



# DALFSEN

KADERS UITWERKING KLIMAATWINKELSTRAAT  
scenario's

februari 2022

# COLOFON

Titel: Dalfsen Klimaatstraat scenario's

In opdracht van: Gemeente Dalfsen

Datum: 22/02/22

gemeente **Dalfsen**

 **BonoTraffics bv**  
specialisten in verkeer

**M A A N**  
STEDENBOUW BEELDEND KUNST LANDSCHAP ARCHITECTUUR

## Inhoudsopgave

01. Aanleiding en achtergrond	3
02. Opgave	4
03. Aanpak	5
04. Onderliggend gemeentelijk beleid	6
05. Scenario's	12
Beschrijving scenario's	
Beoordeling scenario's	
06. Naar een conclusie	26
07. Voorkeur werkgroep	30
08. Conclusie en advies	31
09. Vervolg	32
10. Voorwaarden Klimaatstraat	33
Bijlage 1 Reacties deelnemers werkgroep	
Bijlage 2 Resultaten werksessies werkgroep	
Bijlage 3 CROW-tabel	
Bijlage 4 Analyse	

# 1. Aanleiding en achtergrond

Eind 2020 is het 'Schetsontwerp Centrumplan Dalfsen' afgerond met een overzicht van de verschillende inspraakreacties op de vier mogelijke scenario's voor het centrum van Dalfsen. Deze scenario's verkenden de mogelijkheden en hadden het doel om aan te zetten tot nadenken over de ontwikkelingsrichting van het centrum van Dalfsen. De scenario's lieten een totaalbeeld van het centrum zien met de bijbehorende verkeer- en parkeerstructuur, de groenstructuur en eventuele toekomstige nieuwbouw. De 5 projecten uit de eerder vastgestelde Centrumvisie: Parochietuin, Oostpoort, Kerkplein, Prinsenstraat en Vechtoever, kregen alle een plek in de scenario's.

Uit de inspraak bleek dat het Kerkplein en de Prinsenstraat onverminderd in de aandacht staan van aan- en omwonenden, ondernemers en gebruikers. Hun wensen liepen uiteen van een "bruisend dorpsplein" (Kerkplein) tot en met een "autoluwe Prinsenstraat" en "parkeren achter vm. garage Fokkens". De resultaten van de inspraak zijn met het Schetsontwerp Centrumplan Dalfsen in januari 2021 voorgelegd aan de gemeenteraad van Dalfsen. Hier is het volgende amendement uit voortgekomen:

*"... deelgebied Prinsenstraat en Kerkplein (samen het Regiodeal project Klimaatwinkelstraat) nader uit te werken in een uitvoeringsontwerp onder de Regiodeal en de gemeenteraad voorafgaand aan het ontwerp een besluitvormend voorstel aan te bieden met kaders op essentiële thema's voor dit ontwerp."*



▲ In Dalfsen staan de straten blank. Tot vreugde van enkele kinderen. © News United/Jasper Hutten



Vier scenario's Schetsontwerp Centrumplan uit 2020

## 2. Opgave

Met bovenstaande amendement geeft de gemeenteraad aan om, alvorens de feitelijke herinrichting van de Prinsenstraat en Kerkplein op te starten, eerst een aantal essentiële thema's verder uit te diepen. Als volgende stap in de verdieping van het Centrumplan moeten nu voor het Kerkplein en de Prinsenstraat verder worden onderzocht:

- de verkeersstromen van auto's en vrachtauto's (bevoorrading), fietsers en voetgangers;
- situering van parkeerplaatsen voor auto's en fietsers, aantallen en loopafstanden;
- de invulling van de locatie Fokkens, functie en ontsluiting;
- meerdere passende scenario's voor het Kerkplein;
- Kerkplein aanhaken bij Prinsenstraat of Oostpoort;
- de mate van vergroening.



Foto's Prinsenstraat en Kerkplein zomer 2021

### 3. Aanpak

Binnen het kader van de opgave van de gemeenteraad en de voorwaarden vanuit de Regiodeal 'Klimaatwinkelstraat' (uitvoering in 2023), is rond de zomer van 2021 begonnen met de inrichting van het werkproces, wat moet leiden tot beantwoording van de gestelde vragen én uiteindelijk de uitvoering van het werk. In de afgelopen jaren is zowel voor de Centrumvisie als voor het Schetsontwerp Centrumplan steeds gekozen voor een brede participatie. Deze lijn is vanzelfsprekend voortgezet voor de opgave van de Klimaatwinkelstraat. Om de participatie zo effectief mogelijk in te richten is besloten deze op te splitsen in twee fases. Vanuit het amendement van de raad bevinden we ons namelijk nog in de 'definitie fase', maar richting de civiele werkvoorbereiding, halverwege 2022, gaat het werk over in de 'uitvoeringsfase'. Beide fases vragen een afgestemde vorm van participatie. Voor de definitiefase is gekozen om een brede werkgroep op te richten met belanghebbenden die ook nauw betrokken waren bij het opstellen van het Schetsontwerp Centrumplan.

