opstellen van verschillende varianten blijkt dat er met betrekking tot de inrichting en de toekomstige functie, keuzes gemaakt kunnen en moeten worden. Zo kan de ring een meer op ontsluiting gerichte of juist op verblijf gerichte functie krijgen. Ook kunnen de inprikkers verschillend worden gecategoriseerd en is het mogelijk om met de functies in het centrum te variëren. Al deze verschillende opties zullen leiden tot verschillende ontwerpen.

CIRCULATIEPLANNEN

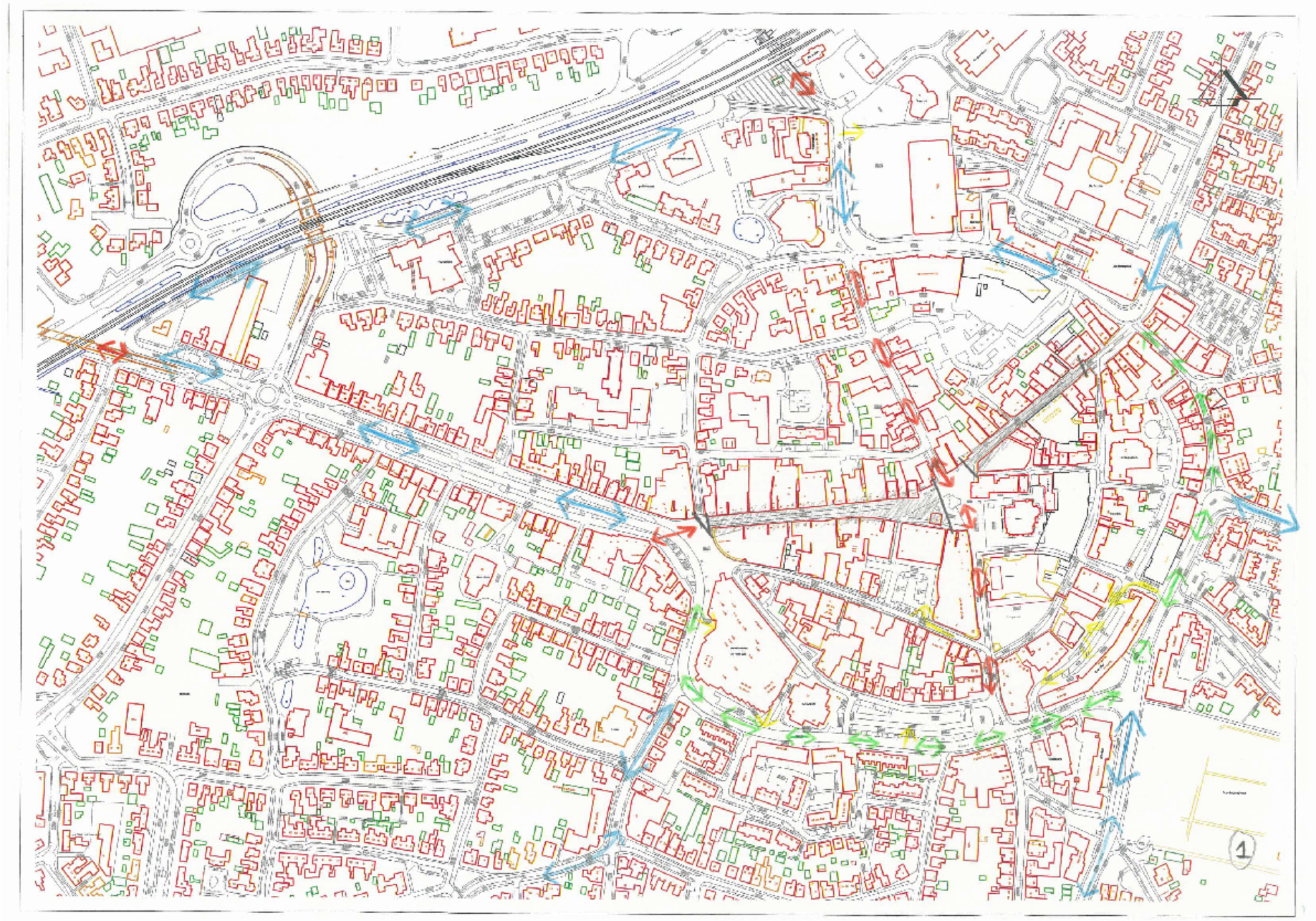
In dit hoofdstuk worden de verschillende circulatieplannen gepresenteerd. In deze circulatieplannen wordt, zoals de naam al suggereert, de verkeerscirculatie weer gegeven. Een circulatieplan bestaat uit een kaart waarop met pijlen wordt aangegeven hoe het verkeer zich door het gebied zal verplaatsen. Hierbij worden twee verschillende stromen onderscheiden. Ten eerste is er de algemene verkeersstroom. Deze bestaat uit eigenlijk alle mogelijke verkeersdeelnemers, zowel motorvoertuigen als fietsers en voetgangers. Een tweede categorie is het fietsverkeer. Omdat sommige locaties met de fiets op een kortere of efficiëntere wijze te bereiken zijn en vanwege het grote aantal fietsers in Rijssen, is er voor gekozen om extra aandacht te besteden aan de bijbehorende circulatieplannen voor fietsers.

Na deze presentatie worden de circulatieplannen getoetst op de haalbaarheid. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de ontsluiting van de omgeving, de bereikbaarheid van voorzieningen en mogelijke conflicten. Door deze toetsing ontstaat een beter beeld van de toepasbaarheid van de desbetreffende circulatieplannen.

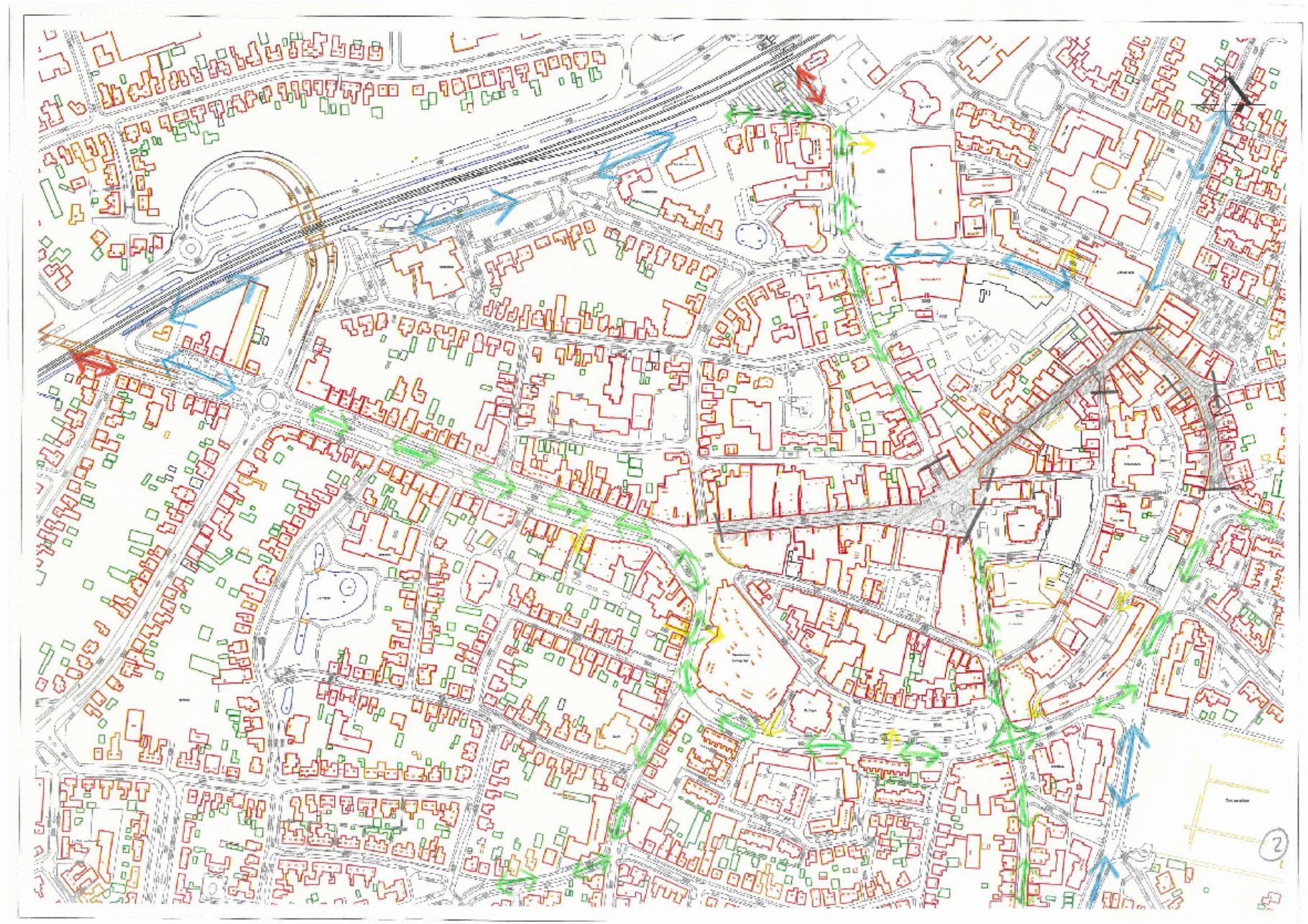
In figuur 10 tot en met 13 op de volgende paginas zijn de opgestelde circulatieplannen weergegeven. Elk circulatieplan is gebaseerd op één van de eerder gemaakte vlekkenplannen. Op basis van de hierin toegekende functies is een plan gemaakt voor de verkeerscirculatie. Dit is in de tekening weergegeven door gebruik te maken van pijlen. Om de overzichtelijkheid te vergroten zijn er voor verschillende stromen ook verschillende kleuren gebruikt. De volgende kleuren zijn gebruikt:

- Blauw = ontsluiting
- Groen = verblijf
- Rood = fiets
- Geel = parkeren
- Grijs = voetgangersgebied

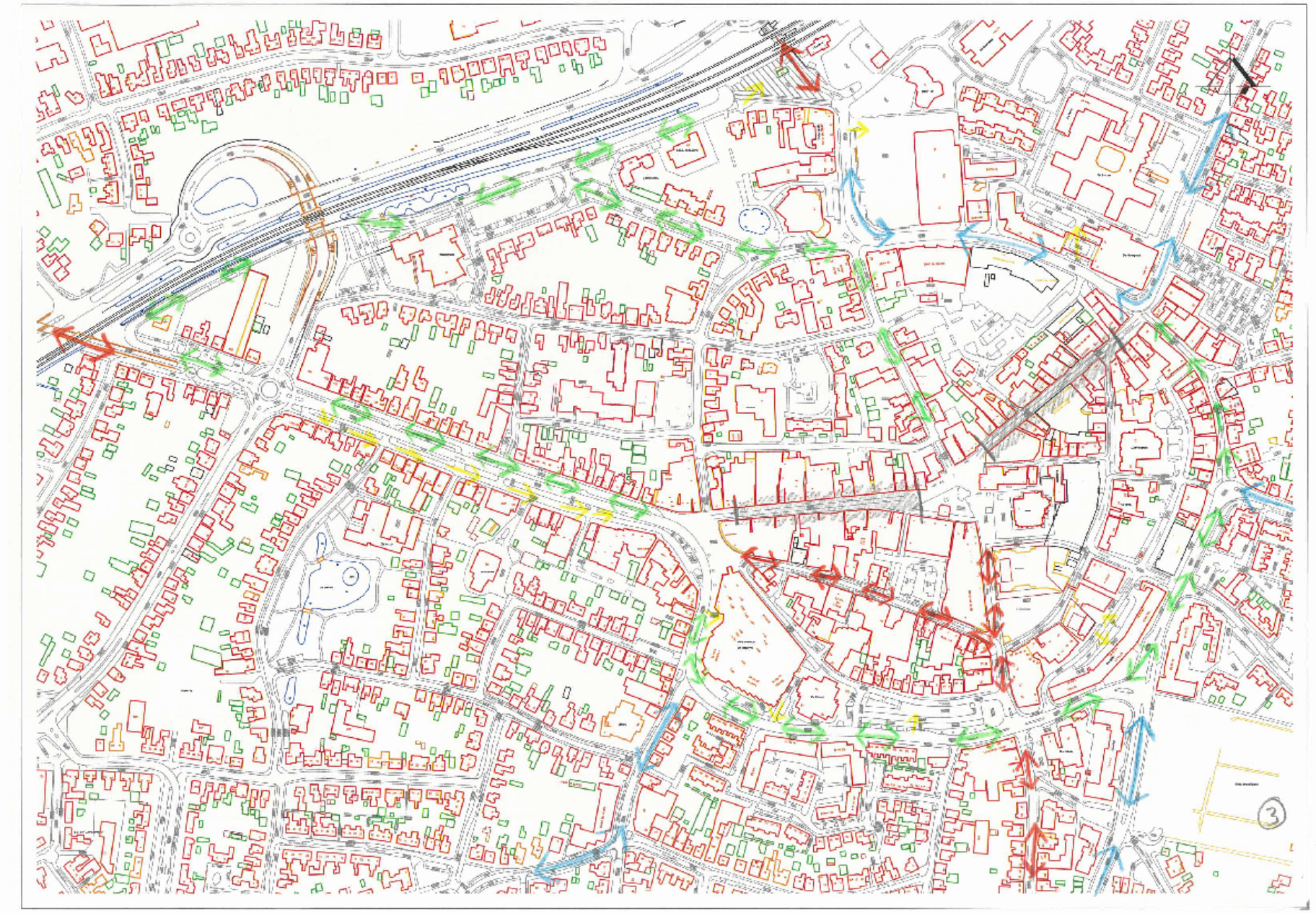
Naast de rijrichting zeggen de pijlen ook iets over de verwachte intensiteit. De grootte van de pijl is namelijk een afspiegeling van het aantal voertuigen dat verwacht wordt. Hoe groter de pijl getekend is, hoe meer verkeer er gebruik maakt van deze route.



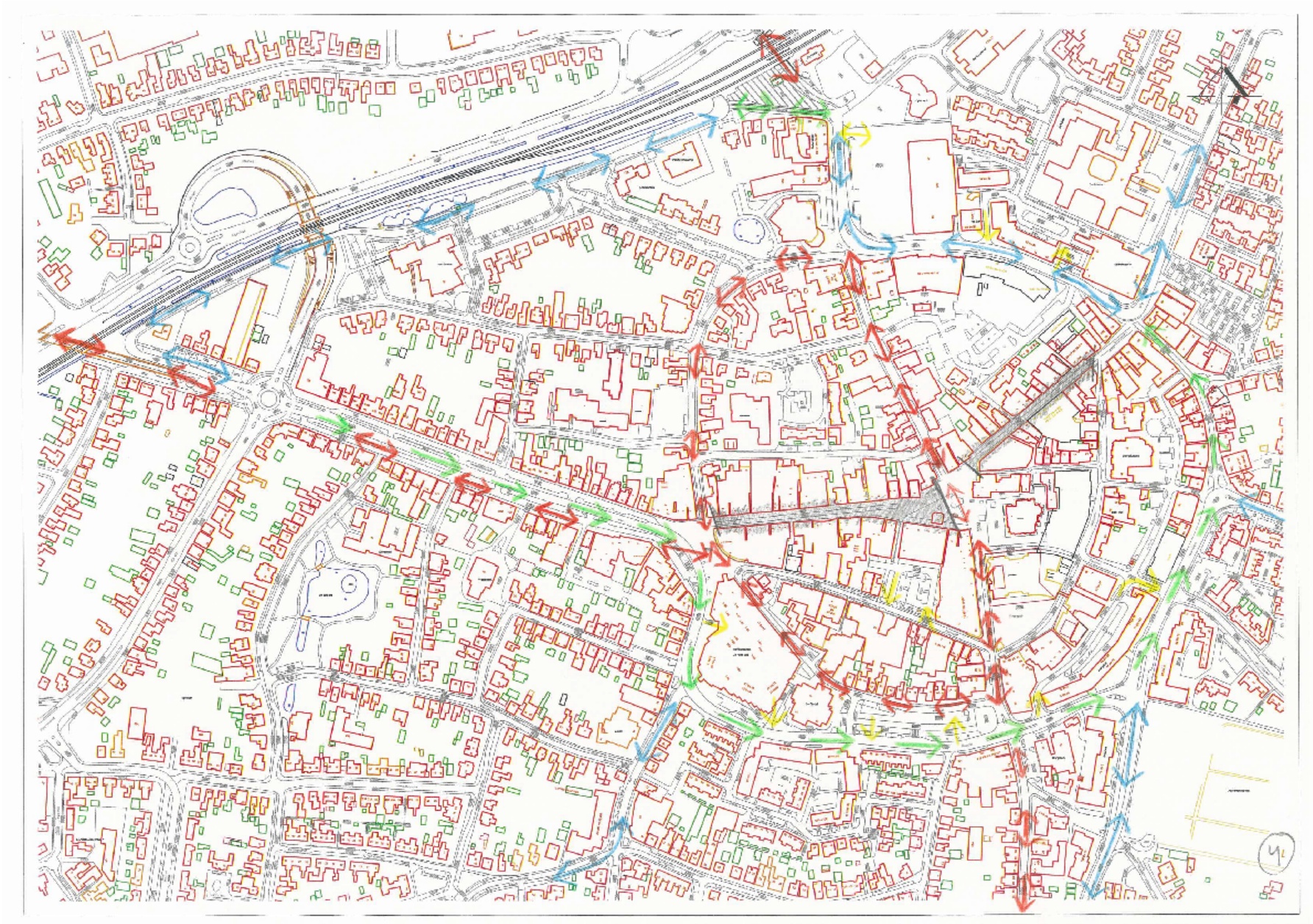
FIGUUR 10. SCHETSONTWERP 1



FIGUUR 11. SCHETSONTWERP 2



FIGUUR 12. SCHETSONTWERP 3



FIGUUR 13. SCHETSONTWERP 4

TOETSING

Nu er enkele circulatieplannen zijn opgesteld, is het van belang te inventariseren of deze plannen haalbaar zijn. Om dit te toetsen wordt het circulatieplan beoordeeld op de volgende punten.

Ontsluiting
Bij dit criterium wordt gekeken of in het circulatieplan de ontsluiting goed geregeld is. Het gaat hierbij om de ontsluiting van de verschilllende woningen, maar ook de bereikbaarheid en ontsluiting van de bedrijfspanden in het gebied worden meegenomen in deze analyse. Door middel van deze controle moet voorkomen worden dat bepaalde delen vrijwel 'afgesloten' worden van het hoofdwegennet.

Intensiteit op wegvakken
Een ander criterium waarop de circulatieplannen beoordeeld dienen te worden is de intensiteit op de verschillende wegvakken van de centrumring. Deze intensiteit wordt beoordeeld door de intensiteit op verschillende delen van de centrumring in te schatten aan de hand van de verkeersstromen en de verwachte intensiteiten zoals weergegeven in *Bijlage C*.

Veiligheid
Een vierde criterium voor het beoordelen van de circulatieplannen is de veiligheid. Om tot een beoordeling op dit punt te komen, wordt gekeken naar de verschillende verkeerssstromen en de ontmoetingen en kruisingen hier tussen. Omdat er in een circulatieplan nog geen plannen op detailniveau beschikbaar zijn, zal vooral gekeken worden naar de mogelijke conflicten tussen verkeersstromen.

Knelpunten
Een tweede criterium waarop de circulatieplannen worden getoetst, is het ontstaan van knelpunten. Wanneer de circulatieplannen in de praktijk gebracht worden, is het belangrijk dat er niet ergens op de centrumring knelpunten ontstaan. Deze mogelijke knelpunten worden ingeschat op basis van de voorspelde verkeersstromen.

In tabel 2 is weergegeven wat de resultaten zijn van de toetsing op de hierboven beschreven criteria. In deze figuur wordt voor elk criterium puntsgewijs opgesomd wat het circulatieplan kenmerkt. Dit kunnen zowel positieve als negatieve gevolgen van het circulatieplan zijn. Positieve effecten zijn in groen weergegeven en negatieve effecten in het rood.

RESUME

Uit het opstellen en toetsen van circulatieplannen kan geconcludeerd worden dat er een aantal mogelijkheden zijn tot het herinrichten van de centrumring. De gepresenteerde circulatievarianten hebben allen hun eigen sterke en zwakke punten zoals blijkt uit tabel 2, waarin de toetsing wordt gepresenteerd. Uit deze toetsing blijkt dat geen van de circulatieplannen dusdanige problemen oplevert, dat deze in het vervolg van het ontwerpproces genegeerd zou moeten worden.

Toetsing Circulatieplannen	*Ontsluiting*	*Knelpunten*	*Intensiteit*	*Veiligheid*	*Overig*
Circulatieplan 1	• Veel ontsluitingswegen • Centrum goed bereikbaar per fiets	• Fietsoversteek Hoge Wal • Drukte Stationsomgeving	• Noordelijke deel ruim opgezet • Inprikkers gericht op ontsluiting	• veel kruisingen met functieverschillen	• versterking (fiets)verbinding station – centrum
Circulatieplan 2	•Slechts een deel van de inprikkers is gericht op ontsluiting • Geen ring structuur, maar twee delen	• Afgesloten centrum vormt barriere tussen noord en zuid	• Een deel van de ring en inprikkers zijn niet ingericht op ontsluiting	• Winkelgebied zonder conflicterende stromen • Geen extra fietsinfrastructuur	• Ontstaan van sluipverkeer door afsluiten Enterstraat
Circulatieplan 3	• Ontsluitingsweg voor station/Jumbo • Woonwijk ten westen van centrum wordt ontsloten door wegen met verblijfsfunctie	• Aangepaste route ring levert mogelijk weerstand op • Plein Hoge Wal vormt kruispunt verschillende stromen	• Inprikkers gericht op ontsluiting	• Fietsvoorziening richting centrum • Aparte parkeervoorziening Haarstraat • Geen doorgaande route Stationsomgeving	-
Circulatieplan 4	• Ontsluiting via éénrichtingsverkeer • Op ontsluiting gerichte inprikkers	• Fietsoversteek plein Hoge Wal	• Drukker op centrumring door rondrijdend verkeer • Fietsinfrastructuur zorgt voor ontlasting ring • Noordelijk deel 'trekt' veel verkeer aan	• Veel scheiding tussen fiets en auto • Geen tegemoetkomend verkeer op groot deel van de ring	• Veel aandacht voor de fietsers

TABEL 2. STERKTE-ZWAKTE ANALYSE

SCHETSONTWERPEN

In dit hoofdstuk worden de schetsontwerpen gepresenteerd. Deze schetsontwerpen zijn opgesteld op basis van de eerder gepresenteerde circulatieplannen. Na de presentatie van de schetsen worden de resultaten van een uitgevoerde sterkte-zwakteanalyse gepresenteerd.