De naam 'werkgroep' is bewust gekozen om daarmee aan te geven dat de verschillende belanghebbenden actief hebben 'meegedacht en meegeschreven' aan de scenario's. Met de opzet van dit rapport is gepoogd dit zo goed mogelijk tot uitdrukking te brengen. Voor de 'uitvoeringsfase' zal een aangepaste participatievorm gekozen worden, omdat het werk dan letterlijk voor de deur van bewoners en ondernemers plaatsvindt. Dit vraagt een andere aanpak waar op later moment en na vaststelling van dit rapport invulling wordt gegeven.

De werkgroep Klimaatwinkelstraat bestaat uit vertegenwoordigers van:

Plaatselijk Belang Dalfsen, Historische Kring Dalfsen, Typisch Dalfsen, Ondernemend Dalfsen, Vrienden van Dalfsen, Bewonersplatform, Protestantse Gemeente Dalfsen, Participatieplatform

Als voorbereiding voor de participatie is door de ambtelijke werkgroep, buro MA.AN en Bonotraffics de opgave verkent, de beleidsuitgangspunten en -randvoorwaarden geïnventariseerd en de situatie geanalyseerd. Deze studie is als bijlage 4 toegevoegd aan dit rapport. Daarna is in een interactieve werksessie met de werkgroep onderzocht welke scenario's denkbaar zijn voor de Klimaatwinkelstraat. De resultaten van de werksessie zijn als 'beeldverslag' toegevoegd als bijlage 2 aan dit rapport. Op basis van de resultaten van de werksessie, huiswerk en meerdere besprekingen met de werkgroep zijn 6 scenario's ontwikkeld voor de Klimaatwinkelstraat. Deze worden in de volgende hoofdstukken toegelicht, vervolgens objectief beoordeeld en ten slotte voorzien van een eindconclusie/ advies.

Voordat de 6 scenario's worden toegelicht is in het kort een overzicht gegeven van het onderliggende gemeentelijke beleid.

## 4. Onderliggend gemeentelijk beleid

### Schetsontwerp Centrumplan Dalfsen en Centrumvisie Dorp aan de Vecht

De belangrijkste vertrekpunten voor de Klimaatwinkelstraat staan beschreven in de Centrumvisie Dorp aan de Vecht en het Schetsontwerp Centrumplan Dalfsen. Beide documenten verwijzen naar verschillend sectoraal beleid zoals de Detailhandelsstructuurvisie of specifiek beleid voor groen, water en mobiliteit. We beperken ons hier tot eerstgenoemde twee documenten.

De vastgestelde Centrumvisie Dorp aan de Vecht uit 2017 spreekt van een kernwinkelgebied dat compact, herkenbaar, en hoogwaardig is ingericht en bereikbaar is voor iedereen. In het centrum wonen verschillende leefstijlgroepen in verschillende woningtypes door elkaar heen. Dit draagt bij aan een centrum met (sociale) samenhang en diversiteit. De pijlers van de centrumvisie zijn geformuleerd in de kadernota 'Dorp aan de Vecht'. In Dalfsen wordt gezocht naar een optimum tussen Welzijn en Welvaart en waar mogelijk moeten ze elkaar versterken. Toegespitst op het centrum bijvoorbeeld, leidt een aantrekkelijker kernwinkelgebied tot meer bestedingen, maar is er ook meer ruimte voor ontmoetingen en verblijf. Welzijn en Welvaart nemen in dat geval beide toe. Het Schetsontwerp Centrumplan Dalfsen verwoordt de volgende ambitie:

*“In de komende 20 tot 25 jaar vormt dorpshart van Dalfsen een levendig, onderscheidend en duurzaam centrum met een dorps karakter met een groene signatuur, waar het aantrekkelijk winkelen, wonen, werken en recreëren is. Het Waterfront en de historische kern functioneren door hun harmonieuze samenhang als één dorpshart waarbinnen de kwaliteiten van ieder onderdeel elkaar versterken.”*

### Verkeersbeleid

Verkeer en parkeren zijn belangrijke en terugkerende thema's in de gesprekken over het centrum van Dalfsen. De Centrumvisie Dorp aan de Vecht geeft op hoofdlijnen richting aan dat de dorpsentrees goed herkenbaar zijn voor alle verkeersstromen en dat ze aansluiten op de identiteit van het dorp. Ten aanzien van het autogebruik in relatie tot de toegankelijkheid van het centrum voor fietsers en voetgangers stelt de visie de vraag in hoeverre het centrum geheel of gedeeltelijk autovrij of autoluw kan zijn. Dit is een belangrijke achterliggende vraag bij de raadsopdracht: wat zijn de afhankelijkheden in de 'autovrij/ autoluw' discussie en hoe komen we tot afwegingen?

### Boodschappendorp

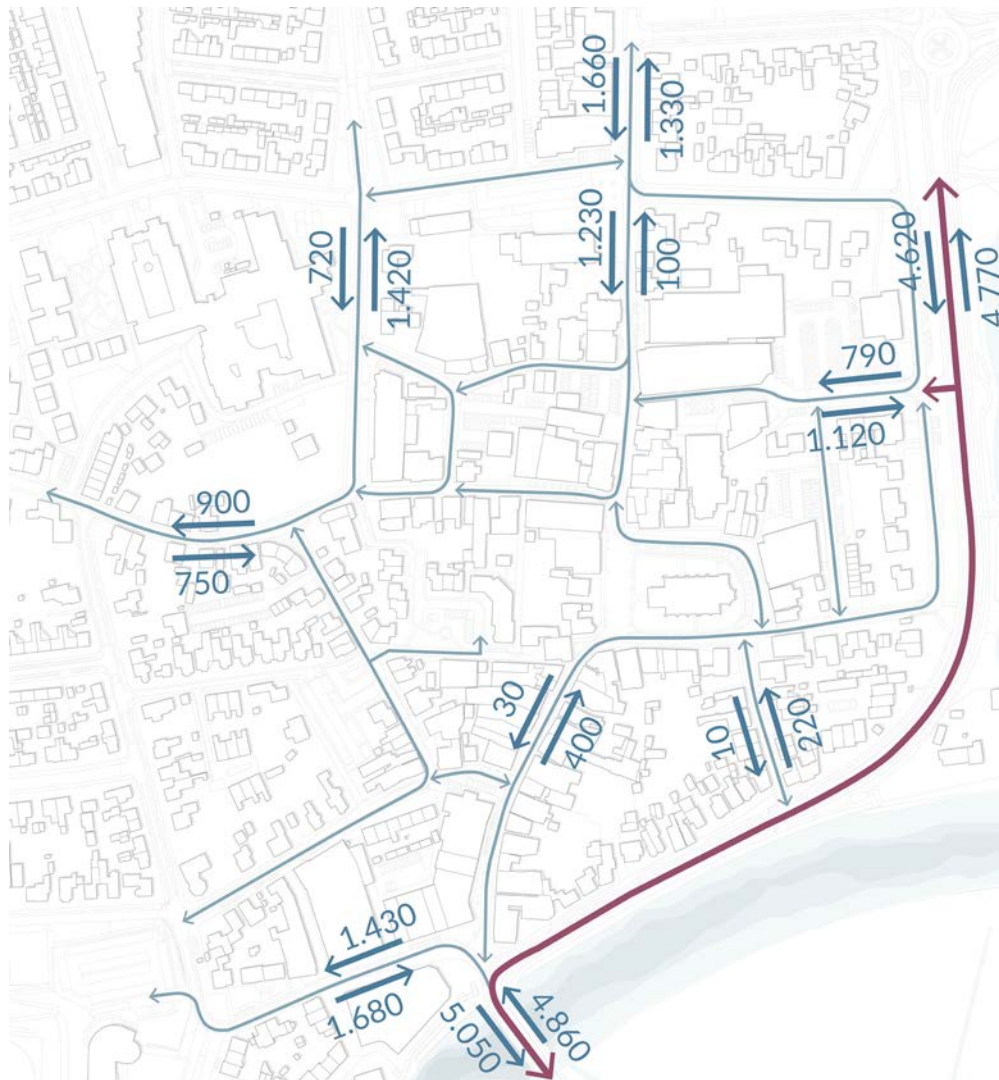
Veel mensen vinden dat er nu al te weinig parkeerplaatsen zijn en als het dorp nog verder groeit, zo stelt men, zullen er meer parkeerplaatsen nodig zijn. Wat vaak terugkomt in de gesprekken is: “Dalfsen is een boodschappendorp en daar hoort nu eenmaal de auto bij.” De constatering is (inderdaad) breed gedragen dat de autobereikbaarheid van het centrum hoog is, er zijn overal parkeerplaatsen die vanuit alle richtingen kunnen worden bereikt.

In de gesprekken komt ook naar voren dat er een verschil is tussen wat men als parkeerdruk beleeft en wat wordt gemeten. Er worden vragen gesteld bij de momenten van meting, de plekken die worden gemeten en de gehanteerde parkeernormen. “Dalfsen is een boodschappendorp; iedereen wil dicht bij de winkels parkeren, dus mogen er geen parkeerplaatsen worden geschrapt en al helemaal niet bij de parkeerplekken met de hoogste bezettingsgraad.”

Dit verklaart de situatie waarbij kris kras en dwars door het centrum van Dalfsen gemotoriseerd verkeer rijdt op zoek naar een parkeerplaats. De afbeeldingen op de volgende pagina geven dit weer, inclusief de bijbehorende verkeersintensiteiten.

Naast bovengenoemde mening is er een andere mening; namelijk om (delen van) het dorpscentrum autoluw of zelfs autovrij te maken. Het centrum wordt veel beter toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Minder auto's biedt tevens ruimte voor spelende kinderen en verbetert de toegankelijkheid voor mindervaliden en ouderen. Het wensbeeld wordt omschreven als “...een gezond, duurzaam en gezellig centrum”.