TOELICHTING SCHETSEN

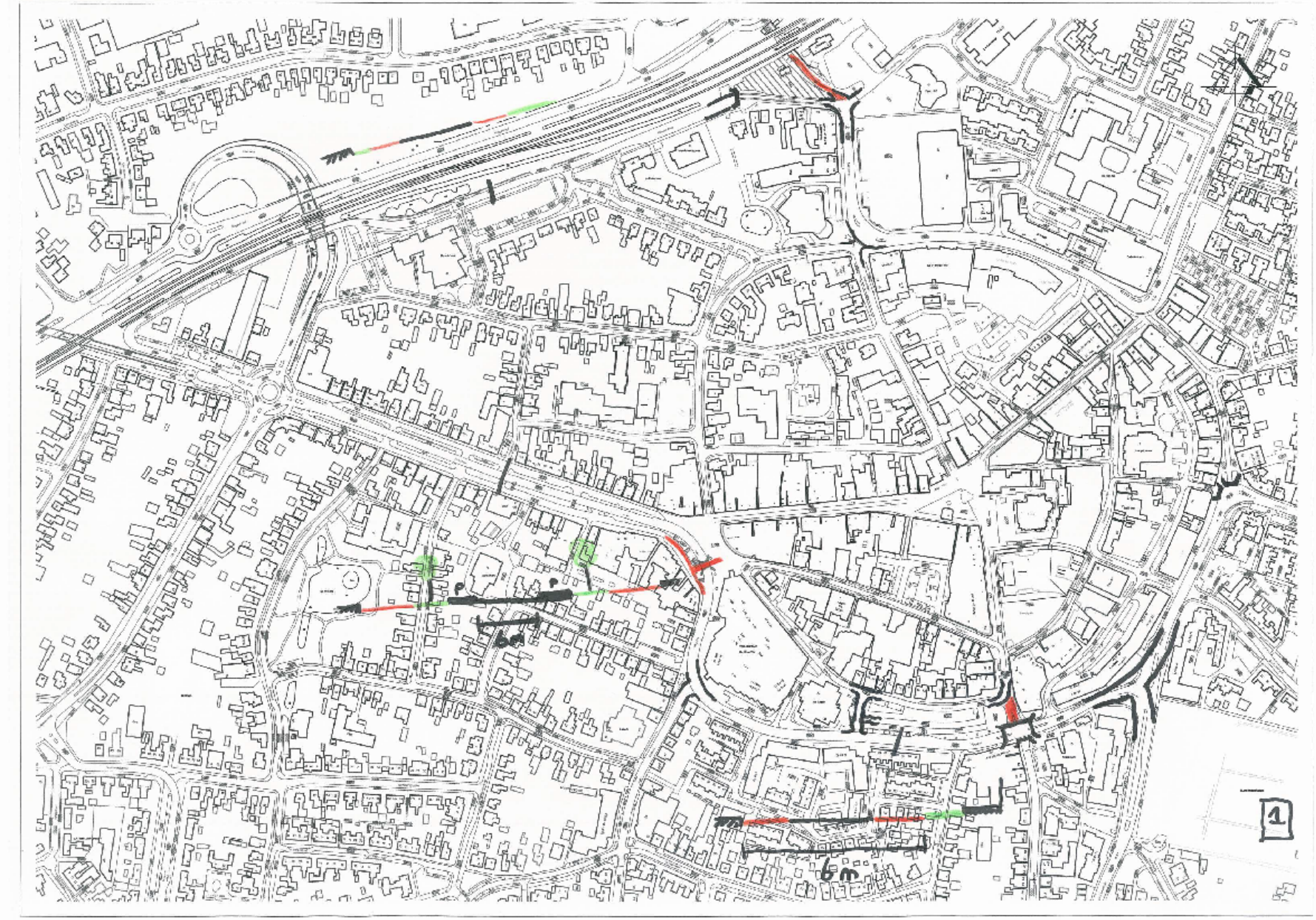
De in een eerdere fase opgestelde circulatieplannen zijn het uitgangspunt voor het opstellen van de schetsen. Elk circulatieplan is de basis voor een schetsontwerp, wat in totaal dus resulteert in vier verschillende ontwerpen. Bij het ontwerpen is vanzelfsprekend rekening gehouden met de beschikbare ruimte. Een toelichting op deze beschikbare ruimte is te vinden in *bijlage H; gevelafstanden.*

Het eerste ontwerp is te vinden in figuur 14. Zoals af te leiden uit deze schets, kan de ring worden opgedeeld in twee delen. Een noordelijk deel en een zuidelijk deel. Het noordelijke deel is vooral op ontsluiting gericht en kent dan ook een maximum snelheid van 50 km/u. Het zuidelijke deel wordt ingericht als verblijfsgebied en kent een maximale snelheid van 30 km/u. Voor de hele ring geldt dat de fietsers geacht worden op de rijbaan te rijden. Daarnaast wordt de huidige, kenmerkende, laanstructuur van de Haarstraat behouden.

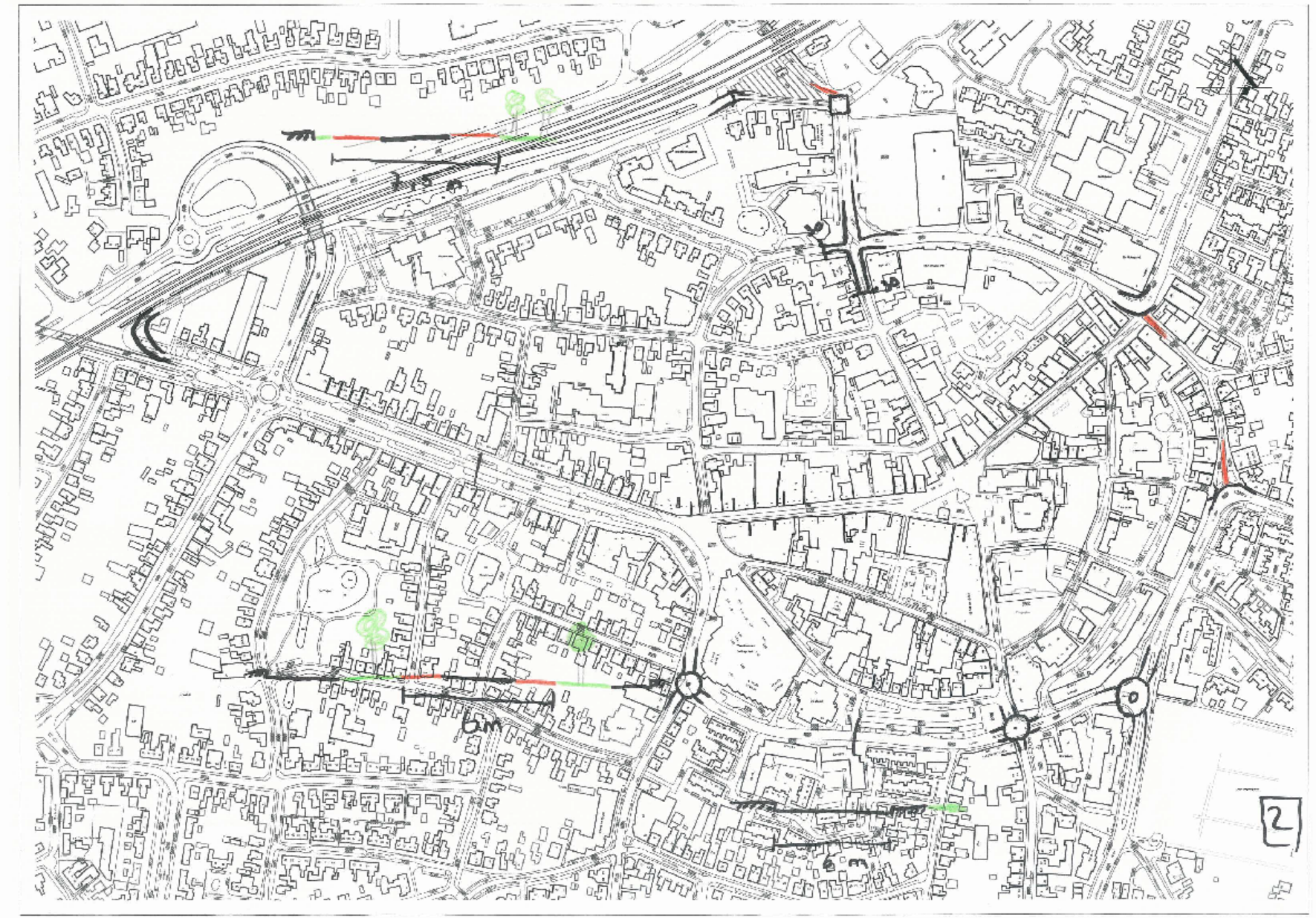
Het tweede ontwerp is weergegeven in figuur 15. Dit ontwerp deelt het centrum van Rijssen in twee delen. Door het afsluiten van de Enterstraat wordt de ring onderbroken en ontstaan er twee afzonderlijke routes. Het zuidelijke deel wordt gekenmerkt door een maximumsnelheid van 30 km/u en het toepassen van zogenaamde mini-rotondes op de kruisingen. Het noordelijke deel kent echter ook delen waar de maximumsnelheid 50 km/u bedraagt. Voor de gehele centrumring geldt dat de fietsers zich op de rijbaan bevinden.

De derde variant in het ontwerp is afgebeeld in figuur 16. Ook dit ontwerp heeft een aantal zaken die uniek zijn. Zo beschikt de Haarstraat over een aparte parkeerstructuur aan beide zeiden van de hoofdrijbaan. Een ander kenmerk van dit ontwerp is het aanpassen van de route van de centrumring. Om de veiligheid in de stationsomgeving te vergroten wordt het tracé naar het zuiden verplaatst. De snelheid op de gehele ring bedraagt in deze schets 30 km/u en de kruisingen worden veelal verhoogd uitgevoerd.

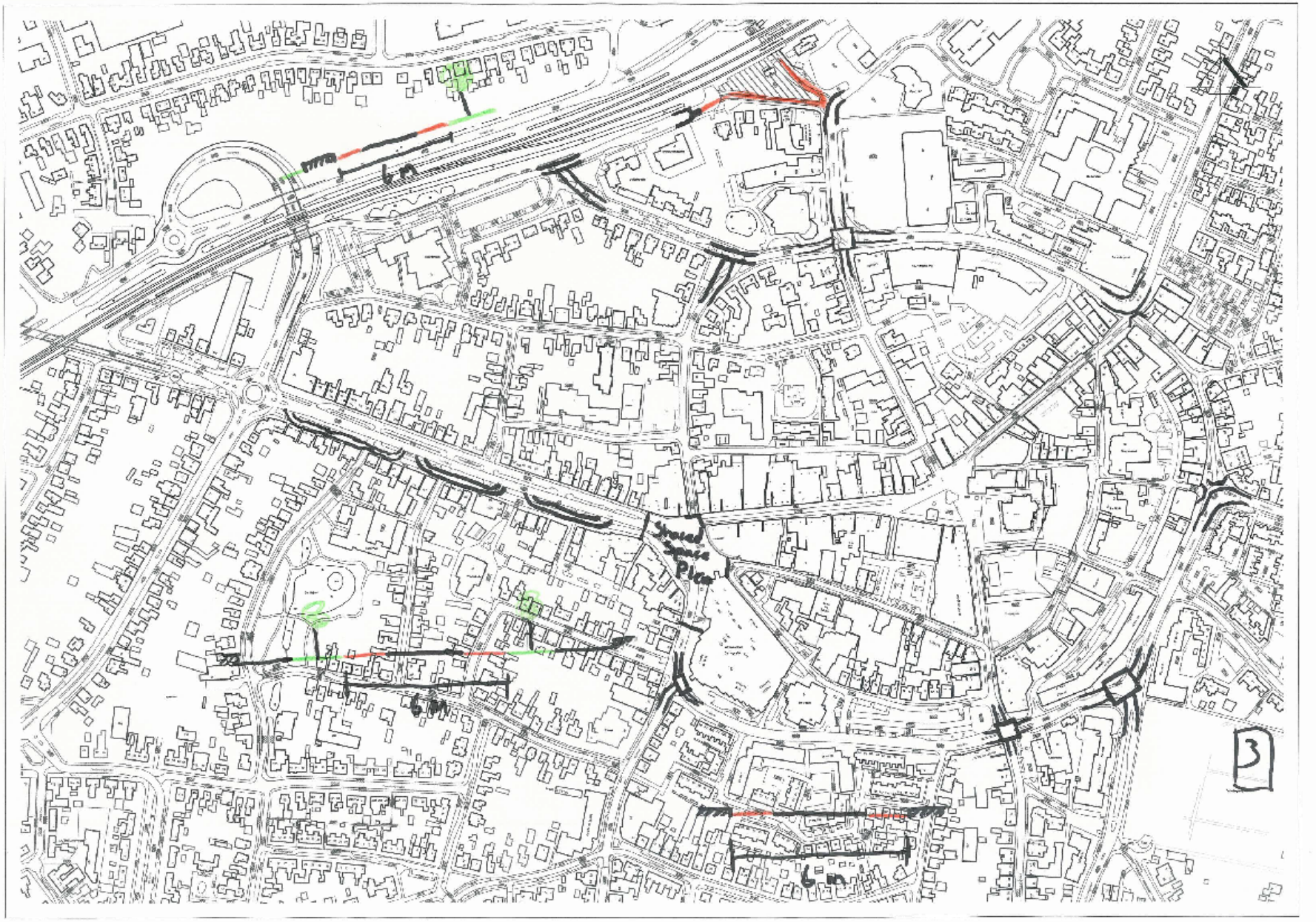
Het vierde en laatste ontwerp is te vinden in figuur 17. Dit ontwerp wordt gekenmerkt door de vele aandacht voor de fietser. Naast enkele aparte voorzieningen voor fietsers binnen de centrumring, kent de Haarstraat een aparte fietsinfrastructuur. De huidige parallelwegen wordt omgevormd tot een fietsvoorziening. Het plein Hoge Wal wordt uitgevoerd als een zogenaamde Shared Space ruimte. Het noordelijk deel van de ring wordt vanwege de ontsluitingsfunctie ingericht als 50 km/u, terwijl de rest van de ring ingericht wordt als 30 km/u gebied.



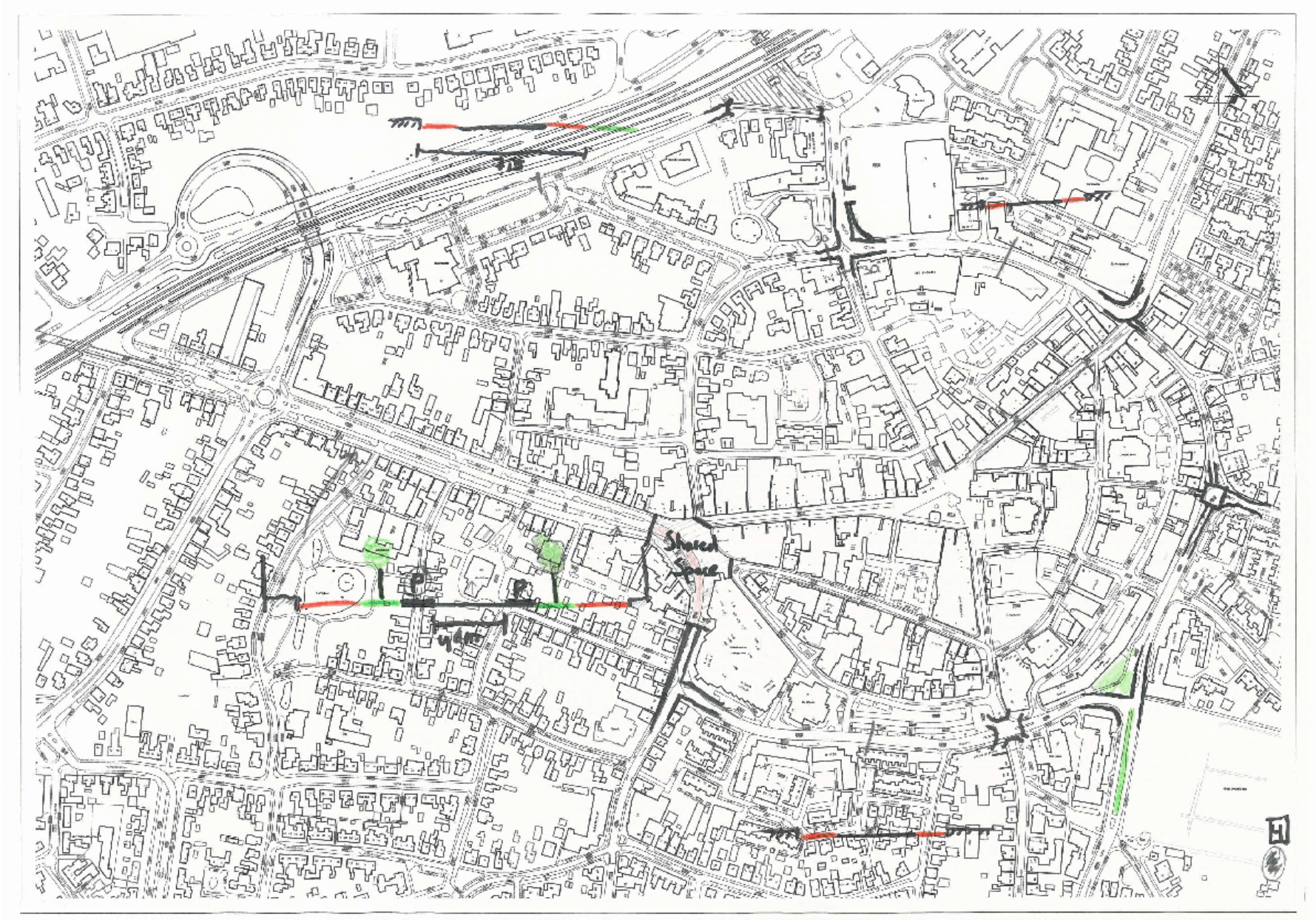
FIGUUR 14. ONTWERP 1



FIGUUR 15. ONTWERP 2



FIGUUR 16. ONTWERP 3



FIGUUR 17. ONTWERP 4

STERKTE-ZWAKTE ANALYSE

Om een beter beeld te krijgen van de effecten van de opgestelde schetsen, is een sterkte-zwakte analyse uitgevoerd. Met behulp van deze analyse worden de sterke en zwakke punten van elk ontwerp geïnventariseerd. Aan de hand van de resultaten van deze analyse kunnen de schetsen verbeterd worden.

Tijdens het analyseren wordt aandacht besteed aan verschillende punten. Ten eerste wordt het effect van het ontwerp op de bereikbaarheid ingeschat. Hierbij wordt vooral gelet op de ontsluiting van de binnen de ring gelegen voorzieningen en de bereikbaarheid van de parkeergelegenheden. Een tweede punt waar op gelet wordt is de veiligheid. Om de veiligheid goed te kunnen beoordelen wordt gekeken naar de inrichting van de verschillende kruispunten en naar mogelijke conflicten tussen verschillende groepen weggebruikers. Het derde en laatste specifieke punt waar op gelet wordt tijdens de analyse is de herkenbaarheid van de ring(structuur). Zaken als een constant profiel en de route van de ring spelen hierin een belangrijke rol.

ANALSYE SCHETS 1

Wanneer het eerste schetsontwerp nauwkeurig geëvalueerd wordt op de vastgestelde punten, blijkt dat dit ontwerp de volgende sterke punten kent:

- Ruime fietsvoorziening op de Haarstraat
- Centrale fiets/voetgangers oversteek van en naar het plein Hoge wal
- Laanstructuur Haarstraat blijft behouden
- Brede fietsstroken op het Hoge Pad
- Aangepaste toegang Walstraat/Bouwstraat zorgt voor overzichtelijkere kruisingen
- Fietsdoorsteek kruising Elsenerstraat stimuleert fietsgebruik
- Visuele prioriteit voor ring op kruispunt Verlengde Oranjestraat
- Ontsluiting noordelijk deel centrum is ruim opgezet

Daarnaast komen tijdens deze evaluatie de volgende zwakke punten naar voren:

- Kruising Esstraat alleen houdt dezelfde, als onveilig ervaren, structuur
- Overzicht kruising Elsenerstraat is beperkt
- Geen constant profiel op de centrumring
- Inrichting en gebruik Enterstraat passen niet bij elkaar
- Veel verkeer in de stationsomgeving

Samenvattend kan gesteld worden dat dit ontwerp een hoop sterke punten kent maar daarnaast ook de nodige zwakke punten heeft.

ANALYSE SCHETS 2

Het tweede ontwerp is op dezelfde punten geëvalueerd en daaruit bleek dat het ontwerp de volgende sterke punten heeft:

- Herkenbaarheid wordt vergroot dankzij toepassing van rotondes
- Versterking van de as Centrum – Station
- Enterstraat krijgt infrastructuur die past bij de functie
- Goede ontsluiting noordelijk deel centrum

- Handhaving laanstructuur Haarstraat
- Plateau verhoogt veiligheid stationsomgeving

Naast deze sterke punten kent het ontwerp ook een aantal negatieve kanten:

- Ringstructuur wordt onderbroken voor gemotoriseerd verkeer
- Geen eenheid in profielen
- Niet complete ring stimuleert sluipverkeer
- Conflicterende verkeersstromen plein Hoge Wal

Concluderend kan er gesteld worden dat het tweede ontwerp een aantal unieke sterke punten heeft, maar dat het onderbreken van de ringstructuur ook een aantal zwakke punten in het ontwerp veroorzaakt.

ANALYSE SCHETS 3

Ook het derde ontwerp is bekeken vanuit dezelfde uitgangspunten. Uit deze analyse kwamen de volgende sterke punten naar voren:

- Speciale parkeerstructuur Haarstraat
- Geen gemotoriseerd verkeer in de stationsomgeving
- Versterking pleinstructuur Hoge Wal dankzij toepassing van Shared Space
- Constante profielen over de gehele ring
- Verhoogde kruisingen voor snelheidsreductie en verbetering van de veiligheid
- Ruimte om groenstructuur te versterken aan het Hogepad
- Verbinding station – centrum kent geen voorrangsobstakels

Naast de positieve punten van het ontwerp, zijn er ook een aantal keerzijden aan het ontwerp. Het gaat hierbij om de volgende zwakke punten:

- De aanpassing van het tracé van de centrumring kan tot weerstand leiden
- Afsluiting Stationsomgeving stimuleert sluipverkeer via Stationdwarsweg
- Busroutes moeten aangepast worden
- De inrichting en het gebruik van de Enterstraat conflicteren

Wanneer al deze punten in acht worden genomen, kan er gesteld worden dat het derde ontwerp een aantal sterke pluspunten heeft, maar dat er ook een aantal nadelen gepaard gaan met de aanpassingen.

ANALYSE SCHETS 4

Ook het vierde en laatste ontwerp is op basis van de genoemde uitgangspunten geanalyseerd. Dit ontwerp kent de volgende sterke punten:

- Intensiteitsreductie door eenrichtingsverkeer
- Gemakkelijke uitwisseling door Shared Space
- Ruimte voor groen bij aansluiting Markeloseweg
- Minder (kruisende) bewegingen op kruispunten
- Betere oversteekbaarheid

Naast de sterke punten heeft ook dit ontwerp een aantal zwakke punten:

- Centrumvoorzieningen minder goed bereikbaar
- Veel verkeer door stationsomgeving

Concluderend kan er gesteld worden dat dit ontwerp, met zijn kenmerkende éénrichtingsverkeer op het zuidelijke deel van de ring, een aantal voordelen kent. Maar deze aanpassing heeft ook een groot nadeel, de bereikbaarheid van het centrum wordt namelijk beperkt.

RESUME

Op basis van de uitgevoerde analyses kan geconcludeerd worden dat de verschillende ontwerpen allemaal hun eigen sterke en zwakke punten hebben. Aan de hand van de zwakke punten zal gekeken of het verstandig is om de ontwerpen aan te passen.

AANGEPASTE SCHETSEN

Uit de eerder uitgevoerde Sterkte-Zwakte analyse volgen mogelijkheden om de gemaakte ontwerpen te verbeteren. Op basis van deze analsye kunnen de eerste drie ontwerpen verbeterd worden. Het gaat hier echter om kleine aanpassingen zoals het lichtelijk verplaatsen van een kruising of het instellen van éénrichtingsverkeer in de omgeving van de centrumring. Bij al de verbeteringen is het uitgangspunt gehanteerd dat de kenmerken van het ontwerp niet verloren mogen gaan door de aanpassingen. Een volledige beschrijving van de wijzigingen de de redenen waarom er wel of geen aanpassingen zijn gedaan, is te vinden in *Bijlage J; Aanpassingen Schetsen.* De in deze bijlage voorgestelde aanpassingen worden meegenomen in een eventuele verdere detaillering van het ontwerp.

KEUZE VOORKEURSVARIANT

De voorgaande fases van het ontwerpproces hebben geresulteerd in vier verschillende ontwerpen voor de herinrichting van de centrumring. Uiteindelijk zal er echter één definitief ontwerp opgesteld worden. Om tot een voorkeursvariant te komen wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde Multicriteria-Analyse. In een dergelijke analyse worden de ontwerpen op verschillende criteria beoordeeld en dit vormt de basis voor de uiteindelijke keuze.

CRITERIA

De ontwerpen worden beoordeeld op verschillende criteria. Hiervoor zijn de criteria gebruikt die de projectgroep ook gebruikt tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten rondom de centrumring. Het gaat hierbij om veiligheid, doorstroming, oversteekbaarheid, uitstraling, groen, bereikbaarheid & parkeren. Tijdens de tweede bijeenkomst van de klankbordgroep bleek dat de actoren het criteria uniformiteit ook belanrijk vinden. Voor een overzicht van deze klankbordavond, zie *Bijlage G: Verslag 2e klankbordgroepavond.* Dit criterium is dan ook toegevoegd aan de lijst met criteria. Deze lijst met criteria bevat zo alle criteria die belangrijk worden gevonden door opdrachtgever en/of betrokken partijen.

Er zijn echter verschillen in de mate van objectiviteit waarmee de verschillende criteria te beoordelen zijn. Zo is het parkeren objectief te beoordelen aan de hand van het aantal parkeerplaatsen, maar een criterium als uitstraling is een stuk subjectiever. Elk criterium zal daarom, op basis van vooraf bepaalde kaders, gewaardeerd worden op een schaal van -- tot ++. Hierbij is de waardering -- een ernstige verslechtering ten opzichte van de huidige situatie en de beoordeling ++ een grote verbetering.

Om tot een inzichtelijke beoordeling van de verschillende ontwerpen te komen, worden de verschillende criteria toegelicht en de richtlijnen voor de beoordeling gepresenteerd.

Veiligheid

Het eerste criterium waarop de ontwerpen beoordeeld worden, is veiligheid. De verkeersveiligheid is een niet direct in getallen uit te drukken begrip. Vaak wordten ongevalcijfers gebruikt om de veiligheid te beoordelen, maar deze zijn niet beschikbaar voor een ontwerp. Daarom wordt gekozen om het ontwerp te beoordelen aan de hand van aanpassingen die effect hebben op de verkeersveiligheid. Hierbij moet gedacht worden aan snelheidsaanpassingen, aanpassingen aan kruisingen, creatie van speciale voorzieningen etc.
Op basis van de netto aanpassingen wordt vervolgens bepaald hoe het ontwerp beoordeeld wordt. Deze categorisering is weergegeven in figuur 18.

	Veiligheid				
	--	-	-+	+	++
Netto aanpassingen	< -5	> -5, <0	0	> 0, < 5	> 5

FIGUUR 18. BEOORDELINGSRICHTLIJN VEILIGHEID

Doorstroming

Een tweede criterium waarop de ontwerpen beoordeeld zullen worden is de doorstroming op de centrumring. De doorstroming is objectief vast te stellen door te kijken naar de breedte van de centrumring. Een bredere weg heeft namelijk een hogere capaciteit en kan meer verkeer afwikkelen. Om de doorstroming te beoordelen wordt gekeken naar het wegvak op de Haarstraat / Hogepad / Watermolen / Molenstalweg met het smalste profiel. Deze wordt vervolgens beoordeeld volgens de categorisering zoals weergegeven in figuur 19.

Doorstroming					
	--	-	-+	+	++
Minimale wegbreedte	<5	≥ 5, < 6	6	> 6, ≤ 7	> 7

FIGUUR 19. BEOORDELINGSRICHTLIJN DOORSTROMING

Oversteekbaarheid

Zoals al eerder genoemd, is een ander criterium de oversteekbaarheid. Gezien het grote aantal fietsers & voetgangers en het belang wat hier aan gehecht wordt door de gemeente Rijssen-Holten is besloten de oversteekbaarheid gescheiden van de algemene veiligheid te beoordelen. Oversteekbaarheid is ook objectief te meten, namelijk op basis van gemiddelde wachttijden voor het oversteken (op plaatsen die niet door verkeerslichten worden geregeld).
De wachttijd is volgens CROW (2004) te bepalen aan de hand van de benodigde oversteektijd en de intensiteit op het wegvak. Op basis van deze gegevens kan in een figuur de gemiddelde wachttijd worden afgelezen. Daarnaast geeft het CROW in de ASVV een interpretatie voor de resultaten van de wachttijdbepaling. Deze is overgenomen als richtlijn voor de beoordeling en weergegeven in figuur 20.

Oversteekbaarheid					
	--	-	-+	+	++
Wachttijd [s]	> 30	> 15, < 30	> 10, < 15	> 5, < 10	<5

FIGUUR 20. BEOORDELINGSRICHTLIJN OVERSTEEKBAARHEID

Uitstraling

De centrumring is voor bezoekers de toegangsweg naar het centrum en hoort daarmee bij het visitekaartje van de stad. Het is daarom belangrijk dat de ring een bepaalde vorm van uitstraling heeft. Om dit te waarborgen wordt de uitstraling van het ontwerp meegenomen als criterium in de multicriteria-analyse. Uitstraling is echter een subjectief criterium en daarom lastig te beoordelen. Er is voor gekozen om de uitstraling te beoordelen aan de hand van het aantal aanpassingen dat een effect heeft op de uitstraling. Hoe meer aanpassingen met een positief effect op de uitstraling, hoe beter de beoordeling. Dit is ook te zien in de categorisering zoals deze is weergegeven in figuur 21.

Uitstraling					
	--	-	-+	+	++
Netto aanpassingen	< -3	> -3, < 0	0	> 0, < 3	> 3

FIGUUR 21.BEOORDELINGSRICHTLIJNEN UITSTRALING

Uniformiteit

Een ander criterium waarop de ontwerpen beoordeeld zullen worden is de uniformiteit van het ontwerp. Omdat het gaat om de herinrichting van de centrumring, is het van belang ook te laten zien dat het gaat om een ring. Dit kan bereikt worden door het gebruik van verschillende oplossingen in één ontwerp zoveel mogelijk te beperken. De uniformiteit wordt beoordeeld door te kijken naar het aantal verschillende profielen (qua stijl) en verschillende soorten kruisingen. De totaalsom hiervan wordt vervolgens volgens de richtlijnen zoals in figuur 22 beoordeeld.

Uniformiteit					
	--	-	-+	+	++
Aantal verschillende oplossingen	≥ 9	≥ 7, <9	≥ 5, <7	>2 , < 5	2

FIGUUR 22. BEOORDELINGSRICHTLIJN UNIFORMITEIT

Groen

Ook de groenvoorzieningen zijn een criterium in de multicriteria-analyse. Vanuit de groenstructuurvisie van de gemeente en de klankbordavonden blijkt dat er een behoefte aan versterking van de groenstructuur is. In dit criterium wordt beoordeeld in welke mate de groenstrcutuur ook daadwerkelijk versterkt wordt in het betreffende ontwerp. Deze beoordeling wordt gedaan op basis van de uitbreiding of inkrimping van de ruimte die gebruikt wordt voor groen. In figuur 23 wordt het kader voor de beoordeling weergegeven.

Groen					
	--	-	-+	+	++
Verandering groenopp [m2]	< -100	> -100, < 0	0	> 0, <100	> 100

FIGUUR 23. BEOORDELINGSRICHTLIJN GROEN

Bereikbaarheid

Een ander criterium waarop de ontwerpen worden gewaardeerd is bereikbaarheid. Aangezien er veel voorzieningen in het centrum zijn en er ook een aantal woningen binnen de centrumring liggen is het belangrijk dat alle panden goed bereikbaar zijn. De bereikbaarheid wordt beoordeeld door een inschatting te maken van de afstand die extra moet worden afgelegd als gevolg van de herinrichting. In figuur 24 wordt een kader gegeven voor de beoordeling van de bereikbaarheid.

Bereikbaarheid					
	--	-	-+	+	++
Extra af te leggen afstand [m]	> 600	> 400, < 600	> 200, <400	> 0, <200	0

FIGUUR 24. BEOORDELINGSRICHTLIJN BEREIKBAARHEID

Parkeren

Het laatste criterium waarop de ontwerpen beoordeeld worden is het parkeren. Met dit criterium wordt vooral het aanbod van de parkeergelegenheden beoordeeld. De beoordeling van dit criterium vindt plaats op basis van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp ten opzichte van de huidige situatie. Hierbij wordt vanzelfspreken een toename als positief ervaren en een afname als negatief. De exacte beoordelingsrichtlijnen staan weergegeven in figuur 25.

Parkeren					
	--	-	-+	+	++
Verschil in aantal parkeerplaatsen	< -50	> -50, < 0	0	> 0, <50	> 50

FIGUUR 25. BEOORDELINGSRICHTLIJN PARKEREN

Op basis van de beschreven criteria en beoordelingsrichtlijnen zijn de vier ontwerpen beoordeeld. De resultaten van deze analyse zijn weergegeven in figuur 16. De beweegredenen voor de verschillende beoordelingen zijn te vinden in *Bijlage G; Motivatie beoordeling ontwerpen*.

De verschillende criteria zijn in deze figuur geordend op basis van importantie. Het belangrijkste criterium staat bovenaan en het minst belangrijke criterium is onderaan te vinden. Deze indeling is gebaseerd op de meningen die werden geuit tijdens de projectgroepvergaderingen en de klankbordgroepbijeenkomsten. Met deze op deze wijze gestructureerde figuur kan er snel worden afgelezen welke variant het beste scoort op de belangrijkste criteria.

Multicriteria-Analyse	**Ontwerp 1**	**Ontwerp 2**	**Ontwerp 3**	**Ontwerp 4**
Veiligheid	+	+	++	+
Bereikbaarheid	++	+	++	--
Parkeren	--	-	+	--
Oversteekbaarheid	+	+	+	++
Uniformiteit	-+	-+	+	-+
Groen	+	+	+	++
Doorstroming	-+	-+	-+	--
Uitstraling	-+	+	+	+

FIGUUR 26. RESULTATEN MULTICRITERIA-ANALYSE

Zoals blijkt uit figuur 26, is ontwerp drie de best scorende variant op de belangrijkste criteria. Op vrijwel geen enkel criterium scoort deze variant een slechte score. Alleen doorstroming wordt niet positief beoordeeld, maar ook de andere varianten scoren op dit criterium geen positieve score. Het sterkste punt van het ontwerp is het parkeren. In tegenstelling tot de overige ontwerpen, kunnen er in het derde ontwerp juist extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Daarnaast is het ook het meest uniforme ontwerp, een belangrijk punt voor de verschillende actoren.

Op basis van de multicriteria-analyse wordt dan ook aangeraden om ontwerp drie als uitgangspunt te nemen voor een gedetailleerder ontwerp.

DETAILLERING VOORKEURSVARIANT

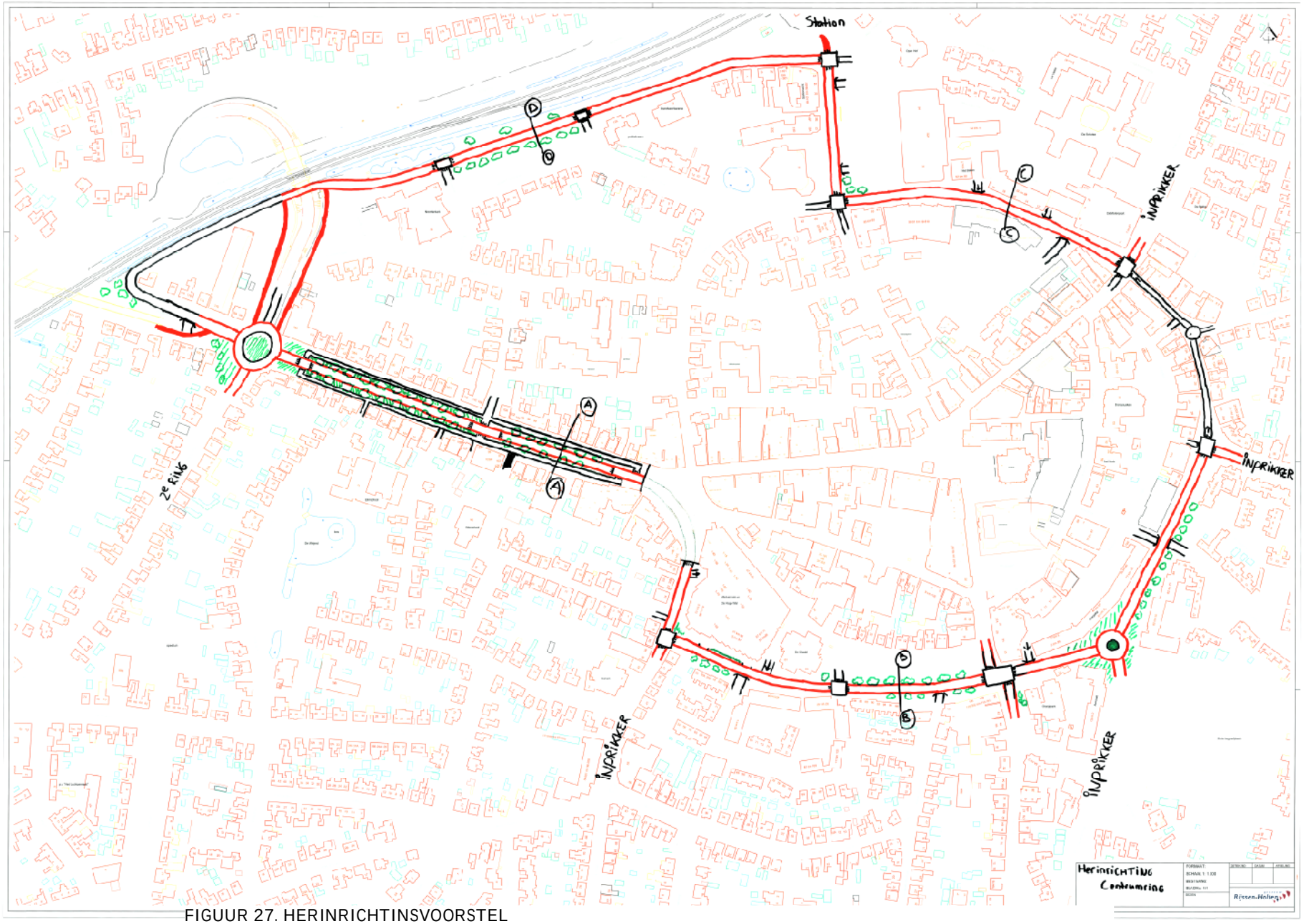
Op basis van de uitgevoerde Multicriteria-Analyse, is schetsontwerp nummer drie het uitgangspunt voor de gedetailleerdere voorkeursvariant. Tijdens het ontwerpen zijn er echter een aantal aanpassingen gedaan. Het gaat hierbij om de volgende aanpassingen/uitbreidingen gedaan aan het ontwerp:

- In schetsontwerp 3 wordt het tracé van de centrumring aangepast zodat de stationsomgeving geen deel meer uit maakt van de ring. In het uiteindelijke ontwerp wordt deze aanpassing niet uitgevoerd. Hiervoor is gekozen omdat een aanpassing van het tracé, zo kort na de herijking van het LTVV, niet haalbaar is.
- Tijdens de tweede klankbordsessie werd de wens geuit om de kruising Oranjestraat / verlengde Oranjestraat als rotonde uit te voeren. Deze wens is opgenomen in het ontwerp om zo ook een herkenbaar punt te creeëren waar de inprikker aansluit op de centrumring.
- Een aantal kruisingen zijn, in tegenstelling tot het schetsontwerp, uitgevoerd als plateaus. Hiervoor is gekozen om de uniformiteit te vergroten en de ring meer uitstraling te geven. Daarnaast zorgt dit ook voor de benodigde snelheidsremming.

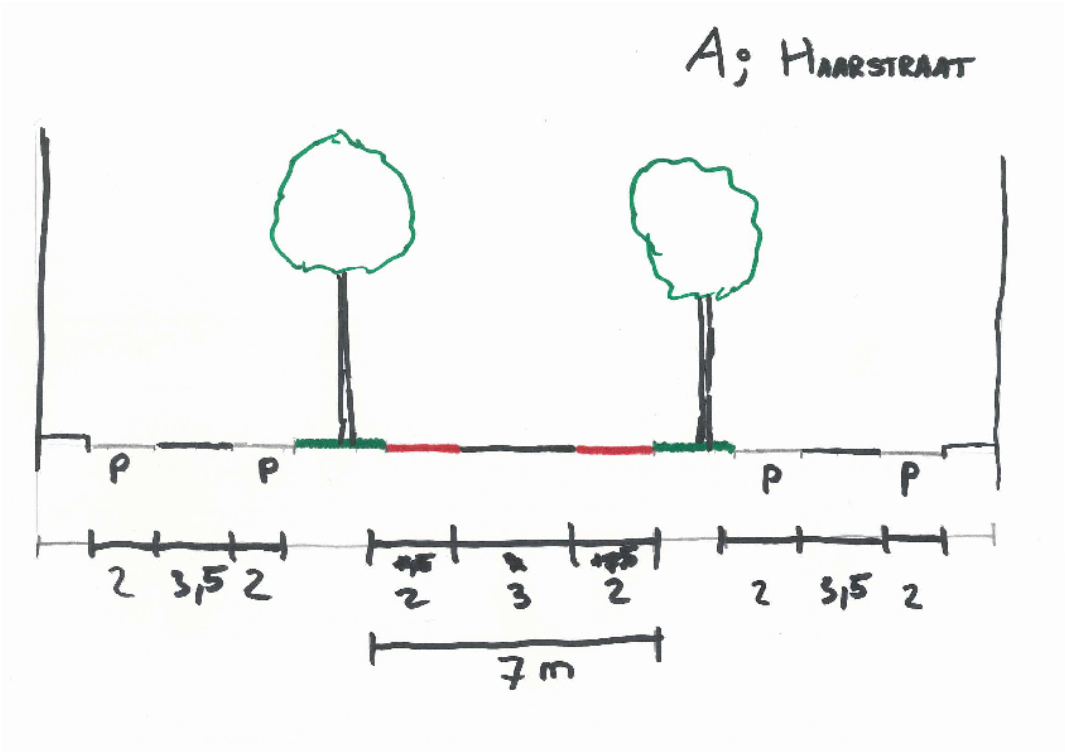
Dit alles resulteert in een ontwerp zoals weergegeven in de figuren 27 t/m 31. In deze tekening geeft een weg met rode strepen aan dat het gaat om een weg met fietsstroken. Een zwart gekleurde weg kent geen speciale fietsvoorzieningen.