Deze tegenstrijdigheid: autobereikbaarheid en parkeerplaatsen dichtbij tegenover leef/verblijfsklimaat, wordt in verschillende scenario's voor de Klimaatwinkelstraat inzichtelijk gemaakt.



Autoroutes en verkeersintensiteit in mv/u



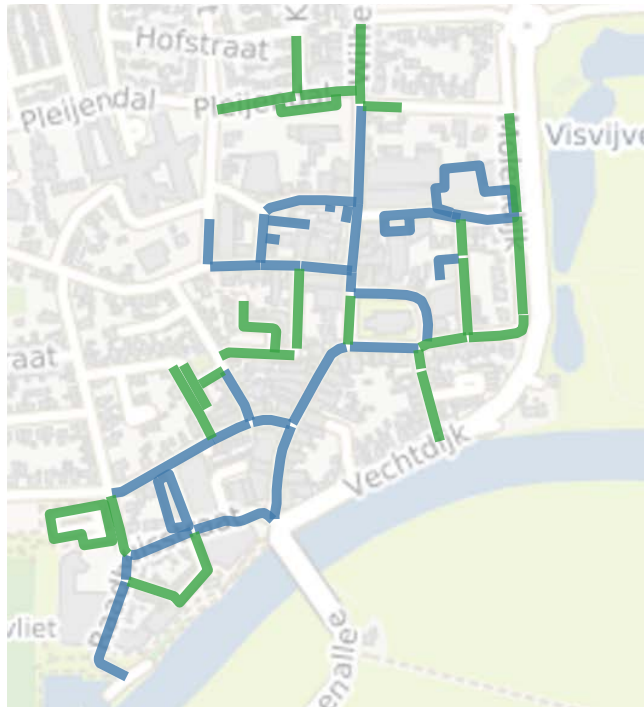
Parkeerplekken en aantallen

**Parkeren en loopafstanden**

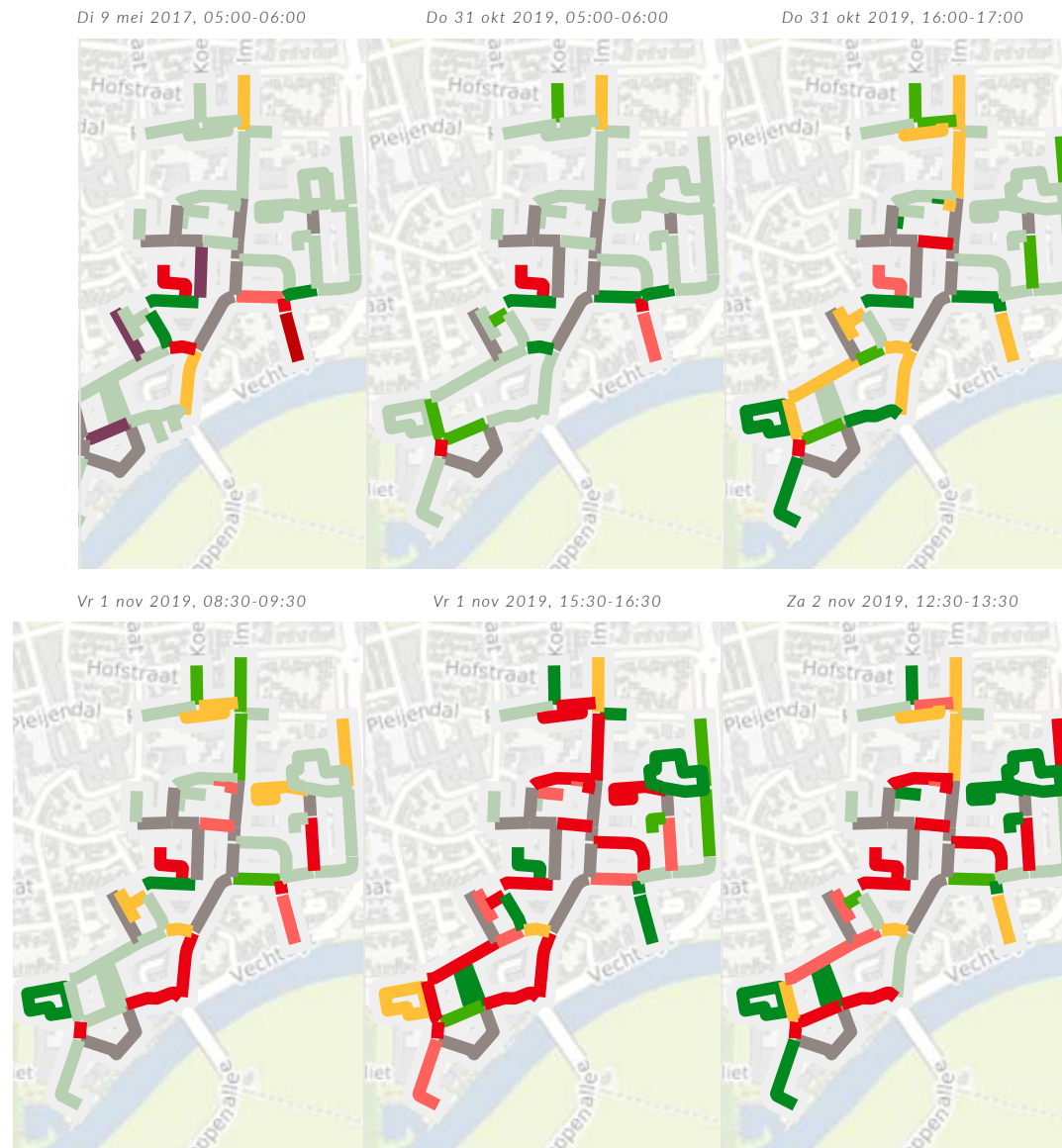
Dalfsen kent ten aanzien van het parkeren een tweetal regimes; vrij parkeren en zoneparkeren met een maximale parkeerduur van 2 uur. Bij het opstellen van het Schetsontwerp Centrumplan in 2019, is op verschillende momenten de parkeerdruk in het centrum van Dalfsen in beeld gebracht. Dit betrof het gebied dat in samenspraak met de werkgroep Autotoegankelijkheid destijds is gedefinieerd als centrum van Dalfsen. In onderstaande afbeelding is dit aangeven, inclusief de parkeerregimes.