TOETSING ONTWERP

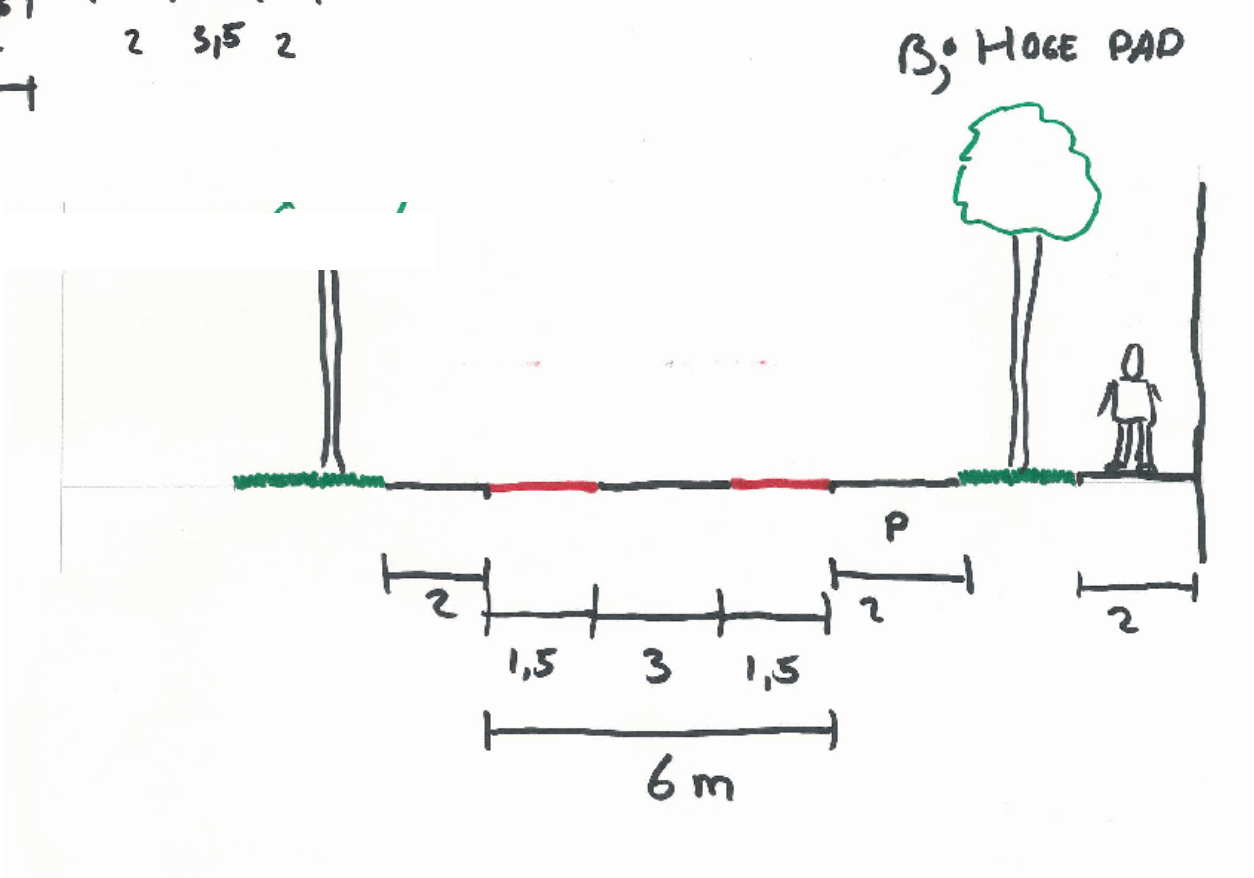
Nu een voorkeursvariant is opgesteld, is het belangrijk om te toetsen of dit ontwerp overeenkomt met het opgestelde Programma van Eisen. Om dit te verifiëren, is het ontwerp getoetst op de verschillende eisen. Deze toetsing is weergegeven in *Bijlage K; Toetsing voorkeursvariant*. Uit deze toetsing kan geconcludeerd worden dat het ontwerp voldoet aan alle op dit moment toetsbare eisen.



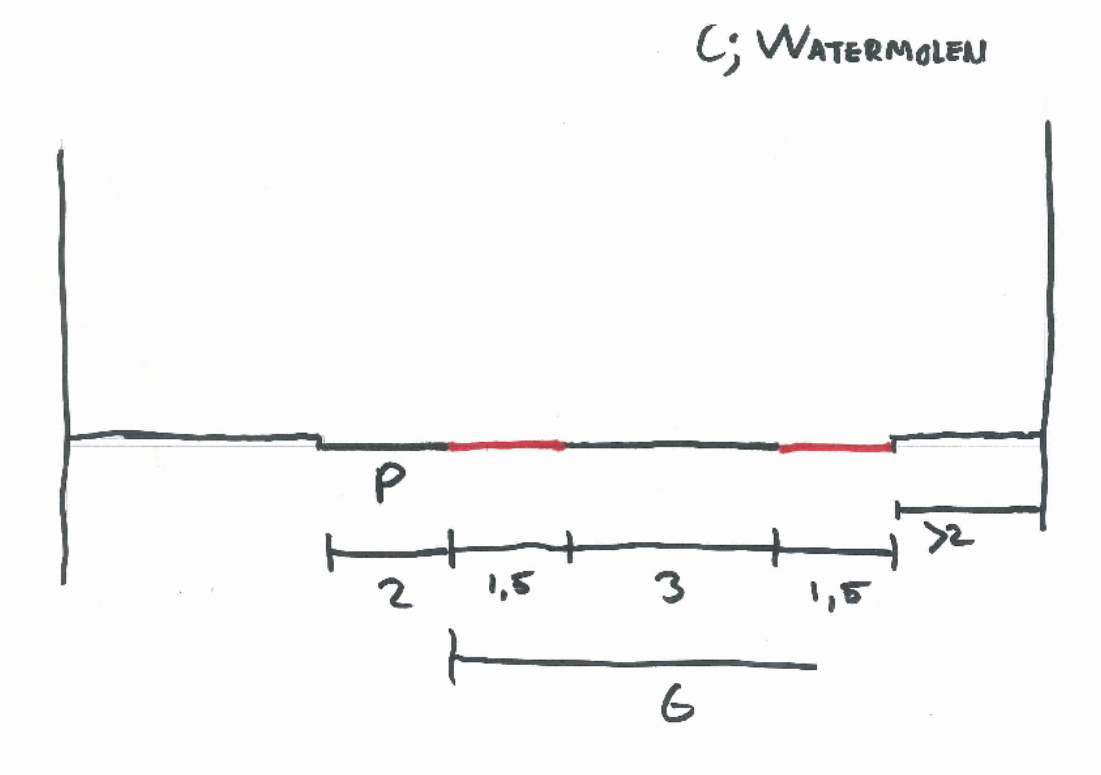
FIGUUR 27. HERINRICHTINSVOORSTEL



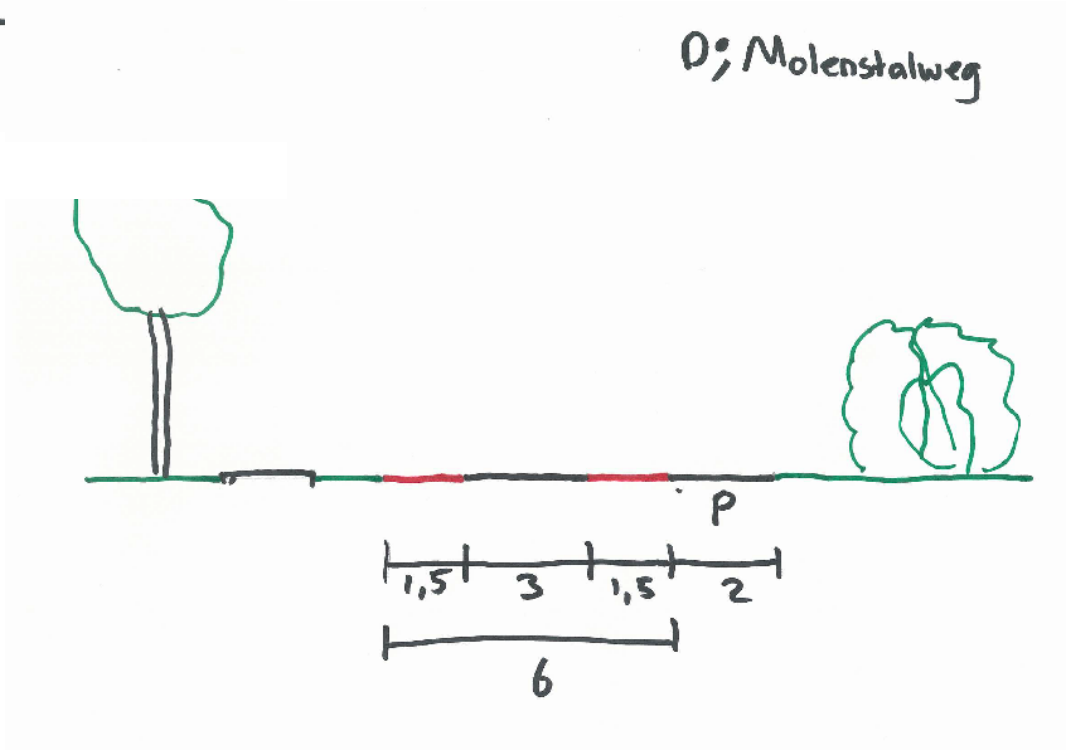
FIGUUR 29. PROFIEL A



FIGUUR 28. PROFIEL B



FIGUUR 30. PROFIEL C



FIGUUR 31. PROFIEL D

CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

In dit rapport zijn een tweetal processen beschreven. Allereerst wordt de huidige situatie geïnventariseerd en wordt er een Programma van Eisen opgesteld aan de hand van de eisen en wensen van de verschillende actoren. Daarnaast worden de (tussen)resultaten van het ontwerpproces gepresenteerd. Uit de verschillende ontwerpen is door middel van een multicriteria-analyse een voorkeursvariant gekozen.

CONCLUSIES

In de hoofdvraag van dit onderzoek wordt gezocht naar de meest geschikte ontwerp voor de herinrichting van de centrumring. Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden zijn eerst de verschillende deelvragen beantwoord.

Als eerste is gekeken naar de vraagstelling en de context van het achterliggende probleem. Een analyse van de beleidscontext laat zien dat de plannen voor een centrumring met verblijffunctie al vijftien jaar geleden zijn opgenomen in de gemeentelijke lange termijnvisie. Het probleem is echter dat de huidige situatie geen verblijfsgebied is, maar veel meer een verkeersgebied.

De eerste deelvraag gaat in op de huidige situatie van de centrumring. Aan de hand van beschikbare gegevens en modelverwachtingen wordt duidelijk dat zonder aanpassingen de functie van de centrumring niet zal veranderen. Uit uitgevoerde tellingen bleek vervolgens dat er een aantal onveilige punten zijn op de ring en dat er zowel door auto als fiets, veel gebruik wordt gemaakt van de ring.

De volgende deelvraag gaat in op de eisen en wensen van de verschillende actoren. De verschillende actoren waren het (zeker in grote lijnen) met elkaar eens over de toekomstige situatie. Deze eensgezinsheid zorgt ervoor dat er nauwelijks eisen of wensen genegeerd zijn bij het opstellen van het uiteindelijke Programma van Eisen. Dit PvE is weergegeven in tabel 1.

Een volgende stap was het inventariseren van de mogelijkheden om tot een wenselijke situatie te komen. Hiervoor zijn eerst enkele vlekkenplannen opgesteld die een bepaalde functie-indeling weergeven. Deze zijn de basis voor een viertal circulatieplannen. In deze plannen wordt in grote lijnen weergegeven hoe het verkeer zal worden gefaciliteerd. Deze circulatieplannen zijn verder uitgewerkt tot schetsontwerpen waarbij de verschillende kruispunten en profielen worden ingevuld.

Om een beeld te krijgen van de effecten van de ontwerpen en de geschiktheid van een ontwerp, is vervolgens een multicriteria-analyse uitgevoerd. In figuur 16 is te zien wat de effecten zijn van de verschillende ontwerpen. Uit deze figuur blijkt dat het derde ontwerp de voorkeur geniet.

Deze derde variant is tenslotte uitgewerkt tot een gedetailleerdere voorkeursvariant. Dit ontwerp is weergegeven in de figuren 17 tot en met 21. Uit toetsing blijkt dat dit ontwerp voldoet aan het eerder opgestelde Programma van Eisen.

De hoofdvraag luidde als volgt:

Hoe kan de binnenring van Rijssen worden ingericht zodat wordt voldaan aan de eisen en wensen vanuit de verschillende actoren en de gemeente?

Het antwoord hierop luidt:

De centrumring van Rijssen kan ingericht worden zoals weergegeven in de voorkeursvariant (figuur 27). Deze inrichting voldoet aan de gestelde eisen en bereikt het doel, het aanpassen van de functie.

AANBEVELINGEN

Voor het vervolg van het project wordt aanbevolen om het advies zoals in dit rapport is geformuleerd en gepresenteerd, als uitgangspunt voor de verdere uitwerking te gerbuiken. Bij deze verdere uitwerking zal er aandacht besteed moeten worden aan de volgende punten:

- In Rijssen wordt veel gebruik gemaakt van de fiets als vervoermiddel. De herinrichting van de centrumring biedt dan ook mogelijkheden om de fietsvoorzieningen te verbeteren en de bereikbaarheid te vergroten. Het is dan ook verstandig om bij het opstellen van het definitieve ontwerp rekening te houden met de belangrijke fietsroutes in de kern.
- De huidige belasting van de centrumring is bekend, maar voor de toekomst is er slechts een beperkte modelverwachting. Deze verwachting is alleen gebaseerd op het aanpassen van de snelheid. Om een beter inzicht in de te verwachten intensiteiten te krijgen is het daarom verstandig om een nauwkeurigere modelstudie uit te voeren. Hierbij zullen dan ook de gewijzigde aansluitingen en voorrangssituaties meegenomen moeten worden. Op basis van deze informatie kan het ontwerp mogelijk nog verbeterd worden.
- In dit rapport worden alleen aanpassingen aan de centrumring gedaan om zo de intensiteit te verminderen. Het is echter ook mogelijk de intensiteit op de centrumring te beinvloeden door maatregelen buiten de centrumring. Het wordt dan ook aanbevolen om mogelijke ingrepen buiten de centrumring in kaart te brengen. Deze aanpassingen kunnen dan mogelijk meegenomen worden in het definitieve ontwerp.
- De herinrichting van de centrumring is niet het enige plan waar aan gewerkt wordt binnen de gemeente Rijssen – Holten. Het is daarom belangrijk om, voor dat een definitief ontwerp en bestek wordt gemaakt, na te gaan of er geen plannen zijn die conflicteren met de herinrichting van de centrumring. Daarnaast is het ook belangrijk om er voor te zorgen dat andere plannen afgestemd worden op de gewijzigde centrumring.

REFERENTIES

CROW (2002) Handboek Wegontwerp, Publicatie 164

CROW (2004) ASVV 2004.

Gemeente Rijssen – Holten (1997) Groenstructuurplan Rijssen

Gemeente Rijssen – Holten (2008) Detailhandelvisie

Gemeente Rijssen – Holten (2011a) Parkeervisie Gemeente Rijssen – Holten

Gemeente Rijssen – Holten (2011b) Structuurvisie

Goudappe Coffeng (1998) Lange-termijnvisie verkeer en vervoer Gemeente Rijssen.

Leur, de, J. A. G. & Wildenburg, F. J. (2011) Wanneer wel een zebra, wanneer niet? *Nationaal verkeerskunde congres 2 november 2011*.

Polak B.M. (1981). Functioneel Ontwerpen. *Faculteit der Civiele Techniek, Technische Universiteit Delft, Delft*

AFBEELDINGEN

Google (2013) Google Maps via maps.google.nl

BIJLAGE A; TRACÉ CENTRUMRING

De centrumring wordt in de aanpassingen op de Lange Termijnvisie Verkeer & Veroer gevormd door de Huttenwal, Hogepad, Oranjestraat, Verlengde Oranjestraat, Enterstraat en de Watermolen. Sinds het verschijnen van dit document is er echter een belangrijke aanpassing gedaan aan de infrastructuur in het centrum van Rijssen. Om de winkelcentrum aantrekkelijker te maken is er een plein gecreeerd tussen de Huttenwal en de Haarstraat. Dit zogenaamde Hoge walplein is onderdeel van de voetgangerszone in het winkelcentrum. Door deze aanpassing is het onmogelijk voor gemotoriseerd verkeer de oorspronkelijke centrumring te gebruiken. Een alternatief is om de Haarzijde en de Westerstraat op te nemen in de Centrumring, maar de beperkte ruimte op deze wegen en de aanwezigheid van een school hebben er toe geleid dat er een ander alternatief is gekozen. In plaats van de Huttenwal wordt er gebruik gemaakt van de Boomkamp, Molenstalweg en de Haarstraat. Dit trace is in figuur 32 rood gemarkeerd. In dezelfde figuur is de buitenring, die voor de verkeersafwikkeling en verdeling moet zorgen groen gemarkeerd. Om vanaf deze ring de centrumring te bereieken zijn een aantal verbindingen aangewezen, de zogenaamde 'inprikkers', die in de figuur met lauw zijn gemarkeerd. Deze inprikkers worden gevormd door de Welleweg/Esstraat, Markeloseweg/Verlengde Oranjestraat, Enterstraat en de Wierdensestraat.

Om een beter beeld te krijgen van de huidige vorm van de centrumring, wordt in de volgende paragraaf het trace beschreven en toegelicht met behulp van afbeeldingen.

De beschrijving van de centrumring begint bij de Haarstraat. In de huidige situatie kent de Haarstraat een opvallend dwarsprofiel. De Haarstraat bestaat namelijk uit een hoofdrijbaan voor gemotoriseerd verkeer en een parallelweg, de zogenaamde

FIGUUR 33. TRACE CENTRUMRING

FIGUUR 32. OVERZICHT HAARSTRAAT

FIGUUR 34. OVERZICHT HOGEPAD

ventweg, aan beide zijden van de hoofdrijbaan. Deze parallelweg wordt gebruikt door fietsers en bestemmingsverkeer voor de aangrenzende panden waarin winkels en medische voorzieningen gevestigd zijn, zoals ook te zien is in figuur 33. Deze unieke constructie gaat over in een hoofdrijbaan met aan beide zijden een fietsstrook wanneer de Haarstraat over gaat in het Hogepad. Het eerste deel van het Hogepad kent 4 voetgangersoversteekplaatsen en een aansluiting op een inprikker die is afgebeeld in figuur 34. Tegenover deze aansluiting bevindt zich het overdekte winkelcentrum de Hoge Wal met bijbehorende fietsenstalling. Na zo'n 200 meter bevindt zich aan de centrumzijde van het Hogepad een grote parkeerplaats. Vervolgens volgt een kruising met de Elsenerstraatweg die geregeld wordt met een verkeersregelinstallatie. Door af te slaan op deze kruising kunnen het centrum en verschillende parkeervoorzieningen bereikt worden. Na deze kruising volgt vrijwel direct een T-splitsing. Deze splitsing vormt de aansluiting met een inprikker en wordt weergegeven in figuur 35. De centrumring vervolgt zijn weg over de Oranjestraat. Deze weg kent een soortgelijk dwarsprofiel als het Hogepad zoals te zien is in figuur 36. Deze voorrangsweg wordt gevolgd tot aan de kruising met de Enterstraat. Op deze kruising wordt niet de voorrangsroute gevolgd maar wordt afgeslagen naar de Enterstraat zoals te zien is in figuur 37. De voorrangsroute leidt in dit geval via de Enterstraat naar de Buitenring.

Het vervolg van de centrumring is een éénrichtingsweg en kent mede door de beperkte ruimte en de aanwezigheid van een aantal winkels en café's een totaal andere inrichting dan de voorgaande wegen, zoals ook te zien is in figuur 38. Via deze éénrichtingsweg wordt de kruising met de voorrangsweg Wierdensestraat/Watermolen bereikt. Deze kruising, zoals weergegeven in figuur 39, zorgt opnieuw voor een profielverandering. De Watermolen, waarover de centrumring haar weg vervolgt, bestaat namelijk weer uit een rijbaan met fietsstroken zoals afgebeeld is in figuur 40. Aan het eind van de Watermolen wordt de voorrangsroute gevolgd naar de Boomkamp.

FIGUUR 35. OVERZICHT VERLENGDE ORANJESTRAAT

FIGUUR 36. OVERZICHT ORANJESTRAAT

FIGUUR 37. OVERZICHT KRUISING ENTERSTRAAT

FIGUUR 38. OVERZICHT ENTERSTRAAT

Op deze kruising, zoals weergegeven in figuur 41, werd vroeger afgeslagen naar de Huttenwal. In de aangepaste situatie wordt echter de Boomkamp gevolgd, die het zelfde profiel kent als de Watermolen. Deze weg leidt vervolgens naar de stationsomgeving, waar men een kruising aantreft met de Molenstalweg en de Stationsdwarsweg. Op deze kruising, zoals weergegeven in figuur 42, wordt de voorrangsroute gevolgd richting de Molenstalweg. Aan het begin van deze Molenstalweg veranderd het profiel, vanwege de aanliggende stationsfietsenstalling, in een smallere rijbaan waar ook een 30 km/u limiet geldt zoals te zien is in figuur 43. Na het passeren van deze fietsenstalling verandert het profiel in een bredere klinkerweg met na verloop van tijd aan beide zijden fietsstroken, zoals te zien in figuur 44. Aangrenzend aan dit stuk centrumring bevinden zich de brandweerkazerne en het politiebureau van Rijssen. Na een scherpe bocht en een rotonde is vervolgens het begin van de centrumring bereikt.

Concluderend kan gesteld worden dat een groot deel van de centrumring op dit moment de vorm en uitstraling heeft van een ring met verkeersfunctie. Daarnaast wordt het ringconcept onderbroken door de voorrangsituaties op de kruising Enterstraat/Oranjestraat, Enterstraat/Wierdensestraat, Oranjestraat/Verlengde Oranjestraat en de éénrichtingssituatie op de Enterstraat. Op deze punten is de inrichting dusdanig dat een andere route dan de ring de doorgaande route is, waardoor alternatieve routes aantrekkelijker lijken of zijn.

FIGUUR 44. OVERZICHT MOLENSTALWEG

FIGUUR 39. OVERZICHT KRUISING WIERDENSESTRAAT

FIGUUR 40. OVERZICHT WATERMOLEN

FIGUUR 41. OVERZICHT KRUISING BOOMKAMP

FIGUUR 43. OVERZICHT KRUISING MOLENSTALWEG

FIGUUR 42. OVERZICHTS STATIONSOMGEVING

BIJLAGE B; VERKEERSTELLINGEN

Om een beter beeld te krijgen van de huidige situatie op de verkeersring zijn er op verschillende plaatsen korte verkeerstellingen uitgevoerd. Door zo de centrumring in kaart te brengen ontstaat er een beter beeld bij de verschillende wegen en kruisingen.