**Parkeerregime**

- Vrij Parkeren
- Parkeerschijfzone, 2 uur



**Bezettingsgraad sectie's**





In totaal zijn er in het gebied circa 650 parkeerplaatsen aanwezig. Op het drukste moment uit het onderzoek (vrijdagmiddag 16.00 uur) bleken hiervan circa 500 parkeerplaatsen bezet.

In het Schetsontwerp Centrumplan is destijds voorgesteld om, op basis van deze parkeerdeata, het surplus aan parkeren te gebruiken voor een klimaatbestendiger en uitnodigender openbare ruimte. In het centrumplan is ter indicatie het getal van 30 parkeerplaatsen genoemd. Nu zijn er over dat getal 30 veel vragen en opmerkingen, bijvoorbeeld over de relatie (en de correctheid) met de tellingen, tot en met de toekomstige groei van Dalfsen de komende 10 tot 15 jaar waarvoor dat surplus gebruikt moet worden. Ten aanzien van dit laatste geldt dat de toekomstige groei van Dalfsen geen directe relatie heeft met het aantal parkeerplaatsen in het centrum. De groei van Dalfsen zal wel kunnen betekenen dat de voorzieningen in het centrum toenemen. Het aantal parkeerplaatsen zijn namelijk een afgeleide van het soort voorzieningen en het vloeroppervlakte, en kan op die manier stijgen. Het is echter nu niet te zeggen of het vloeroppervlakte voorzieningen in het centrum significant stijgt. Allerlei trends of maatschappelijke en economische ontwikkelingen hebben daar invloed op (online winkelen als meest bekende trend). En daarbij geldt niet dat de parkeernormen die nu gehanteerd worden ook in de toekomst gelden. Landelijk wordt de parkeernorm in veel winkelcentra al omlaag gebracht. Soms omdat er eenvoudigweg geen ruimte is voor veel meer parkeervoorzieningen zonder dat dit de kwaliteit van de leefomgeving in en rond het centrum aantast, maar soms ook omdat andere vervoerswijzen gestimuleerd worden. In

die situaties wordt met name gekeken naar de juiste routes, dat deze vlot, veilig en aantrekkelijk zijn.

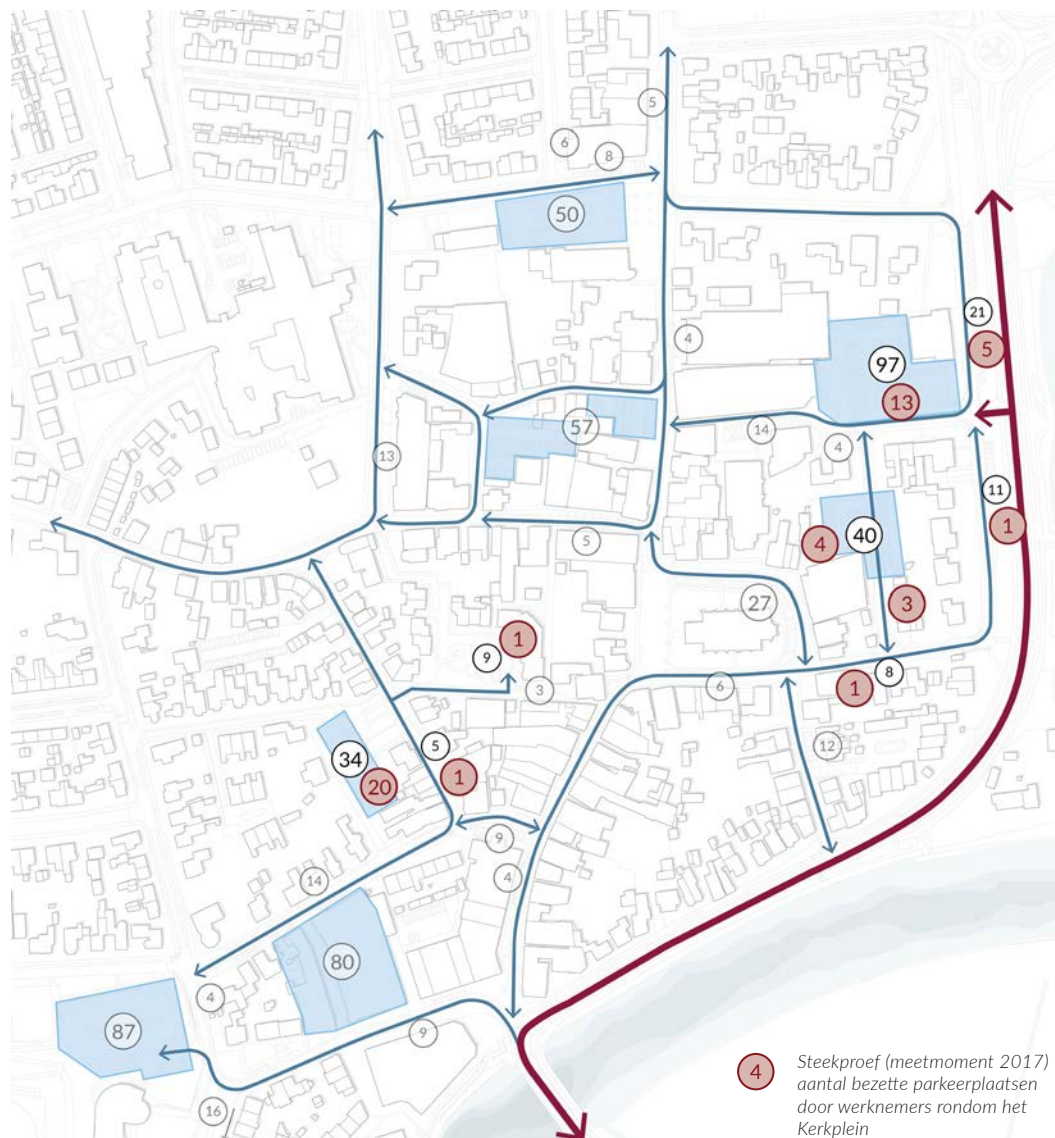
Het GVVP 2016 - 2026 heeft als doelstelling: "het bevorderen van een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor de ontwikkeling van welvaart en welzijn in de gemeente Dalfsen, waarbij de hinder zoveel mogelijk wordt beperkt, duurzame verplaatsingen worden gestimuleerd en de ruimtelijke kwaliteit wordt gerespecteerd." In Dalfsen komt dit tot uitdrukking in het 'STOMP' principe: Stappen (voetgangers), Trappen (fietsers), OV, Mobility as a service (o.a. deelmobiliteit) en ten slotte Privé auto. Dit beleid heeft als doel de keuze voor mobiliteit al bij de bron te beïnvloeden. Dat betekent heel concreet voor bijvoorbeeld de nieuwe wijk Oosterdalfsen dat er aantrekkelijke en snellere fietsroutes zijn richting het centrum. Het doel is om een aantrekkelijk alternatief te bieden tegenover de gewoonte om de auto te nemen voor ieder kort ritje. Wat overigens niet wil zeggen dat de auto geen rol van betekenis meer heeft, het gaat erom dat de auto gelijkwaardiger wordt aan andere vervoerswijzen en niet langer de 'norm' is.

Het is belangrijk te realiseren dat de genoemde piek van circa 500 parkeerplaatsen in de parkeervraag gemeten wordt op 80% van het werkelijk aanwezige aantal parkeerplaatsen. Er zit dus sowieso voldoende ruimte in het werkelijke aantal parkeerplaatsen om uitschieters boven de piek op te vangen. Geconstateerd is wel dat er een optimalisatieslag moet plaatsvinden in parkeertoewijzing (werknemers, bewoners, bezoekers) en parkeerregime (blauwe zone, kort en lang parkeren). In het centrumplan is reeds aangegeven

dat hiervoor nader onderzoek verricht worden en afspraken gemaakt. Optimalisatie kan voor de Klimaatwinkelstraat betekenen dat reeds aanwezige parkeervoorzieningen in de directe omgeving beter bereikbaar en bruikbaar kunnen worden. Een voorbeeld van optimalisatie is bijvoorbeeld dat onderzoek uit 2017 al heeft aangetoond (zie kaart pg. 10) dat werknemers van winkels en voorzieningen gebruik maken van parkeervoorzieningen dichtbij. Een betere toewijzing van parkeerplaatsen voor deze groep wat verder weg kan parkeerruimte opleveren voor bezoekers nabij het centrum.