De 15 minuten durende tellingen zijn uitgevoerd op verschillende plaatsen. Een overzicht van de tellocaties is te vinden in figuur 45. Er is gekozen om op de genummerde punten te tellen omdat zo duidelijk wordt wat de intensiteit is op de verschillende punten van de centrumring. Daarnaast wordt op verschillende kruispunten ook een telling uitgevoerd. Met behulp van deze telling wordt er inzicht verkregen in de verschillende stromen op deze punten. Op deze wijze kunnen de kruisingen met een 'inprikker' en de andere grotere kruispunten geanalyseerd worden. Voor alle tellingen geldt dat deze tweemaal worden uitgevoerd. Eenmaal in de spitsuren (ochtendspits 7.30-8.30 en avondspits 16.30-18.00) en eenmaal buiten de spits. Zo kan ook in kaart gebracht worden of de spitsdrukte extra problemen met zich meebrengt.

FIGUUR 45. ONDERZOEKSLOCATIES

RESULTATEN

In enkele tabellen zullen in deze paragraaf de resultaten van de uitgevoerde tellingen worden gepresenteerd. In figuur 46 en 47 worden de resultaten weergegeven van de doorsnedetellingen. In dit geval zijn de spitstellingen uitgevoerd in de avondspits.

In de figuren 48 t/m 51 worden de resultaten de verschillende kruispunttellingen weergegeven. In dit geval zijn de spitstellingen uitgevoerd in de ochtendspits.

In de volgende paragrafen worden de resultaten gedetailleerder geanalyseerd.

Doorsnede tellingen	Spits		Buiten Spits	
Gemotoriseerd verkeer	Richting A	Richting B	Richting A	Richting B
Haarstraat	112	123	61	78
Hogepad	114	108	59	74
Oranjestraat	66	83	43	68
Enterstraat	61	0	38	0
Watermolen	51	60	41	49
Boomkamp	59	52	39	36
Molenstalweg	28	52	24	39

FIGUUR 46. RESULTATEN DOORSNEDE TELLINGEN GEMOTORISEERD VERKEER

Doorsnede tellingen	Spits		Buiten Spits	
Fietsers	Richting A	Richting B	Richting A	Richting B
Haarstraat	72	48	66	37
Hogepad	14	25	32	30
Oranjestraat	20	12	29	25
Enterstraat	22	25	26	32
Watermolen	28	22	29	21
Boomkamp	24	33	31	48
Molenstalweg	4	35	11	19

FIGUUR 47. RESULTATEN DOORSNEDE TELLINGEN FIETSVERKEER

FIGUUR 48. RESULTATEN KRUISPUNTTELLINGEN GEMOTORISEERD VERKEER BUITEN DE SPITS

Kruispunttellingen buiten de spits												
Gemotoriseerd verkeer	**1a**	**1b**	**1c**	**2a**	**2b**	**2c**	**3a**	**3b**	**3c**	**4a**	**4b**	**4c**
A	10	49		17	13		58	12				
B	51	7	4	38	20	6	10	4	10	26	1	6
C	21	53		18	25		9	44				
D	6	3	32	0	1	10	4	32	25			
E	9	26		23			53					
F	30	26		11	9		24	12				
G	28	10		23	5		2	5				

Kruispunttellingen in de ochtendspits												
Gemotoriseerd verkeer	**1a**	**1b**	**1c**	**2a**	**2b**	**2c**	**3a**	**3b**	**3c**	**4a**	**4b**	**4c**
A	7	30		11	10		52	5				
B	48	5	1	46	3	1	0	0	3	8	0	2
C	20	35		23	30		5	25				
D	8	2	35	0	2	4	1	12	22			
E	3	15		12			7					
F	23	29		9	7		24	3				
G	6	9		21	3		2	9				

FIGUUR 49. RESULTATEN KRUISPUNTTELLINGEN GEMOTORISEERD VERKEER IN DE SPITS

Kruispunttellingen buiten de spits												
Fietsverkeer	**1a**	**1b**	**1c**	**2a**	**2b**	**2c**	**3a**	**3b**	**3c**	**4a**	**4b**	**4c**
A	3	13		23	8		13	3				
B	19	11	6	8	1	0	2	21	7	6	30	5
C	6	17		8	1		4	15				
D	8	3	7	2	5	1	1	16	5			
E	16	16		9			6					
F	12	16		7	21		23	22				
G	6	1		8	6		2	5				

FIGUUR 50. RESULTATEN KRUISPUNTTELLINGEN FIETSVERKEER BUITEN DE SPITS

Kruispunttellingen in de ochtendspits												
Fietsverkeer	**1a**	**1b**	**1c**	**2a**	**2b**	**2c**	**3a**	**3b**	**3c**	**4a**	**4b**	**4c**
A	4	6		24	3		7	0				
B	10	8	2	2	1	0	0	41	5	0	1	0
C	0	3		8	0		5	0				
D	11	3	2	0	5	1	0	12	5			
E	6	11		6			5					
F	12	5		3	17		12	1				
G	57	23		0	2		12	3				

FIGUUR 51. RESULTATEN KRUISPUNTTELLINGEN FIETSVERKEER IN DE SPITS

In deze paragraaf zullen de resultaten per kruispunt geanalyseerd worden. Hierbij wordt ingegaan op de getelde voertuigen en fietsers maar ook op de geconstateerde bijzonderheden.

A. HOGEPAD / ESSTRAAT

FIGUUR 52. OVERZICHT KRUISING A

De kruising tussen het Hogepad en de Esstraat is een kruising die een inprikker met de centrumring verbindt. In figuur 52 is een bovenaanzicht van de betreffende kruising te zien.

Uit de telgegevens valt af te leiden dat het gemotoriseerde verkeer vooral de centrumring volgt. Het aantal motorvoertuigen dat het Hogepad volgt, in beide richtingen, is vele male groter dan het afslaande verkeer naar de Esstraat of vanuit de Esstraat.

Uit de gegevens van de fietstelling blijkt dat er sprake is van een andere situatie. In tegenstelling tot het gemotoriseerde verkeer, is de grootste fietsersstroom afkomstig uit de Esstraat. Het merendeel van de fietsers slaat vervolgens links af. Dit is zowel het geval in de (ochtend)spits, als buiten de spits.

Verder valt op bij deze kruising dat een groot deel van de fietsers zich opvallend gedraagt op deze kruising. Zo vertonen de fietsers die vanuit de Esstraat komen en vervolgens linksaf willen slaan of oversteken naar het winkelcentrum Hoge Wal opvallende patronen. Regelmatig komt het voor dat er geen gebruik wordt gemaakt van de fietsstrook maar dat er wordt voorgesorteerd op het midden van de weg. Daarnaast maken overstekende fietsers regelmatig gebruik van de voetgangersoversteekplaats. Dit gebeurt regelmatig al fietsend, wat lijdt tot gevaarlijke situaties. Ook het fietsverkeer dat vanaf de Hogepad linksaf wil slaan de Esstraat in, heeft moeite met het vinden van de juiste plek op de weg. Een deel van de fietsers sorteert voor op het midden van de weg, een ander deel blijft op de fietsstrook. Wel gaan vrijwel al deze fietsers 'binnendoor' en maken niet direct gebruik van de fietsstrook.

Concluderend kan er dus gesteld worden dat het gemotoriseerd verkeer vooral de centrumring volgt. De fietsers daarentegen maken veelvuldig gebruik van de Esstraat. Hierbij doen zich regelmatig gevaarlijke situaties voor vanwege de onverwachte en wisselende gedragingen van de fietsers.

B. HOGEPAD / ELSENERSTRAAT

FIGUUR 53. OVERZICHT KRUISING B

De kruising tussen het Hogepad/Oranjestraat en de Elsenerstraat is een door een verkeersregelinstallatie geregelde kruising. De centrumring gaat van het Hogepad over in de Oranjestraat, maar de Elsenerstraat is een toegangsweg voor het centrum. In figuur 53 is een bovenaanzicht van deze kruising weergegeven.

Het gemotoriseerde verkeer, zo blijkt uit de de tellingen, vervolgt meestal haar weg op de centrumring. Het rechtdoorgaande verkeer van Hogepad naar Oranjestraat en vice versa is veruit het grootste. Wel valt op dat buiten de ochtendspits de verplaatsingen van en naar het centrum groter

zijn. Dit wordt vermoedelijk veroorzaakt door het bestemmingsverkeer voor het centrum. Tijdens de ochtendspits zijn vrijwel alle winkels nog gesloten en is dit gemotoriseerde bestemmingsverkeer nauwelijks aanwezig.

Ook op deze kruising blijkt het fietsverkeer een ander patroon te volgen dan het gemotoriseerde verkeer. Uit de tellingen blijkt dat de fietsers voornamelijk gebruik maken van de verbinding centrum ←→ Elsenerstraat. In de ochtendspits is dit vrijwel alleen in de richting van het centrum, maar buiten de spits is de uitgaande stroom vrijwel net zo groot als de ingaande.

De verkeerslichten geven twee tegenover elkaar liggende richtingen tegelijk groen. Tot veel conflicten leidt dit niet, omdat het merendeel van het verkeer de centrumring volgt. Bij het uitvoeren van de tellingen viel verder op dat met name jongere fietsers regelmatig het rode verkeerslicht negeren wanneer zij vanuit de Elsenerstraat het centrum ingaan.

Er kan dus geconcludeerd worden dat het gemotoriseerd verkeer voornamelijk de ring volgt en dat het fietsverkeer voornamelijk de ring kruist op de weg van of naar het centrum. Bij dit oversteken komt het een aantal maal voor dat een fietser het rode verkeerslicht negeert.

C. ORANJESTRAAT / VERLENGDE ORANJESTRAAT

De derde geanalyseerde is de kruising tussen de Oranjestraat en de Verlengde Oranjestraat. De centrumring volgt op de T-splitsing de Oranjestraat. De Verlengde Oranjestraat is een zogenaamde inprikker die het verkeer van de buitenring naar de centrumring brengt. Figuur 54 laat een bovenaanzicht van deze kruising zien.

FIGUUR 54. OVERZICH KRUISING C

Uit de tellingen blijkt dat het gemotoriseerd verkeer niet een echte hoofdroute volgt. De centrumring wordt veelvuldig gebruikt, maar ook de Verlengde Oranjestraat wordt regelmatig gebruikt door het gemotoriseerd verkeer. Dit geldt voor zowel in als buiten de spits.

Het fietsverkeer maakt in vergelijking met het gemotoriseerd veel minder gebruik van deze kruising. In de ochtendspits passeren gedurende een kwartier slechts een handvol fietsers. Ook buiten de spits ligt het aantal fietsers relatief laag. Wel is uit de gegevens die verzameld zijn buiten de spits af te leiden dat de centrumring de meest gebruikte route is door het fietsverkeer.

De conclusie met betrekking tot het kruispunt van de Oranjestraat en de Verlengde Oranjestraat is dat dit een gemotoriseerd kruispunt is. Het gemotoriseerde vervoer kent geen dominante stromen. De fietsers maken weinig gebruik van dit kruispunt, maar wel is de centrumring de dominante richting.

D. ORANJESTRAAT / ENTERSTRAAT

De volgende geanalyseerde kruising op de centrumring is de kruising tussen de Enterstraat en de Oranjestraat. De kruising is weergegeven in figuur 55. De centrumring volgt op deze kruising niet de voorrangsroute, maar gaat rechtdoor de Enterstraat in. Dit gedeelte Enterstraat is een éénrichtings weg. De voorrangsroute leidt via een inprikker naar de verkeersring.

FIGUUR 55. OVERZICHT KRUISING D

Uit de gegevens die zijn verkregen uit de telling blijkt dat het gemotoriseerd verkeer het meest gebruikt maakt van de voorrangsroute en van de centrumring. De Emmastraat wordt nauwelijks gebruikt.

Bij de fietsers is de voorrangsroute niet de meest voorkomende richting. De centrumring, in beide richtingen omdat er voor fietsers geen inrijverbod bestaat, en de het volgen van de Enterstraat blijken het meest gebruikt de worden.

Wat opvalt tijdens het analyseren van dit kruispunt is allereerst het grote aantal fietsers dat gebruik maakt van dat deel van de Enterstraat dat éénrichtingsverkeer kent. Dit geldt niet voor fietsers en deze maken dan ook in beide richtingen gebruik van deze weg. In sommige gevallen leidt dit, vanwege de smalle rijweg, tot moeilijkheden. Daarnaast moet het verkeer dat de centrumring volgt af en toe redelijk lang wachten totdat het verkeer op de voorrangsroute gepasseerd is.

Geconcludeerd kan worden dat ondanks de voorrangssituatie en het eenrichtingsverkeer zowel fiets als gemotoriseerd verkeer de Enterstraat veelvuldig gebruikt wordt. Daarnaast wordt ook de verbinding met de buitenring veel gebruikt. Af en toe ontstaat er een rij wachtende voertuigen op de Oranjestraat omdat het verkeer vanaf de buitenring, over de voorrangsroute, voorrang heeft.

E. ENTERSTRAAT / WIERDENSESTRAAT

De Enterstraat kruist op de volgende geanalyseerde kruising opnieuw met een inprikker, ditmaal met de Wierdensestraat, De centrumring vervolgt haar weg op de voorrangsroute over de Watermolen. De kruising is afgebeeld in figuur 56.

FIGUUR 56. OVERZICHT KRUISING E

Uit de tellingen blijkt dat het gemotoriseerd verkeer in de ochtendspits een lagere intensiteit kent dan in de middag. Wel is het patroon wat betreft de richtingen gelijkwaardig. Het merendeel van het verkeer dat uit de Enterstraat komt, kiest er voor om de centrumring te volgen. Daarnaast is ook de voorrangsroute een veel gekozen route maar voor gemotoriseerd verkeer is hier ook geen andere mogelijkheid vanwege het éénrichtingsverkeer op de Enterstraat.

Het fietsverkeer lijkt op dit kruispunt vooral de centrumring te gebruiken. Daarnaast gebruiken veel fietsers dit kruispunt als toegangspunt voor het centrum door de Grotestraat in te gaan.

Tijdens de observatie van het kruispunt viel op dat er veel fietsers naar de Albert Heijn gaan op de hoek van de Watermolen en de Wierdensestraat. Dit doen zij op verschillende manieren, het merendeel volgt de verkeersregels maar een deel fietst ook over het zebrapad of steekt lopend over terwijl 20 meter verderop een voetgangersoversteekplaats is. Wat ook opviel was het passeren van een aantal bussen over de voorrangsroute. Vanaf dit punt vallen de centrumring en de busroute samen tot aan het station.

De conclusie die getrokken kan worden uit de observatie is dus dat zowel de centrumring als de voorrangsroute gebruikt worden door het gemotoriseerd verkeer. Het fietsverkeer gebruikt voornamelijk de centrumring en de toegang tot het centrum. Daarnaast gaan ook een deel van de fietsers naar de Albert Heijn waarbij af en toe gevaarlijke situaties ontstaan bij het oversteken.

F. WATERMOLEN / BOOMKAMP

Na het volgen van de Watermolen wordt de volgende kruising bereikt. Op de in figuur 57 afgebeelde kruising volgt de centrumring de voorrangsroute naar de Boomkamp. Het is echter ook mogelijk af te slaan naar de Huttenwal/Boomkamp. Deze afslag vormde oorspronkelijk de centrumring.

FIGUUR 57. OVERZICHT KRUISING F

Als de verkregen gegevens voor wat betreft de motorvoertuigen nader worden bekeken, valt op dat naast de voorrangsroute / centrumring, ook veel verkeer vanaf de Watermolen afslaat naar de Huttenwal / Boomkamp.

Bij de gegevens van de fietsers is minder duidelijk een patroon te herkennen. Zeker in de middag gaat men alle kanten op. In de ochtendspits gaan de meeste fietsers richting het station. Het fietseraantal ligt in de middag veel hoger dan vroeg op de morgen. Dit komt zeer waarschijnlijk door de openingstijden van de verschillende aangrenzende winkels en bedrijven.

Zoals gezegd valt het op dat het fietser aantal op deze kruising, zeker in de ochtendspits, afhankelijk is van de vertrektijden van de treinen en bussen. De bussen maken overigens ook gebruik van deze kruising. Een andere zaak die opvalt bij de observatie is het gedrag van de fietsers die van of naar de Jumbo gaan. Het oversteken van de voorrangsroute gebeurt op verschillende manieren. Zo steken sommigen gewoon over, gaan anderen over de voetgangersoversteekplaats en weer anderen fietsen een stuk over de stoep.

Uit de telresultaten valt dus af te leiden dat voor het gemotoriseerde verkeer twee dominante stromen te herkennen zijn, namelijk de route van de centrumring en het afslaande verkeer de Boomkamp/Huttenwal in. Voor de fietsers geldt dat er geen richting veel vaker wordt gebruikt dan de anderen. Wel valt op dat de fietsbelasting in de middag veel groter is. Daarnaast zorgen de fietsers die oversteken richting de Jumbo door hun onvoorspelbare gedrag voor gevaarlijke situaties.

G. BOOMKAMP / MOLENSTALWEG

Door de Boomkamp te volgen komt de centrumring bij de stationsomgeving. Hier volgt een kruising waar men links- en rechtsaf kan slaan en waar fietsers ook rechtdoor kunnen door de fietstunnel. De centrumring gaat hier naar links en gaat over in de Molenstalweg. In figuur 58 is een foto van de betreffende kruising te zien.

FIGUUR 58. OVERZICHT KRUISING G

Het gemotoriseerde verkeer, zo blijkt uit de tellingen, volgt voornamelijk de centrumring. Deze volgt dan ook de voorrangsroute.

Het fietsverkeer is te onderscheiden in twee categoriën; bestemmingsverkeer voor het station en fietsverkeer dat gebruik maakt van de spoortunnel. In de ochtend is het bestemmingsverkeer veruit de grootste stroom. In de middag zijn er echter veel fietsers die gebruik maken van de fietstunnel. Al is er op het moment dat er een trein arriveert op het station, een piek waar te nemen in het aantal fietsers dat vertrekt vanaf de stationsfietsenstalling.

Naast de piek in het aantal fietsers valt ook op dat er regelmatig situaties optreden waarbij de fietser en automobilist elkaar niet lijken te begrijpen. Dit komt vooral voor als een fietser vanaf de Boomkamp linksaf wil slaan. De fietsstrook gaat richting de tunnel en voor linksaf is geen fietsvoorziening, waardoor de fietser ineens op de rijbaan komt. Een andere gevaarlijke situatie die zich voordoet heeft betrekking op auto's die willen parkeren op het parkeerterrein voor de Jumbo. Als zij vanaf de Molenstalweg komen moeten zij rechts (met de voorrangsweg mee) en direct weer links af slaan. Dit zorgt ervoor dat sommige automobilisten ver op de andere weghelft komen zonder dat er een goed overzicht is wat betreft tegemoet komende fietsers en voertuigen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met het feit dat in de toekomst het braakliggende terrein nabij het station ontwikkeld zal worden en hierdoor extra belasting op het kruispunt zal komen.

Samenvattend kan er gesteld worden dat het gemotoriseerde verkeer veelal gebruik maakt van de centrumring. Het fietsverkeer is echter vaak bestemmingsverkeer of gaat door de fietstunnel. Het bereiken van de fietsenstalling vanaf de Boomkamp zorgt evenals het bereiken van de parkeerplaats bij de Jumbo vanaf de Molenstalweg voor onduidelijke en soms gevaarlijke situaties.

DOORSNEDETELLINGENANALYSE

Om een beter beeld te krijgen van de drukste punten van de centrumring is op verschillende plaatsen op de centrumring geteld hoeveel voertuigen en fietsers passeren in beide richtingen. Aan de hand van de hierbij verkregen gegevens (figuur 46 en 47) kan er een beter beeld gevormd worden van de huidige belasting van de centrumring. Hiervoor wordt eerst gekeken naar de gegevens van de motorvoertuigen en vervolgens naar het fietsverkeer.

Het eerste wat opvalt is het grote verschil in belasting van gemotoriseerd vervoer op de verschillende punten van de centrumring. De Haarstraat en het Hogepad blijken zowel in de spits als buiten de spits de drukste delen van de centrumring te zijn. Zeker in de spits ligt het aantal motorvoertuigen op dit deel van de ring een stuk hoger dan op de overige delen. De hierop volgende Oranjestraat kent al een wat lichtere belasting. Wat verder opvalt aan het gemotoriseerde verkeer is dat de spits niet overal een even grote invloed heeft. De hoeveelheid motorvoertuigen neemt op elk punt toe, maar de relatieve toename is op de Watermolen, Boomkamp en Molenstalweg veel kleiner dan op de al drukkere Haarstraat en het Hogepad.

Bij het fietsverkeer valt direct op dat de Haarstraat veel zwaarder belast wordt dan de overige delen van de centrumring. Een waarschijnlijke verklaring voor dit verschijnsel is het feit dat de Haarstraat de verbinding vormt tussen het centrum en de fietstunnel richting de Veeneslagen. Omdat er voor de spitsgegevens in de avondspits geteld is, valt niet uit deze gegevens op te maken dat het station in de ochtendspits een grote aantrekkingsfactor is voor de fietsverplaatsingen. Uit de kruispunttellingen viel op dat het, in de omgeving van het station, vlak voor het vertrekmoment van de treinen, erg druk is met fietsers. Een andere opvallende constatering is het feit dat overal, behalve op de Haarstraat en de Molenstalweg, de spitsintensiteiten lager liggen dan de intensiteiten die aan het begin van de middag gemeten zijn. Hieruit valt op te maken dat op grote delen van de centrumring, het woon-werk fietsverkeer niet maatgevend is. Blijkbaar worden er meer verplaatsingen gemaakt met een ander doel. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het doen van aankopen in het centrum.

Concluderend kan er gesteld worden dat de Haarstraat en het Hogepad de meest intensief belaste delen van de centrumring zijn. Op deze punten is ook de invloed van de avondspits op het gemotoriseerde verkeer het grootste. Als er gekeken wordt naar het fietsverkeer, blijkt de Haarstraat veruit het meest gebruikt te worden. Uit de kruispunttellingen blijkt dat het station een belangrijke aantrekkingsfactor is voor het fietsverkeer. Wat ook opvalt is dat de avondspits in de meeste gevallen rustiger qua fietsverkeer dan de middaguren. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat het woonwerkmotief niet maatgevend is voor het fietsverkeer.