In de Kadernota Parkeernormen Dalfsen 2020 zijn maximale loopafstanden naar parkeervoorzieningen aangegeven afhankelijk van functies en gebiedstypen. De loopafstanden zoals aangegeven in de tabel zijn gebaseerd op de loopafstanden zoals geformuleerd in de CROW (zie bijlage 3) waarin door de gemeente Dalfsen is gezocht naar een middeling binnen de aangegeven bandbreedte. Belangrijk hierbij te melden is dat loopafstanden naast functie en gebiedstype eveneens afhankelijk is van onder andere de aantrekkelijkheid van de looproute. Dit laatste sluit naadloos aan bij de doelstelling van de Klimaatwinkelstraat en hiermee het centrumplan.

Zoals hiervoor toegelicht, werd in de werkgroep het begrip 'boodschappendorp' geïntroduceerd met een bijbehorende wenselijke loopafstand van 100 meter. Dit begrip is echter niet bekend binnen de gangbare verkeerskundige richtlijnen en er zijn derhalve geen loopafstanden aan te koppelen zoals het CROW en het vastgestelde gemeentelijk beleid dit doet. Het 'boodschappendorp' is een begrip uit



Parkeerplekken gebruikt door werknemers

de 'retail' als tegenhanger van het 'winkeldorp'. Voor zover dit onderzoek dit toelaat kan uit beschikbare informatie niet gezegd worden dat Dalfsen het één of het ander is. In de werkgroep viel ook het woord 'hybride' en het lijkt erop dat dit het dichtst bij de werkelijke situatie ligt. Voor de beoordeling van de scenario's stellen wij voor de loopafstanden te hanteren conform de CROW tabel en de vastgestelde Kadernota Parkeernormen Dalfsen 2020.

Hieruit blijkt dat de loopafstand voor winkelen en werken in het centrumgebied maximaal 400 meter mag bedragen en 200 meter voor wonen en ontspanning. Wanneer dergelijke afstanden geprojecteerd worden op het centrumgebied, zie kaarten op de volgende pagina, blijkt dat een groot deel van het centrum zich zelfs binnen een straal van 200 meter vanaf de grote parkeervoorzieningen bevindt. Op de andere kaart is een afstand van '5 minuten wandelen' uitgezet. Ook hier blijkt het centrum van Dalfsen vanaf de grotere parkeervoorzieningen heel goed bereikbaar.

Bron: **Kadernota parkeernormen Dalfsen 2020**

Maximale loopafstanden (in meter) naar functie en gebiedstype (vastgesteld op basis van CROW-publicatie 381)

Hoofdfunctie	Centrumgebied	Rest bebouwde kom en buitengebied
Wonen	200 m	100 m
Winkelen	400 m	100 m
Werken	400 m	200 m
Ontspanning	200 m	100 m
Gezondheidszorg	100 m	100 m
Onderwijs	100 m	100 m



Loopafstanden schematisch



Loopafstanden 5 minuten wandelen (4km/u) +/- 300 meter

## 5. Scenario's

Op basis van het gemeentelijke beleid, besprekingen met de werkgroep en de resultaten van de werksessies zijn 6 scenario's ontwikkeld voor de Klimaatwinkelstraat. In de scenario's is gezocht naar de mogelijke variatie tussen de benodigde ruimte voor verkeer, vergroening en water, terrassen, de warenmarkt, parkeerplaatsen etc. Hiervoor zijn 5 waarden gedefinieerd, dit zijn in willekeurige volgorde:

- De bereikbare straat
- De beleefbare straat
- De verblijfsstraat
- De klimaatstraat
- De Dalfserstraat

Aan deze waarden zijn 'open' vragen gekoppeld die door de werkgroep zijn beantwoord. Hiermee worden de scenario's zo inhoudelijk mogelijk beoordeeld, is er ruimte voor een specifieke invalshoek (van de deelnemende belangengroepen) en het gesprek gevoerd binnen de integrale werkgroep. De scenario's worden van meerdere kanten belicht en besproken, wat tegemoetkomt aan de achterliggende vraag bij de raadsopdracht hoe de afwegingen tot stand komen en wat de afhankelijkheden zijn.

De vragen die gesteld zijn aan de deelnemers van de werkgroep zijn:

*De bereikbare straat*

- Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor autobereikbaarheid?
- Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor fietsers, voetgangers en mindervaliden?

*De beleefbare straat*

Wat doet dit scenario voor de beleving van de straat? (denk aan: sfeer en identiteit)

*De verblijfsstraat*

- Wat betekent dit scenario voor de verblijfskwaliteit van de straat?
- Welke soort verblijfsplekken passen het beste bij dit scenario? (bijv. een los bankje of een grotere ontmoetingsplek)

*De klimaatstraat*

- Welke mogelijkheden zijn er in dit scenario voor vergroening?
- Hoe kan het water opgevangen worden?

*De Dalfserstraat*

Wat is typisch Dalfsen aan dit scenario? Is dat bijvoorbeeld de sfeer, het materiaalgebruik, de evenementen, de bereikbaarheid, het groen, historische elementen, etc?