VERGELIJKING MET VERWACHTE INTENSITEITEN

De gegevens die verkregen zijn met het uitvoeren van de observatie kunnen vergeleken worden met de gegevens zoals die gepresenteerd zijn in *Bijlage C; Verwachte Intensiteiten.*

Deze verwachte intensiteiten laten grofweg dezelfde trend zien als de gegevens uit de tellingen. In beide gevallen is de intensiteit op de Haarstraat en het Hogepad het hoogste. Een opvallend verschil tussen beide gegevensbronnen is de Oranjestraat. Bij de verwachte intensiteiten heeft deze een nog hogere intensiteit dan de Haarstraat en het Hogepad terwijl dit bij de telgegevens niet zo is. Waarschijnlijk wordt dit veroorzaakt door de gegevens waarop het model gebaseerd is. In dit model is de inprikker Markeloseweg namelijk uitgevoerd als een weg met een maximumsnelheid van 30 km/u. In werkelijkheid is deze op dit moment nog 50 km/u. Wel zijn er al vergevorderde plannen om deze straat te herstructureren, waarbij ook de maximum snelheid verlaagt zal worden.

Een belangrijk verschil tussen beide gegevensbronnen betreft het fietsverkeer. In de verwachte intensiteiten wordt geen aandacht besteedt aan de belasting door het fietsverkeer. Uit de telgegevens blijkt echter dat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de centrumring zeker niet te verwaarlozen is.

Al met al kan er dus gesteld worden dat de beide gegevensbronnen in de zelfde richting wijzen wat betreft de motorvoertuigenbelasting van de centrumring. Omdat de modelverwachting niet ingaat op het fietsverkeer kan er geen vergelijking op dit gebied gemaakt worden.

CONCLUSIE

Op basis van de gegevens die verzameld zijn door het uitvoeren van tellingen bij verschillende kruisingen en wegen van de centrumring kan het volgende geconcludeerd worden:

- De Haarstraat en het Hogepad zijn de intensiefst belaste delen van de centrumring.
- De fietsbelasting is veruit het groot op de Haarstraat
- Het station is in de ochtendspits een bestemming van veel fietsverkeer
- Gemotoriseerd verkeer neemt toe in de avondspits
- Er worden meer verplaatsingen per fiets gemaakt in de middaguren dan in de avondspits.
- Een aantal kruisingen (A, D, F en G) kennen onverwachte en gevaarlijke gedragingen van fietsers
- Op vrijwel elk kruispunt is de centrumring de belangrijkste route voor het gemotoriseerde verkeer. Op sommige kruispunten is echter de voorrangsroute ook een belangrijke richting.
- Het fietsverkeer maakt regelmatig gebruik van de centrumring, maar ook de toegang tot het centrum is op veel kruispunten een belangrijke richting voor het fietsverkeer

Om een beter beeld te krijgen van de problemen die op (kunnen) treden wanneer de centrumring in de huidige vorm gehandhaaft blijft, is er in opdracht van de Gemeente Rijssen-Holten door Goudappel Coffeng een modelstudie uitgevoerd. In deze modelstudie wordt naast de verwachte intensiteiten in 2020 ook gekeken naar de effecten van verschillende varianten voor het aanpassen van de centrum ring. Met een verkeersmodel voor de Regio Twente is voor 25 plaatsen in Rijssen bepaald wat de verwachte intensiteit in 2020 is. De resultaten van deze modelstudie zijn weergegeven in figuur 59, waarin de kolom 2020 ref de verwachte intensiteiten zonder aanpassingen aan de infrastructuur weergeeft.

Uit de gegevens valt al snel op te maken dat bepaalde delen van de centrumring, voornamelijk het Hogepad, de Haarstraat en de Oranjestraat, met een voor het centrum hoge intensiteit te maken krijgen. Om deze hoge intensiteiten enigszins te verminderen zijn er enkele varianten opgesteld. Uit de modelgegevens blijkt dat met behulp van deze aanpassingen (bijv alle wegen 30 km/u zone maken of bepaalde wegen afsluiten) de intensiteit op de centrumring (volgnr's 7-11, 13, 19) duidelijk gereduceerd kan worden. In de gunstigste situatie kan de intensiteit met bijna één derde worden gereduceerd. Wel moet hierbij aangetekend worden dat er goed opgelet moet worden wat de effecten van maatregelen op het omliggende wegennet en andere delen van de centrumring zijn.

De gegevens geven alleen de etmaalintensiteiten weer. Uit deze gegevens kan niet afgeleid worden of er op bepaalde kruisingen of wegen knelpunten of gevaarlijke situaties ontstaan. Wel toont de modelstudie aan dat een aanpassing van de centrumring een duidelijk effect heeft op de hoeveelheid verkeer in het centrum van Rijssen.

Weg	Volgnr	2020 ref	var 1	var 2	var 3	var 3a	var 4	var 5	var 6
buitenring	1	6500	6300	6300	5800	5800	5600	5600	7200
	2	3500	3600	3600	3700	3700	3800	3100	5200
	3	7400	8100	8200	8300	8300	8600	6100	9700
	4	6300	7100	8100	7300	7200	8500	3400	8600
	5	7300	7900	8900	8000	8000	9000	5500	10600
	6	12500	12100	12100	12200	12700	12200	12700	9400
haarstraat	7	9200	7800	7800	6800	6500	7100	8900	5400
hoge pad	8	9100	7000	6900	6500	6200	6400	10800	4900
oranjestraat	9	9600	7900	6900	7800	7500	6700	12400	6500
enterstraat	10	4000	3500	0	3600	3800	2600	4700	1500
watermolen	11	3700	2600	2600	2700	4200	2600	3500	1300
huttenwal	12	700	700	700	700	700	1000	700	600
molenstalweg	13	1900	1900	1900	2000	2400	1300	1600	2000
'inprikkers'	14	1500	1300	1300	1400	1400	1400	4000	1400
	15	3100	2700	2700	3500	3100	3200	5200	3300
	16	6200	5900	4900	5700	5700	4700	8100	1100
	17	4900	4000	4000	3700	3700	3500	6000	5100
	18	7400	6500	5500	6500	7100	5500	9300	600
boomkamp	19	1400	1000	1000	1000	1900	600	1200	3400
	20	2100	2000	2800	2100	2100	2100	3600	1400
	21	400	400	2200	400	400	400	400	400
stationsdwarsweg	22	700	1200	1200	1200	700	900	600	4100
reggesingel	23	11000	11800	11800	11800	11700	12000	10900	11900
	24	7900	8300	8300	8500	8400	8600	8700	8500
	25	5900	5800	5800	5800	5800	5800	5900	5200

FIGUUR 59. VERWACHTE INTENSITEITEN 2020

BIJLAGE D; ACTORENANALYSE

Om een goed beeld te krijgen van de verschillende partijen die betrokken zijn bij de centrumring, is er een zogenaamde actorenanalyse uitgevoerd. In deze analyse worden de verschillende partijen die betrokken zijn bij de herinrichting van de centrumring kort toegelicht en wordt er aangegeven welke relatie zij hebben met de centrumring en welke invloed zij op het proces kunnen uitvoeren. Uiteindelijk wordt de informatie uit deze analyse gebruikt om een zogenaamde belang-machtmatrix op te stellen. In deze figuur is schematisch te zien hoeveel belang een actor heeft bij het project en hoeveel macht deze actor heeft.

De actorenanalyse zal uitgevoerd worden vanuit het perspectief van de projectgroep. Het belangrijkste doel van de actorenanalyse is om een middel te creeëren dat de verschillende wensen en eisen van de actoren in het juiste perspectief weet te plaatsen. Op deze wijze kunnen er onderbouwde keuzes gemaakt worden bij het samenstellen van het Programma van Eisen.

Bij het opstellen van de actorenanalyse is een afbakening gemaakt. Er is voor gekozen om alleen de direct betrokkenen mee te nemen in deze analyse omdat overige partijen geen directe invloed op het proces kunnen uitoefenen.

In de toekomst kunnen machtsposities van de actoren veranderen. Vanwege de korte termijn waarop het project uitgevoerd zal worden, is het echter niet te verwachten dat er grote veranderingen zullen optreden in de machtsposities en belangen van de actoren. In de actorenanalyse wordt dan ook uit gegaan van statische posities voor de verschillende actoren.

GEMEENTE RIJSSEN - HOLTEN

De gemeente draagt de verantwoordelijkheid voor de aanleg en het onderhoud van de wegen binnen de gemeentegrenzen. De gemeente heeft in haar Lange Termijnvisie op het gebied van verkeer en vervoer aangegeven dat het centrum vooral een verblijfsgebied is en vanuit deze visie wordt de opdracht gegeven om de centrumring opnieuw in te richten. Naast opdrachtgever is de gemeente ook de (belangrijkste) financier van het project. Plannen en beslissingen zullen dan ook door de gemeenteraad goedgekeurd moeten worden. Vanuit deze positie is de gemeente Rijssen – Holten dus een belangrijke actor met een grote invloed op het project.

OMWONENDEN

Een tweede actor, zijn de omwonenden van de centrumring. Onder deze actor worden alle mensen geschaard die (vrijwel) direct aan de centrumring wonen. Via bezwaarprocedures kunnen zij het project vertragen of zelfs verhinderen. Het is daarom van belang om de mening van deze actor mee te nemen in het ontwerpproces. Hierbij is er de mogelijkheid om in gesprek te gaan met enkele vertegenwoordigers of elke omwonende de gelegenheid te geven zijn/haar mening te laten horen. Afhankelijk van de fase van het project kan er gekozen worden voor één van deze opties.

WINKELS

Een andere belanghebbende zijn de verschillende winkels die zich aan de centrumring of in de omgeving ervan bevinden. De winkels zullen vooral gericht zijn op de bereikbaarheid van hun winkels. Bij winkels direct aan de centrumring gaat het voornamelijk om supermarkten zoals de Dirk van de Broek, Jumbo & Albert Heijn. De overige winkels bevinden zich in de meeste gevallen in het centrum op korte afstand van de centrumring. Vrijwel alle winkels zijn aangesloten bij de plaatselijke ondernemersverening; de Habi. Deze belangenbehartiger kan fungeren als aanspreekpunt voor de verschillende betrokken winkels. Daarnaast zijn de winkels die gevestigd zijn in overdekt winkelcentrum de Hoge Wal ook verenigd in een winkeliersvereniging.

BEZOEKERS

Door de aantrekkelijkheid en de regionale functie van het centrum van Rijssen wordt het centrum bezocht door mensen uit de gemeente en de regio. Deze groep bezoekers wordt gezien als een actor. De bezoekers zullen de centrumring vrijwel uitsluitend gebruiken als toegangsweg naar het centrum. Omdat de gemeente zich wil blijven profileren als aantrekkelijk centrum is het van belang de wensen en eisen van deze actoren mee te nemen in het ontwerpproces.

POLITIE

Het politiebureau in Rijssen is gevestigd aan de Molenstalweg en dus direct aan de centrumring. Vanwege deze ligging zullen alle verplaatsingen van en naar het politiebureau gebruik maken van de centrumring. Daarnaast heeft de politie ook de taak om de verkeersregels te handhaven. Vanuit deze taak en vanwege de ligging van het politiebureau wordt de politie gezien als een actor bij de herinrichting van de centrumring.

BRANDWEER

Ook de brandweerkazerne ligt, net als het politiebureau, aan de Molenstalweg en dus aan de centrumring. Bij het uitrukken van de brandweer wordt er dus gebruik gemaakt van de centrumring. Vanwege dit gebruik is de brandweer een actor bij de herinrichting van de centrumring. Vanwege verplichte aanrijtijden die gelden voor de brandweer moet er tijdens het ontwerpproces rekening gehouden worden met de eisen en wensen van deze partij.

OPENBAAR VERVOER

Een andere actor die een rol speelt bij het herinrichten van de centrumring zijn de verschillende partijen die het openbaar vervoer verzorgen. De stationsomgeving grenst direct aan de centrumring en mede daardoor maken verschillende buslijnen gebruik van de centrumring. Vanuit de vervoersbedrijven die deze buslijnen onderhouden zullen er dan ook eisen en wensen zijn met betrekking tot de herinrichting van de centrumring. De treinvervoerder wordt niet meegenomen als actor omdat deze geen directe relatie heeft met de centrumring. Dit geldt wel voor de treinreizigers. Zij worden wel onder deze actor geschaard.

MARKT

Tweemaal per week, op maandag en zaterdag, wordt in het centrum van Rijssen een markt gehouden. Naast de bezoekers die deze markt trekt, die overigens onder de actor bezoekers gerekend worden, zijn ook de personen die hun goederen op de markt aanbieden een actor. Zij hebben regelmatig grote, mobiele, kramen van waaruit zij hun goederen verkopen. Om het marktterrein te bereiken maken zij gebruik van de centrumring en daarom zullen ook zij wensen hebben met betrekking tot de herinrichting.

WEGGEBRUIKERS

Het spreekt misschien vanzelfsprekend, maar ook de gebruikers van de centrumring zijn een actor. Alhoewel sommige weggebruikers al onder andere actoren vallen zullen er ook weggebruikers zijn die niet binnen de andere categoriën vallen. Binnen deze groep gebruikers kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende categoriën; automobilisten, fietsers, vrachtverkeer & voetgangers. Al deze groepen hebben hun eigen specifieke, soms zelfs conflicterende, eisen en wensen die mee genomen dienen te worden bij het samenstellen van een programma van eisen.

OVERHEID

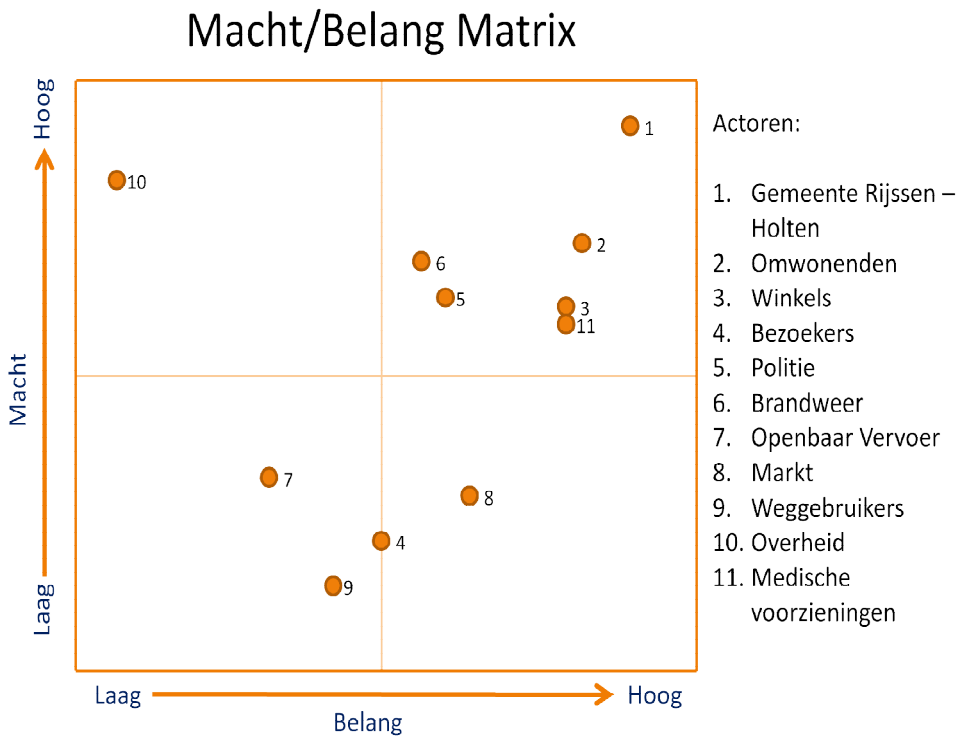
Een andere actor is de overheid. Hiermee wordt zowel de provinciale als landelijke overheid bedoeld. Het gemeentelijke bestuur wordt vanwege haar taken als opdrachtgever en financier gezien als aparte actor. De overheid is niet direct betrokken bij de herinrichting van de centrumring. Dat wil zeggen dat er verantwoordelijkheid of initiatief van deze actor verwacht wordt. Wel is deze actor door middel van allerlei regelgeving relevant voor het herinrichtingsproces van de centrumring. Er is dus geen sprake van interactie met deze actor, maar toch stelt deze actor eisen met betrekking tot de herinrichting.

MEDISCHE VOORZIENINGEN

Aan de centrumring bevinden zich verschillende medische voorzieningen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om dokterspraktijken en een apotheek. Verschillende mensen bezoeken deze voorzieningen, waarbij ook rekening gehouden moet worden met invalideparkeerplaatsen en situaties waarbij sprake is van spoed. Omdat dergelijke voorzieningen niet zijn aangesloten bij een andere actor worden zij als aparte actor gezien.

MACHT-BELANGMATRIX

Al deze actoren hebben een verschillend niveau van belang en macht. Belang heeft te maken met de relatie tot de centrumrichting en de herinrichting hiervan. Macht heeft betrekking op het vermogen om de voor de actor belangrijke punten door te drukken of op de agenda te krijgen. Om een goed beeld te krijgen van de verhoudingen tussen de verschillende actoren op dit gebied is er een macht-belangmatrix opgesteld. Deze matrix is te vinden in figuur 60.
Bovenstaande figuur laat zien dat de verschillende actoren een verschillende mate van belang en macht hebben. Dit overzicht is dan ook een geschikt hulpmiddel bij het opstellen van een programma van eisen. Wanneer er conflicterende wensen worden geuit door verschillende partijen kan er op basis van deze figuur een keuze gemaakt worden. Wel moet hierbij aangetekend worden dat alleen een klein verschil in de figuur niet zomaar kan leiden tot belangrijke beslissingen, de keuze zal ondersteund moeten worden met meer argumenten.



FIGUUR 60. MACHT-BELANG MATRIX

BIJLAGE E; EISENOVERZICHT

In deze bijlage worden de verschillende eisen getoond zoals die geuit zijn door de verschillende actoren die bij de herinrichting van de centrumring betrokken zijn. In dit overzicht wordt niet alleen de eis of wens weergegeven, maar ook wordt vermeld wat de actor is die de eis/wens uitte en wat de bron is waaruit de eis is verkregen. Dit kan een document zijn, maar ook een gesprek of bijeenkomst.

TABEL 3. OVERZICHT VAN EISEN

Nr	Eis / Wens	Categorie	Actor	Bron
1	De verkeersveiligheid en de positie van de fietser en voetganger dient verbeterd te worden.	Eis	Gemeente	LTVV p10
2	Doorgaand verkeer (t.o.v. het centrum) dient op de centrumring geweerd te worden.	Eis	Gemeente	LTVV p10
3	Autoverplaatsingen worden niet uitgesloten, maar zijn ondergeschikt aan verblijfactiviteiten.	Eis	Gemeente	LTVV p11
4	Gelijkwaardigheid van wegen is een uitgangspunt voor het gehele gebied.	Eis	Gemeente	LTVV p11
5	De inrichting van de infrastructuur moet onbedoeld gebruik voorkomen.	Eis	Gemeente	LTVV p10
6	Voorkom ontmoetingen met grote snelheids- en richtingsverschillen.	Eis	Gemeente	LTVV p10
7	Parkeervoorzieningen moeten goed bereikbaar zijn/blijven.	Eis	Gemeente	LTVV p14
8	De fietsinfrastructuur moet een samenhangend geheel vormen dat aansluit op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers.	Eis	Gemeente	LTVV p16
9	Omrijden van fietsers dient geminimaliseerd te worden.	Wens	Gemeente	LTVV p16
10	De fietsinfrastructuur moet de veiligheid van fietsers bevorderen.	Eis	Gemeente	LTVV p16
11	De fietsinfrastructuur is gericht op een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer.	Eis	Gemeente	LTVV p16
12	De inrichting moet, daar waar nodig, afgestemd worden op de benodigde ruimte en infrastructurele voorzieningen voor de bus.	Eis	Gemeente	LTVV p20
13	Parkeervoorzieningen moeten zo dicht mogelijk bij invalswegen zijn gesitueerd.	Wens	Gemeente	LTVV p... (actualisatie verwijst erna)
14	Bij de herinrichting moet uitgegaan worden van een extra verkeersintensiteit van 2000 mvt/dag in de stationsomgeving vanwege de geplande ontwikkeling.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Interne Notitie 27-03-2013 p3 / Structuurplan

15	In de directe omgeving van de centrumring verdienen bepaalde locaties bijzondere aandacht i.r.t de beeldkwaliteit. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het plein De Hoge Wal.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Interne Notitie 27-03-2013 p3
16	De bestaande parkeercapaciteit moet optimaal benut worden.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Parkeeronderzoek
17	Bij herinrichting centrumring kan ruimte worden gereserveerd voor latere uitbreiding van de parkeercapaciteit.	Wens	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Parkeeronderzoek
18	Bij herinrichting van de centrumring moet minimaal een zelfde aantal parkeerplaatsen als in de oude situatie gerealiseerd worden.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Parkeeronderzoek
19	Bij de inrichting van de centrumring moet aandacht besteed worden aan de positie van het fietsverkeer.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Fietsvisie
20	Omdat de Haarstraat is aangemerkt als "Fietsplusroute", moet de fietsveiligheid verhoogd worden.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Fietsvisie
21	In de huidige situatie is het fietsparkeren op het plein Hoge Wal een knelpunt, bij de inrichting moet hier aandacht aan besteed worden.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Fietsvisie
22	Vanwege het stedelijke karakter van de centrumring kan op speciale plaatsen (pleintje of hoek) accentbeplanting worden aangebracht.	Wens	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Groenstructuurplan
23	Kruisingen van radialen met de ring vormen markante plekken die aanleiding zijn voor een accent in de beplanting/inrichting.	Wens	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Groenstructuurplan
24	De relatie tussen het Station en het Schild (AS Boomkamp) moet versterkt worden.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> Detailhandelvisie
25	De eerste fase van de herinrichting betreft Haarstraat/Hoge Pad vanaf de rotonde Otje van Potje tot/met Oranjestraat inclusief kruising met Verlengde Oranjestraat.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> verslag 2; 18 maart 2013
26	De maximale dekking voor fase 1 bedraagt ongeveer € 1.500.000	Eis	Gemeente	Routingformulier bestuursvoorstel
27	De tweede fase van de herinrichting betreft de Boomkamp van Huttenwal tot Station en heeft een budget van ca € 465.000.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> verslag 2; 18 maart 2013
28	De afsluiting Huttenwal tussen De Krans en Plein Hoge Wal moet gehandhaaft worden.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> actualisatie LTVV t.b.v. centrumontsluiting
29	Opwaarderen van de verbinding via de Haarzijde is niet aan de orde gelet op het smalle profiel & de aanwezigheid van een school. De sloop van woningen lijkt financieel niet haalbaar.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> actualisatie LTVV t.b.v. centrumontsluiting

30	Om tot een breed gedragen plan te komen is het van belang om verschillende partijen bij de herinrichting te betrekken.	Eis	Gemeente	Aanpassing LTVV --> memo 26 maart 2013
31	De verblijfsfunctie wordt na herinrichting belangrijker dan de verkeersfunctie.	Eis	Gemeente	Presentatie gemeente, Sheet B. Voorkeusvariant centrumontsluiting
32	Voorkom fietsers in twee richtingen op de parallelwegen van de Haarstraat	Eis	Medische voorzieningen / Omwonenden	Klankbordavond
33	Voorkom onoverzichtelijke kruisingen	Eis	Omwonenden / Winkels / Med. Voorz. / Politie / VVN	Klankbordavond
34	Maak de parkeerplaats aan de achterzijde van de medische voorzieningen goed bereikbaar	Wens	Medische voorzieningen	Klankbordavond
35	Vervang de voetgangersoversteekplaatsen in de bocht door een veiligere oplossing	Eis	Omwonenden / VVN / Winkels / Politie	Klankbordavond
36	De kruising met de Esstraat moet vanwege de drukte aangepast worden	Eis	VVN / Omwonenden / Winkels	Klankbordavond
37	De parkeervoorzieningen aan de haarstraat moeten opnieuw ingericht worden	Wens	Omwonenden / Med. Voorz. / Winkels	Klankbordavond
38	Het aanleggen van 'mini-rotondes' wordt aangeraden	Wens	Omwonenden / VVN	Klankbordavond
39	Parkeergelegenheden dienen duidelijk te worden aangegeven	Eis	Winkels / Omwonenden / Bezoekers	Klankbordavond / Gesprek
40	Verbied het laden en lossen in de bochten	Eis	Winkels / Politie	Klankbordavond
41	Breid, daar waar mogelijk, de parkeervoorzieningen uit	Wens	Winkels	Klankbordavond
42	De minimale profielbreedte bedraagt 6 meter	Eis	Brandweer	Klankbordavond
43	Handhaaf de unieke structuur van de Haarstraat	Eis	Omwonenden / Winkels	Klankbordavond
44	Het fietsparkeren bij de Hoge Wal moet aangepast worden	Eis	Winkels	Klankbordavond
45	Daar waar mogelijk de groenstructuur versterken	Wens	Omwonenden / Winkels	Klankbordavond
46	Beperk het aantal zijwegen op de centrumring	Eis	VVN / Politie / Med. Voorz	Klankbordavond
47	De stationsomgeving kan niet uitgevoerd worden als 50 km/u	Eis	VVN / Politie	Klankbordavond
48	De bocht in de Molenstalweg moet opnieuw ingericht worden	Wens	Omwonenden	Klankbordavond
49	Maak een fietsverbinding tussen de Walstraat en de Huttenwal	Eis	Winkels	Klankbordavond

50	Zorg voor genoeg parkeergelegenheid rondom de Westerkerk	Eis	Omwonenden / Med. Voorz.	Klankbordavond
51	Zorg voor een goede laad en los plek bij Winkelcentrum de Hoge Wal	Eis	Winkels / Politie	Klankbordavond
52	Zorg voor een veilige aansluiting op de fietstunnel	Eis	VVN / omwonenden	Klankbordavond
53	De inrichting en drukte van de Enterstraat conflicteren, dit vraagt om een oplossing	Eis	Winkels / Omwonenden	Klankbordavond
54	Bij het inrichten van het profiel gaat de voorkeur uit naar fietsers op de rijbaan	Wens	Omwonenden / Winkels / Med. Voorz. / Politie / VVN	Klankbordavond
55	Het plein Hoge Wal moet beschikbaar blijven voor activiteiten	Eis	Winkels	Klankbordavond
56	Overstekende bewegingen door fietsers en voetgangers moet veiliger uitgevoerd kunnen worden	Eis	VVN / Politie / Omwonenden	Klankbordavond
57	De voorzieningen in het centrum moeten goed bereikbaar blijven	Eis	Winkels / Bezoekers	Klankbordavond / Gesprek
58	Uniformiteit in de inrichting geniet de voorkeur	Wens	VVN / Politie / Omwonenden	Klankbordavond
59	De parkeervoorzieningen moeten vroegtijdig en duidelijk worden aangegeven.	Eis	Winkels / Omwonenden	Klankbordavond
60	Het marktplein moet goed bereikbaar zijn voor betrokken partijen	Eis	Markt	Gesprek
61	Bij het ontwerp moeten de geldende ontwerprichtlijnen in acht worden genomen	Eis	Overheid	Wet
62	Het herinrichtsplan mag niet conflicteren met de bepalingen uit de wegenverkeerswet, het reglement verkeersregels en verkeerstekens & Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)	Eis	Overheid	Wet / CROW

BIJLAGE F; VERSLAG 1E KLANKBORDAVOND

Onderwerp: Klankbordgroep centrumontsluiting 1e fase
Datum 16 mei 2013
Tijdstip: 19.00 – 22.00 uur
Locatie: Brodshoes

Aanwezigen:

Dhr. Van de Veen	(Apotheker met apotheek aan centrumring)
Dhr. Meenks	(Winkeliersvereniging Habi)
Dhr. Brinks	(Wijkpanel Centrum)
Dhr. Ten Berge	(Brandweer)
Dhr. Jansen	(Winkeliersvereniging Winkelcentrum Hoge Wal)
Dhr. Busschers	(Wijkagent Centrum)
Dhr. Wiersum	(Politie)
Dhr. Proos	(VVN)
Dhr. Ten Bolscher	(Gemeente Rijssen-Holten)
Dhr. Vowinkel	(Roelofs)
Dhr. Ter Avest	(Goudappel Coffeng)
Dhr. Van Essen	(Gemeente Rijssen-Holten)

De avond werd geopend met een inleiding door Gerard ten Bolscher van de Gemeente Rijssen-Holten. In deze opening werd toegelicht hoe de avond eruit zou zien en wat de rol van de klankbordgroep is in het hele proces. Vervolgens kreeg iedereen de gelegenheid zich voor te stellen en kort toe te lichten vanuit welk belang zij aanwezig waren.
Na deze voorstelronde gaf dhr Ter Avest van Goudappel Coffeng een presentatie waarin allereerst de visie uit de lange termijnvisie toegelicht werd. Deze visie gaat uit van een centrumgebied met een maximumsnelheid van 30 km/u. De noodzakelijkheid hiervan werd onderbouwd met ongevalgegevens en modelgegevens over toekomstige intensiteiten. Daarin was te zien dat door het aanpassen van de centrumring, de intensiteit verlaagd kan worden. Tijdens deze presentatie werd er door dhr. Wiersum opgewezen dat afwijken van de voorrang niet mag in een 30 km zone. Daarnaast kwam er een vraag van dhr. Proos naar de datum waarop de gegevens verkregen zijn. Op beide vragen werd kort ingegaan waarna de volgende fase werd toegelicht. Uitgelegd werd dat na de pauze de groep in tweeën gesplitst zou worden en deze twee groepen op een kaart aan konden geven wat de huidige knelpunten waren en wat hun visies, oplossingen en ambities waren.

Na de pauze werd zoals aangegeven, in twee groepen ingegaan op de knelpunten van de huidige situatie en de wensen en ideeën van de aanwezigen. Hieronder wordt kort weergegeven wat in één groep werd aangedragen. Deze groep bestond uit: Dhr. Van de Veen, Dhr. Meenks, Dhr. Brink, Dhr. Busschers, Dhr. Ter Avest & Dhr. Van Essen.
De volgende knelpunten werden genoemd en ingetekend op de kaart:

- De rototnde bij Otje van Potje is erg druk en ook gevaarlijk vanwege de fietsers die vanuit een onverwachte positie de rotonde oprijden.
- De bocht in de Molenstalweg is niet afgestemd op vrachtverkeer/bussen
- Op de parrallelwegen van de Haarstraat wordt door fietsers in twee richtingen gefietst. Dit levert onverwachte en gevaarlijke situaties op, zeker ook vanwege de tegenwoordig hoge(re) snelheid door elektrische fietsen.
- De aansluiting van de Westerstraat op de Haarstraat is smal en onoverzichtelijk, daarnaast is het hier, zeker in de middag, erg druk
- De parkeerplaats aan de achterzijde van de apotheek aan de Haarstraat is slecht bereikbaar door geparkeerde voertuigen

- Het invoegen vanuit de parallelweg op de Haarstraat in de bocht ter hoogte van Fietswinkel Kastenberg is gevaarlijk vanwege de onoverzichtelijkheid en de drukte van de Haarstraat.
- De oversteekplaatsen aan het Hoge Pad zijn onoverzichtelijk omdat ze in de bocht liggen.
- De kruising met de Esstraat is erg druk en afslaande bewegingen zorgen voor filevorming.
- De Enterstraat (éénrichtings gedeelte) wordt te druk bereden wanneer de inrichting in acht wordt genomen.

Daarnaast wordt opgemerkt dat er met de kruising met de Oranjestraat en de kruising met de Elsenerstraat weinig negatieve ervaringen zijn en dat hier geen grote veranderingen nodig zijn.

Op de tweede kaart worden vervolgens de volgende ideeën en oplossingen ingetekend:

- De parkeerplaatsen aan de haarstraat moeten opnieuw ingericht worden. Deze indeling is afhankelijk van het profiel (zie ook punt 2), maar het is belangrijk dat de huidige bomen blijven staan.
- Voor de Haarstraat worden twee profielen opgesteld. Ten eerste een variant met fietsers op de rijbaan en de parallelwegen die gebruikt worden voor parkeren. Het tweede profiel kent een hoofdrijbaan voor gemotoriseerd verkeer met aan de buitenkant parkeerplaatsen. De ventwegen worden versmald en ingericht als fietsvoorziening.
- De aansluiting van de Westerstraat-Haarstraat zou uitgevoerd kunnen worden als mini-rotonde
- Parkeerplaatsen dienen goed te worden aangegeven, om willekeurig parkeren te voorkomen
- Een stopverbod in de bocht t.h.v. winkelcentrum Hoge Wal om zo laden en lossen op gevaarlijke plekken te voorkomen.
- De verschillende aansluitingen kunnen ingericht worden als minirotonde
- Als het mogelijk is, de VRI op de kruising Hogepad/Elsenerstraat behouden
- De grote parkeerplaats aan het Hogepad daar waar mogelijk uitreiden.

Na het samenstellen van deze kaarten worden de groepen bij elkaar gebracht en presenteren de beide groepen kort hun kaarten. Hierbij kan worden gereageerd door de andere groep, maar dit gebeurt nauwelijks. Wat opvalt is dat op hoofdlijnen de beide groepen goed overeenkomen.
Voor een uitgebreide toelichting van de resultaten van de andere groep wordt verwezen naar de notities van de daar aanwezige personen uit de organisatie (dhr. Ten Bolscher & dhr. Vowinkel).

BIJLAGE G; VERSLAG 2E KLANKBORDGROEP

Onderwerp: Klankbordgroep centrumontsluiting 1e fase
Datum 18 juni 2013
Tijdstip: 19.30 – 22.00 uur
Locatie: Brodshoes

Aanwezig:

• Albert Brinks	Wijkpanel
• Ed van der Veen	Apotheek
• Jaap Wiersum	Politie
• Mark Duerink	Politie
• Cees Proos	VVN
• Johnny Jansen	Hoge Wal
• Henk Hoitink	Fietsersbond
• Bartjan Geerling	Brandweer Twente
• Harold Derksen	Hoge Wal
• Richard ter Avest	Goudappel Coffeng
• Tim Adema	Roelofs
• Niek Rolink	Roelofs
• Dieder van Essen	Gemeente
• Gerard ten Bolscher	Gemeente
• Gerben Bouwhuis	Gemeente

Afwezig:

• Wim Meenks	Habi
• Jeroen Busschers	Politie
• Gilbert ten Berge	Brandweer
• Jan Tijink	Politie
• Bert Vowinkel	Roelofs

1. Welkom en inleiding
Gerard ten Bolscher heet de aanwezigen welkom en geeft een korte toelichting op de inhoud van de avond. Daarna volgt een kort voorstelrondje met alle aanwezigen.

2. Verslag vorige bijeenkomst
Er wordt één opmerking geplaatst bij het verslag van de vorige bijeenkomst. Voorgesteld wordt om het ontwerp bij de volgende bijeenkomst van de VOG al voor te leggen en niet pas bij het definitieve ontwerp. Gemeente komt hierop terug.

3. Themakaart
Er zijn geen inhoudelijke opmerkingen over de themakaart. Ter hoogte van de Esstraat worden nog de symbolen voor het oversteken toegevoegd.

4. Inrichtingsvoorstellen
De twee inrichtingsvoorstellen worden toegelicht, zowel het bovenaanzicht als de dwarsprofielen worden getoond. De discussie over de voorstellen vindt plaats na de pauze. Er komen wel een aantal inhoudelijke vragen:

- Kan Elsenerstraat niet paar meter naar rechts? Het gebouw op de hoek Elsenerstraat / Hogepad belemmert het zicht. *Dit wordt meegenomen in het ontwerp.*
- Kunnen vrachtwagens elkaar passeren bij 6,00 meter breedte? *Bij een breedte van 6,00 meter kunnen 2 vrachtwagen elkaar passeren.*
- Is er rekening gehouden met (ongewenst) laden en lossen op de Hogewal? *Dit wordt*

meegenomen in het ontwerp.

- Kan het voetgangersgebied ter hoogte van de Hoge Wal worden opgeheven? *Dit verzoek is bekend bij de gemeente en wordt onderzocht in het ontwerp.*

5. Beoordeling inrichtingsvoorstellen

De klankbordgroep deelt zich op in twee werkgroepen. In de werkgroepen worden de inrichtingsvoorstellen beoordeeld aan de hand van een opgestelde criterialijst. Hieronder zijn de belangrijkste uitkomsten van beide werkgroepen weergegeven:

Werkgroep 1:

- Het criterium uniformiteit is toegevoegd aan de criterialijst, uniformiteit is belangrijk.
- Beide voorstellen zijn een verbetering t.o.v. huidige situatie.
- Deze werkgroep heeft een lichte voorkeur voor variant 1.
- Plein van variant 2 heeft de voorkeur
- Rotondevorm kruispunt Oranjestraat

Aandachtspunten

- Fietsstraat kan een goed voorstel zijn, maar dan moet er niet geparkeerd worden op de fietsstraat.
- Slecht zicht Elsenerstraat vanaf Hogepad. Mogelijkheid bekijken om as van Hogepad naar het noorden te schuiven.
- Fietsparkeren nader uitwerken op Hogewal
- Parkeerstrookje Hogewal leidt af
- Oversteekbaarheid in variant 2 voor fietsers, komende vanaf de Haarstraat richting het
- centrum is aandachtspunt.

Werkgroep 2:

- Voorkeur voor variant 2 op de Haarstraat
- Voorkeur voor variant 1 op overige deel (Hoge Wal, Hogepad, Oranjestraat)
- Optie wordt voorgesteld om rijbaan op Hoge Wal te verplaatsen naar zuidwesten. Hierdoor wordt het plein aan centrumkant groter en is er meer ruimte voor fietsparkeren, terrassen etc.
- Baankamp éénrichtingsweg met de ingang aan Hogepad
- Westerstraat moet aangesloten worden op hoofdrijbaan vanwege belangrijke ontsluiting wijk erachter.
- Rotondevorm kruispunt Oranjestraat

Aandachtspunten:

- Ventwegen worden éénrichtingsverkeer
- Snelheidsremmende maatregelen zijn nodig in variant 2
- Parkeren (auto en fiets) is aandachtspunt
- Laden en lossen is aandachtspunt
- Breedte van wegen is aandachtspunt vanuit perspectief brandweer, nadere afstemming
- gewenst.
- Hogepad – Esstraat blijft aandachtspunt. Aandachtspunt of geen congestie optreedt in richting
- van Hogewal (belemmering voor hulpdiensten)

Conclusie

- Uniformiteit over Hogepad en Oranjestraat, variant 1 heeft de voorkeur, met uitzondering van de Haarstraat.
- Werkgroep 1 vindt plein van variant 2 beter, werkgroep 2 geeft de voorkeur aan plein van variant 1 (vanwege snelheid op het plein)
- Werkgroep 1 geeft voorkeur aan variant 1 op de Haarstraat, waarin fietsers een voorziening krijgen op de rijbaan. Werkgroep 2 geeft de voorkeur aan variant 2, waarbij de ventwegen als fietsstraten worden ingericht. Werkgroep 1 geeft aan dat fietsstraten een goede oplossing kunnen zijn, maar dan moet er niet op de fietsstraten geparkeerd worden.

6. Uitwerken voorkeursvariant
De projectgroep zal op basis van de reacties in de bijeenkomst een voorkeursvariant uitwerken. Deze variant wordt in de volgende klankbordgroep besproken.

7. Afsluiting/datum volgend overleg
De aanwezigen worden bedankt voor hun inbreng. De volgende klankbordgroepvergadering is 11 juli om 19:30 in het Brodshoes.

T. Adema
d.d. 19-06-2013

BIJLAGE H; GEVELAFSTANDEN

Een ontwerp is gebonden aan allerhande regelgeving en randvoorwaarden. Daarnaast moest het ontwerp ruimtelijk inpasbaar zijn. De te ontwerpen herinrichting van de centrumring mag niet conflicteren met de bestaande bebouwing van de centrumring. Om een beeld te krijgen van de mogelijkheden en de beperkingen die voortkomen uit de huidige bebouwing, is voor de verschillende plaatsen van de centrumring de afstand tussen de gevels bepaald.

In figuur 62 wordt een overzicht gegeven van de afstanden tussen de gevels voor verschillende punten op de centrumring. In dit overzicht is elk wegvak opgenomen. Uit de meetgegevens blijkt dat er grote verschillen zijn in de beschikbare ruimte. Zo is er op de Haarstraat ruim 20 meter beschikbaar terwijl de Enterstraat slechts 8 meter tot zijn beschikking heeft. De grootste beperkingen in de profielkeuze ontstaan aan de Enterstraat (in de huidige situatie al éénrichtingsverkeer) en de Molenstalweg ter hoogte van het station (op dit moment al 30 km-zone). In het ontwerp zal dus met name op deze punten extra aandacht besteed moeten worden aan een afwijkend profiel.

Locatie	Afstand [m]
Haarstraat	24
Hogepad	14
Oranjestraat I	14
Oranjestraat II	20
Enterstraat	8
Watermolen	13
Boomkamp	18
Molenstalweg (station)	10
Molenstalweg	16

FIGUUR 61. OVERZICHT GEVELAFSTANDEN

BIJLAGE I; MOTIVATIE BEOORDELING ONTWERPEN

In deze bijlage wordt toegelicht wat de motivatie is achter de beoordeling van de verschillende ontwerpen in de multicriteria-analyse. Deze motivatie wordt in de volgende paragrafen per criterium weergegeven.

VEILIGHEID

Het eerste ontwerp kent de volgende aanpassingen:

+ verlaging snelheid
+ kruising elsenerstraat omvormen tot drie richtingen
- wegen versmald

De netto aanpassingen zijn dus lichtelijk positief en het ontwerp wordt volgens de richtlijnen dan ook beoordeeld met een +.

Het tweede ontwerp kent de volgende aanpassingen:

+ kruisingen als rotonde
+ verlaging snelheid
- wegen versmald
+ kruising enterstraat omgevormd tot drie armen
+ kruising wierdensestraat omgevormd tot drie armen
+ afsluiting enterstraat voor gemotoriseerd verkeer

De netto aanpassingen zijn positief en volgens de beoordelingsrichtlijnen wordt het tweede ontwerp beoordeeld met een +.

Het derde ontwerp kent de volgende aanpassingen:

- wegen versmald
+ kruisingen uitgevoerd als plateaus
+ snelheid verlaagd
+ stationsomgeving afgesloten van gemotoriseerd verkeer
+ kruising molenstalweg/boomkamp omgevormd tot weg met fietsafslag
+ shared space voor veilige uitwisseling
+ geen parkeergelegenheid aan hoofdrijbaan haarstraat

Alles bij eklaar opgeteld is wordt het derde ontwerp dus als zeer positief ervaren op het gebied van veiligheid. Dit resulteert dan ook in een beoordeling van ++ volgens de opgestelde richtlijnen.

Het vierde ontwerp kent de volgende aanpassingen:

+ snelheid verlaagd
- wegen versmald
+ geen tegemoetkomend verkeer op éénrichtingsdeel van de ring
+ minder kruisende bewegingen op kruisingen
+ shared space voor veilige uitwisseling

De netto aanpassingen zijn ook in dit geval positief en conform de beoordelingsrichtlijn wordt het vierde ontwerp beoordeeld met een +.

OVERSTEEKBAARHEID

Om de oversteekbaarheid te kunnen beoordelen wordt gewerkt met wachttijden zoals wordt aangeraden door CROW (2004). Op basis van de benodigde oversteektijd en de intensiteit op het wegvak kan de gemiddelde wachttijd afgelezen worden uit figuur 6.2/54. De benodigde oversteektijd wordt berekend door de breedte van het profiel te delen door de loopsnelheid (0,8 m/s). De intensiteit wordt geschat op basis van de modelverwachtingen zoals weergegeven in *Bijlage C; Verwachte intensiteiten*. Al deze gegevens en de resultaten hiervan zijn weergegeven in figuur 63.

	vtg/h	breedte	tijd	gem wachttijd	Beoordeling
1	600	6	7,5	5	+
2	700	6	7,5	7	+
3	700	6	7,5	7	+
4	300	4	5	<5	++

FIGUUR 62. GEGEVENS OVERSTEEKBAARHEID

UITSTRALING

In figuur 64 is te zien welke aanpassingen zijn gedaan in relatie tot de uitstraling en in welke beoordeling, dit volgens de richtlijnen, uiteindelijk resulteert.

	aanpassingen	beoordeling
Ontwerp 1	Geen	-+
Ontwerp 2	Versterking as station – centrum Creatie winkelgebied enterstraat	+
Ontwerp 3	Versterking as station – centrum Versterking pleinstructuur Hogewal Versterking stationsomgeving	+
Ontwerp 4	Versterking as station – centrum Versterking pleinstructuur Hogewal Herkenbaar punt aansluiting inprikker Markeloseweg	+

FIGUUR 63. GEGEVENS UITSTRALING

UNIFORMITEIT

Om de uniformiteit te beoordelen zijn in de verschillende ontwerpen het aantal profielen en kruisingen geteld. De resultaten hiervan zijn weergegeven in figuur 65.

	# profielen	# kruisingen	Totaal	Beoordeling
Ontwerp 1	2	3	5	-+
Ontwerp 2	2	3	5	-+
Ontwerp 3	1	2	3	+
Ontwerp 4	2	3	5	-+

FIGUUR 64. GEGEVENS UNIFORMITEIT

GROEN

Om de groenstructuur te beoordelen wordt gekeken naar het verschil in groenoppervlakte met de huidige situatie. Deze verschillen in oppervlakte worden ingeschat op basis van de ontwerptekeningen.

In het eerste ontwerp is er nauwelijks aandacht voor aanpassingen aan de groenstructuur. Wel komt er door de versmalling van met name het Hogepad ruimte vrij voor wat extra groen. Het gaat hierbij om enkele groenperken langs dit stuk van de centrumring, wat in totaal ongeveer 50 m^2 aan extra groen oplevert. Hetzelfde geldt voor het tweede en derde ontwerp.

Het vierde ontwerp heeft echter meer ruimte voor groen. Door een veel smallere rijbaan (eenrichtingsverkeer) ontstaat er langs de gehele zuidelijke centrumring meer ruimte voor groen. Daarnaast is er bij de kruising met de Markeloseweg ook nog extra ruimte gereserveerd. In totaal zal dit zeker op een 400 m^2 uitkomen.

BEREIKBAARHEID

Om de bereikbaarheid te beoordelen wordt per variant bepaald hoeveel meter er extra moet worden gereden om een bepaalde voorziening te bereiken. Om dit te beoordelen worden drie verplaatsingen beschouwd. Vanuit Plan Zuid (ten zuiden van Wijnand Zeeuwstraat) naar het parkeerterrein aan de Boomkamp (Jumbosupermarkt), vanaf de aansluiting met de A1 naar de parkeerplaats onder de Hogewal en vanaf Wierden naar de parkeerplaats aan de Hogewal.

De verschillende ontwerpen zorgen voor een extra af te leggen afstand zoals te zien in figuur 66. Ook de bijbehorende beoordeling is in deze figuur te zien.

	Extra afstand trip 1	Extra afstand trip 2	Extra afstand trip 3	Gemiddeld	Beoordeling
Ontwerp 1	0	0	0	0	++
Ontwerp 2	500	0	0	166,6666667	+
Ontwerp 3	0	0	0	0	++
Ontwerp 4	0	2000	600	866,6666667	--

FIGUUR 65. GEGEVENS BEREIKBAARHEID

PARKEREN

Het parkeeraanbod in de verschilllende ontwerpen wordt beoordeeld op basis van het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie.

De eerste variant kent een grote beperking in het aantal parkeerplaatsen. Vanwege de aanleg van een 'fietsstraat' op de parallelstructuur vervallen alle parkeergelegenheden die hier in de huidige situatie zijn. In de huidige situatie wordt namelijk veel geparkeerd langs de stoeprand op de parallelweg. In totaal zal het om zeker 80 parkeerplaatsen gaan. Deze worden nergens in het ontwerp gecompenseerd.

De tweede variant kent qua parkeerstructuur nauwelijks verandering met de huidige situatie. Alleen de parkeerplaatsen aan de Enterstraat zijn niet meer toegankelijk, maar dit gaat slechts om enkele parkeerplaatsen.

De derde variant realiseert een toename in het aantal parkeerplaatsen. Door de speciale parkeerstructuur op de parallelwegen van de Haarstraat zal er een toename van ongeveer 20 parkeerplaatsen plaatsvinden.

Het vierde en laatste ontwerp kent net als de eerste variant fietsstraten op de Haarstraat. Dit zorgt voor een zelfde reductie in het aantal parkeerplaatsen en de daaruit voortvloeiende negatieve beoordeling.

DOORSTROMING

In figuur 67 wordt een overzicht gegeven van de minimale breedte van de centrumring en de bijbehorende beoordeling zoals die zijn afgeleid van de schetsontwerpen.

	Minimale breedte	Beoordeling
Ontwerp 1	6	-+
Ontwerp 2	6	-+
Ontwerp 3	6	-+
Ontwerp 4	4	--

FIGUUR 66. GEGEVENS DOORSTROMING

BIJLAGE J; AANPASSINGEN SCHETSEN

Met de eerder uitgevoerde Sterkte-Zwakte analyse als basis, kunnen de gemaakte ontwerpen verbeterd worden. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke aanpassingen zijn gedaan en wat de reden was om het ontwerp wel of juist niet aan te passen.

ONTWERP 1

Het eerste ontwerp kent een redelijk aantal zwakke punten volgens de uitgevoerde sterkte-zwakte analyse. Het eerste zwakke punt is de kruising van de centrumring met de Esstraat. Deze kruising wijkt in het ontwerp nauwelijks af van de huidige, als onveilig ervaren, kruising. Dit zwakke punt van het ontwerp is eenvoudig te voorkomen door voor een andere kruisingsoplossing te kiezen. Vanwege de herkenbaarheid van de ring wordt gekozen voor een verhoogde kruising zoals die ook is gekozen voor de kruising met de Elsenerstraat.

Deze kruising met de Elsenerstraat is de bron van het tweede zwakke punt van het ontwerp. Vanwege de omliggende bebouwing is de kruising onoverzichtelijk. Door de kruising een aantal meter naar het noorden te verplaatsen wordt gepoogd de overzichtelijkheid te vergroten. Wel moet er bij deze verplaatsing rekening worden gehouden met de (beperkte) ruimte.

Een ander zwak punt van het ontwerp is het ontbreken van een constant profiel op de centrumring. Met name de Haarstraat wijkt af van de overige delen. Er is echter een gegronde reden voor deze afwijking. Het profiel op de Haarstraat kent een afzonderlijke fietsstructuur. Omdat dit deel van de centrumring is aangemerkt als fietsplusroute, is het onwenselijk dit profiel aan te passen.

Naast deze zwakke punten, wordt ook de inrichting van de Enterstraat als een zwak punt gezien. De ruimte is heir beperkt en toch wordt er veel gebruik gemaakt van dit deel van de ring. Dit deel is al ingericht als éénrichtingsverkeer en een totale afsluiting voor het gemotoriseerde verkeer zou betekenen dat de ringstructuur onderbroken wordt. Ook dit is een onwenselijke situatie, daarom wordt er voor gekozen het ontwerp op dit punt niet aan te passen.

Het laatste zwakke punt van het ontwerp is de drukte in de stationsomgeving. Dit kan tot conflicten leidden tussen verschillende verkeersstromen. Vanwege de beperkte ruimte is het echter niet mogelijk om aparte voorzieningen te realiseren en is het invoeren van een snelheidsbeperking (zoals in het ontwerp) de enige haalbare mogelijkheid.

ONTWERP 2

Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat ook het tweede ontwerp een aantal zwakke punten kent die mogelijk verbeterd kunnen worden. Het eerste zwakke punt is het onderbreken van de ringstructuur door het afsluiten van de Enterstraat voor gemotoriseerd verkeer. Omdat dit een ingreep is die uniek is voor dit ontwerp en op deze wijze het ontwerp onderscheidt van de overige ontwerpen, wordt deze afsluiting niet aangepast.

Het tweede zwakke punt van het ontwerp is het ontbreken van eenheid in de profielen op de centrumring. Het profiel op de Hogepad kent, in tegenstelling tot de rest van de ring, geen fietsstroken. Hoewel het aanleggen van fietsstroken de eenheid van de centrumring zou bevorderen, wordt het ontwerp niet aangepast. Het gemengde verkeer op het Hogepad is namelijk een uniek kenmerk van dit ontwerp, wat niet terug komt in de overige ontwerpen.

Een derde zwak punt van het tweede ontwerp is het mogelijke ontstaan van sluipverkeer als gevolg van het afsluiten van de Enterstraat. Om dit te voorkomen/beperken wordt niet de situatie van de Enterstraat aangepast, maar wordt in de omliggende zone éénrichtingsverkeer ingesteld. Op deze wijze wordt het onaantrekkelijk of zelfs onmogelijk om een sluiproute te nemen.

Het vierde en laatste zwakke punt van het tweede ontwerp is het conflict dat ontstaat tussen de verschillende verkeersstromen op plein Hoge Wal. Zonder aanpassingen zal het huidige knelpunt niet verholpen worden. Om dit te voorkomen wordt het ontwerp uitgebreid met een

veilige oversteekvoorziening. Op deze manier wordt dit zwakke punt van het ontwerp te niet gedaan.

ONTWERP 3

Ook het derde ontwerp had enkele nadelen, zo bleek uit de sterkte-zwakteanalyse. De meeste nadelen van dit ontwerp ontstaan door de afsluiting van de stationsomgeving en bijbehorende aanpassing van de centrumring. Omdat dit een maatregel is die dit ontwerp uniek maakt, wordt deze aanpassing aan het tracé behouden. Er kunnen echter wel aanvullende maatregelen worden getroffen om het aantal zwakke punten te verkleinen.

Het eerste zwakke punt is dat het sluipverkeer via de Stationsdwarsweg gestimuleerd wordt. Door het toepassen van eenrichtingsverkeer in het gebied, kan dit sluipverkeer geweerd/geminimaliseerd worden. Daarnaast wordt op deze wijze een nog rustiger verblijfsgebied voor de bewoners gecreeërd.

Een tweede nadeel aan de afsluiting van de Molenstalweg is het feit dat de busroutes gewijzigd moeten worden. Om dit te voorkomen wordt het gedeelte van de Molenstalweg dat is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, wel opengesteld voor lijnbussen. Gezien de vrij lage frequentie zal dit geen conflicten opleveren met de overige gebruikers van deze route.

Daarnaast kent het derde ontwerp een zwak punt in het conflict tussen de inrichting en de functie van de Enterstraat. Echter is net als in ontwerp 1, het belang van de doorgaande ringstructuur groter en zal er dus geen aanpassing plaats vinden.

ONTWERP 4

Ook het vierde en laatste ontwerp is geanalyseerd en uit deze analyse volgt dat het ontwerp twee zwakke punten heeft. Het eerste zwakke punt is het feit dat de centrumvoorzieningen, door het éénrichtingsverkeer, minder goed bereikbaar zijn. Het éénrichtingsverkeer is echter dé kenmerkende aanpassing van het ontwerp en zal daarom niet aangepast worden.

Daarnaast is het vele verkeer in de stationsomgeving een ander zwak punt van het ontwerp. Om dit te voorkomen kan het gebied minder aantrekkelijk worden gemaakt voor het verkeer, maar omdat het centrum al minder goed bereikbaar is, is dit geen aanpassing die gedragen wordt door de actoren.

CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde Sterkte-Zwakte analsye kunnen de eerste drie ontwerpen enigszins verbeterd worden. Bij al de genoemde verbeteringen is het uitgangspunt gehanteerd dat de kenmerken van het ontwerp niet verloren mogen gaan door de aanpassingen. Mede daardoor is ontwerp 4 niet aangepast. De volgende stap in het ontwerpproces is het maken van een keuze tussen de verschillende ontwerpen.

BIJLAGE K; TOETSING VOORKEURSVARIANT

In deze bijlage wordt getoetst of het voorkeursalternatief voldoet aan het eerder opgestelde programma van eisen. Om deze toetsing inzichtelijk te maken, wordt per eis beschreven of en op welke wijze aan de gestelde eis wordt voldaan. Dit overzicht is te vinden in tabel 4.

TABEL 4. TOETSING ONTWERP AAN PROGRAMMA VAN EISEN

Eisen		
Nr	**Omschrijving**	**Toetsing**
1	Na herinrichting moet het aantal ongevallen op de centrumring afnemen	Dit kan op basis van een ontwerp niet met zekerheid worden vastgesteld. Wel zorgen de snelheidsverlaging en de overige aanpassingen in theorie voor minder ongevallen.
2	Het doorgaand verkeer t.o.v. het centrum moet na herinrichting, de centrumring vermijden.	De voorgestelde maatregelen maken de centrumring minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer (zie ook verwachte intensiteiten)
3	Op de centrumring zijn verblijfsactiviteiten van groter belang dan autoverplaatsingen	De inrichting is dusdanig dat verblijfsactiviteiten de voorkeur krijgen.
4	Het gebied rond de ring en de centrumring kennen een gelijkwaardig niveau wegen.	De voorrangssituatie van de centrumring is in vrijwel alle gevallen verwijderd en het niveau van de wegen is gelijkwaardiger
5	De inrichting van de centrumring moet de gebruiker duidelijk maken wat er van hem verwacht wordt.	De uitstraling van de centrumring maakt duidelijk dat he tom een verblijfsgebied gaat.
6	Grote snelheids- en richtingsverschillen komen niet voor op de centrumring na de herinrichting.	De snelheidsverschillen zijn beperkt door vrijwel het gehele gebied in te richten als 30 km zone.
7	Na herinrichting moet de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen goed zijn.	De parkeervoorzieningen blijven goed bereikbaar na herinrichting
8	De fietsinfrastructuur uit de verschillende richtingen moet goed aansluiten op de fietsinfrastructuur van centrumring.	De fietsinfrastructuur krijgt veel aandacht op de centrumring en sluit goed aan op de drukke fietsroutes.
9	De herinrichting van de centrumring moet de fietsveiligheid vergroten	Door brede fietsstroken toe te passen wordt de fietsveiligheid vergroot.
10	De fietsinfrastructuur van de binnenring is gericht op een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer.	De fietsvoorzieningen zijn gericht op een goede bereikbaarheid van het centrum
11	De delen van de centrumring die gebruikt worden door buslijnen, moeten hierop gedimensioneerd worden.	De centrumring is minstens 6 meter breed, genoeg voor bussen die elkaar moeten passeren.

12	Bij de herinrichting moet uitgegaan worden van een extra verkeersintensiteit van 2000 mvt/dag in de stationsomgeving.	Door het station te ontsluiten met een 50 km weg, kan de extra verkeersintensiteit worden afgewikkeld.
13	De beeldkwaliteit van plein De Hoge Wal moet door de herinrichting verbeterd worden.	Het Shared-Space plein versterkt de intensiteit van het plein Hoge Wal.
14	De bestaande parkeervoorzieningen moeten goed aansluiten op de centrumring.	De parkeervoorzieningen bevinden zich dicht bij de centruming
15	Bij herinrichting van de centrumring moet minimaal een zelfde aantal parkeerplaatsen als in de oude situatie gerealiseerd worden.	In het ontwerp gaan geen parkeerplaatsen verloren, er is zelfs ruimte voor uitbreiding
16	Bij herinrichting moet er voldoende fietsparkeergelegenheid gerealiseerd worden op het plein Hoge Wal.	Door vergroting van het plein ontstaat er meer ruime voor fietsparkeren.
17	Door de herinrichting van de centrumring moet de relatie tussen het Station en het Schild versterkt worden.	Door aanpassing van de kruising boomkamp/watermolen wordt de relatie Station - Schild versterkt.
18	De herinrichting moet gefaseerd uitgevoerd kunnen worden.	De inrichting kan in fases (tot een bepaalde kruising bijvoorbeeld) worden uitgevoerd.
19	Het budget voor de herinrichting bedraagt ongeveer 2 miljoen euro.	Dit kan in deze fase nog niet worden vastgesteld maar gezien de benodigde werkzaamheden lijkt dit haalbaar.
20	De afsluiting van de Huttenwal tussen De Krans en Plein Hoge Wal moet gehandhaafd worden.	De afsluiting blijft gehandhaafd.
21	De verbinding via de Haarzijde kan niet opgewaardeerd worden in de herinrichting.	De verbinding via de Haarzijde wordt niet opgewaardeerd in het ontwerp.
22	Verschillende actoren dienen betrokken te worden bij de planvorming van de herinrichting.	Verschillende actoren zijn betrokken bij de planvorming om tot een breed gedragen plan te komen.
23	Fietsverkeer in tegengestelde richting moet verschillende infrastructuur gebruiken.	Er is geen infrastructuur die door fietsers in beide richtingen gebruikt mag worden.
24	De herinrichting voorkomt onoverzichtelijke situaties op de centrumring.	Het overzicht is door aanpassing van de kruisingen verbeterd.
25	VOP's in bochten komen vanwege de veiligheid niet voor in de herinrichtingsplannen	Er zijn geen VOP's meer op de centrumring vanwege de verbeterde oversteekbaarheid.
26	De kruising Centrumring/Esstraat wordt vanwege de drukte aangepast in de herinrichting.	De betreffende kruising wordt aangepast
27	Na herinrichting moeten de parkeervoorzieningen duidelijk worden aangegeven.	Deze bewegwijzering zal vooral buiten de centrumring moeten plaatsvinden, in een speciaal plan.
28	De herinrichting voorkomt of verbied het laden en lossen op plaatsen	Een exacte plaats voor laad/los verboden is in deze fase van het ontwerp nog

	waar gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.	niet gekozen.
29	De minimale profielbreedte bedraagt na herinrichting 6 meter.	De minimale profielbreedte van de centrumring bedraagt op zijn minst 6 meter.
30	De unieke laanstructuur van de Haarstraat mag niet verloren gaan in de herinrichtingsplannen.	De laanstructuur op de Haarstraat blijft behouden.
31	Het aantal aansluitingen op de centrumring moet in de nieuwe situatie beperkt worden.	De aansluitingen op de Haarstraat zijn beperkt.
32	De stationsomgeving moet heringericht worden als 30 km zone.	De stationsomgeving blijft ingericht als 30 km zone, de toegangsweg blijft, gezien de ontsluiting, een 50 km weg.
33	Creeër in de nieuwe situatie een fietsverbinding tussen de Walstraat en de Huttenwal.	Fietsen is niet meer verboden op Plein Hoge Wal
34	Zorg voor een efficiënte laad en losvoorziening voor Winkelcentrum de Hoge Wal.	De laad en losvoorzieining bij het Winkelcentrum Hoge Wal wordt heringericht en verbeterd.
35	De aansluiting op de fietstunnel in de stationsomgeving moet d.m.v. Herinrichting veiliger worden gemaakt.	Door aanpassing van de kruising, kan een veiligere situatie gecreerd worden
36	Het plein Hoge Wal moet ook na herinrichting beschikbaar blijven voor activiteiten.	Het plein wordt zelfs vergroot, waardoor meer ruime ontstaat voor activiteiten.
37	Overstekende bewegingen moeten veilig uitgevoerd kunnen worden.	Door de afgenomen snelheid is de oversteekbaarheid verbeterd (zie MCA)
38	De voorzieningen in het centrum moeten goed bereikbaar blijven	De voorzieningen blijven goed bereikbaar (zie MCA)
39	Na herinrichting moet het marktplein goed bereikbaar blijven voor voertuigen met aanhanger.	Het marktplein blijft op dezelfde wijze bereikbaar
40	Bij het ontwerp moeten de geldende ontwerprichtlijnen in acht worden genomen	Het ontwerp is gebaseerd op de geldende richtlijnen
41	Het herinrichtingsplan moet voldoen aan bepalingen uit de wegenverkeerswet, het reglement verkeersregels en verkeerstekens & Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)	Het herinrichtingsplan is, voor zover mogelijk op dit detailniveau, volgens de wettelijke bepalingen uitgevoerd.

Wensen		
Nr	**Omschrijving**	**Toetsing**
1	Omrijdende bewegingen van fietsers moeten door de herinrichting geminimaliseerd worden.	Door de opheffing van het fietsverbod op het plein Hoge Wal ontstaan er meer mogelijkheden voor fietsers.
2	Bij de herinrichting moet ruimte gereserveerd worden voor toekomstige uitbreiding van de parkeercapaciteit	De parkeerstructuur op de Haarstraat en de versmalling van andere profielen biedt ruimte tot uitbreiding van de parkeercapaciteit.
3	Op speciale plaatsen (pleintje/hoek) moet accentbeplanting worden toegepast.	Er ontstaat ruimte voor accentbeplanting, in deze fase is deze nog niet exact ingevuld.
4	Na herinrichting moet de parkeervoorziening aan de achterzijde van de apotheek beter bereikbaar zijn.	Er zijn geen wezenlijke aanpassingen in de toegankelijkheid van desbetreffende parkeerplaats
5	De parkeervoorzieningen aan de Haarstraat moeten aangepast worden in de herinrichtingsplannen.	Door het scheiden van verkeer en parkeren, ontstaat een veiligere situatie aan de Haarstraat.
6	Het toepassen van 'mini-rotondes' op kruisingen heeft de voorkeur.	De mini-rotondes worden niet toegepast.
7	Versterkt in de herinrichting de groenstructuur daar waar mogelijk.	De groenstructuur wordt, daar waar mogelijk, versterkt
8	De dimensionering van de bocht in de molenstalweg moet aangepast worden.	Geen aanpassing
9	Creeër in de herinrichtingsplannen voldoende parkeercapaciteit rondom de Westerkerk.	Aan de Haarstraat, rondom de Westerkerk, wordt de parkeercapaciteit uitgebreid.
10	Bij de herinrichting gaat de voorkeur uit naar fietsers op de rijbaan.	De gehele centrumring kent fietsers op de rijbaan.
11	Pas zoveel mogelijk eenzelfde inrichting toe in de herinrichtingsplannen.	De hele centrumring kent één soort profiel en zoveel mogelijk één kruisingssoort.
12	De huidige situatie op de Enterstraat moet aangepast worden in het herinrichtingsvoorstel.	Geen aanpassing

Uit deze toetsing blijkt dat het ontwerp voldoet aan alle toetsbare eisen uit het opgestelde Programma van Eisen. Enkele eisen kunnen in deze fase van het ontwerp nog niet getoetst worden omdat het detailniveau van het ontwerp daarvoor niet toereikend is. Bij deze eisen is echter in deze fase nog wel de mogelijkheid om de eisen in te willigen.