**Opmerking vooraf:** in de titel van de scenario's wordt met het woord 'autovrij' bedoeld dat bezoekers niet met de auto op het Kerkplein of in de Prinsenstraat kunnen komen. Bevoorrading, hulpdiensten, rouw en trouwdiensten en bewoners kunnen (bijvoorbeeld op bepaalde tijden of na melding/ toestemming) wel gebruik maken van de Prinsenstraat en Kerkplein. 'Autovrij' kan in dit verband dus worden uitgelegd als 'autoluw'. Daarnaast wil het woord 'autovrij' niet zeggen dat de scenario's alleen op autobereikbaarheid zijn beoordeeld. De beoordeling is integraal zoals hiervoor is toegelicht.

## 1. Autovrije Prinsenstraat en - Kerkplein met parkeervoorziening op locatie Fokkens



Schematische weergave verkeer scenario 1

In scenario 1 zijn de Prinsenstraat en het Kerkplein autovrij, maar komt er een autoverbinding naar het terrein achter garage Fokkens vanuit de Molenstraat. Op het Fokkensterrein kan er extra bezoekersparkeren worden gerealiseerd, waardoor er op circa 50 meter loopafstand van winkels kan worden geparkeerd. De voetganger en fietser krijgen maximaal de ruimte en er is veel ruimte voor vergroening en ontmoetingsplekken. Het Fokkensterrein biedt daarnaast ook ruimte voor een kleinschalig appartementengebouw. Hierdoor ontstaat er een nieuw Dalfser hofje.



De parkeerbalans is de som van de openbare parkeerplaatsen Prinsenstraat en Kerkplein en de parkeervraag t.b.v. ontwikkeling op het Fokkensterrein.

Stedenbouwkundig ontwerp scenario 1

## 2. Autovrije Prinsenstraat en - Kerkplein



Schematische weergave verkeer scenario 2

De voetganger en fietser krijgt maximaal de ruimte in scenario 2, waarbij de Prinsenstraat en het Kerkplein een autovrije zone worden. Hierdoor ontstaat er veel ruimte om te vergroenen, ontmoetingsplekken te creëren en het water een zichtbare plek in het straatbeeld te geven. Er wordt een aaneengesloten autovrij winkel- en verblijfsgebied van het Van Bruggenplein tot en met het Kerkplein gecreëerd. Op het Kerkplein is het groen rondom de kerk zodanig ontworpen dat er meer ruimte is voor samenkomsten, zitplekken en er komt een duidelijker entree naar het kerkgebouw.



De parkeerbalans is de som van de openbare parkeerplaatsen Prinsenstraat en Kerkplein en de parkeervraag t.b.v. ontwikkeling op het Fokkensterrein.

Stedenbouwkundig ontwerp scenario 2

### 3. Autovrij noordelijke deel Prinsenstraat en - Kerkplein



Het gebied krijgt twee karakters, een autovrij noordelijk deel en het zuidelijk deel waar nog wel een auto kan rijden. Het zuidelijk deel van de Prinsenstraat en de Molenstraat, zijn hier nog bereikbaar voor autoverkeer. Ook wordt er ter hoogte van de Primera een duidelijke plek gecreëerd voor laden en lossen. Een nieuw pleintje ontstaat waar het terrein achter garage Fokkens uitkomt op de Prinsenstraat, met ruimte voor een centrale ontmoetingsplek met mogelijk een openbaar toilet, fietsparkeerplekken, waterelement en rustplekken. Op het Fokkensterrein ontstaat er ruimte voor een nieuw, groen Dalfser hofje met ruimte voor vergroening, wateropvang, speelplekken en een mogelijke theetuin gekoppeld aan de horeca in de Prinsenstraat.

Schematische weergave verkeer scenario 3



De parkeerbalans is de som van de openbare parkeerplaatsen Prinsenstraat en Kerkplein en de parkeervraag t.b.v. ontwikkeling op het Fokkensterrein.

Stedenbouwkundig ontwerp scenario 3

#### 4. Autovrij zuidelijk deel Prinsenstraat en - noordelijk deel Kerkplein



Schematische weergave verkeer scenario 4

In het vierde scenario is er sprake van een autovrij zuidelijk deel van de Prinsenstraat, met ruimte in het straatprofiel voor groene plekken, wateropvang, fietsparkeren en zitplekken. Ook ontstaat er hier een duidelijk entreeplein van het centrumgebied ter hoogte van het Van Bruggenplein. Het autoverkeer is nog mogelijk in één richting via de Molenstraat, het noordelijk deel van de Prinsenstraat, langs het kerkplein in de richting van de Molendijk. Een nieuw appartementengebouw op locatie Fokkens is gesitueerd in de rooilijn van de bebouwing langs de Prinsenstraat.



De parkeerbalans is de som van de openbare parkeerplaatsen Prinsenstraat en Kerkplein en de parkeervraag t.b.v. ontwikkeling op het Fokkensterrein.

Stedenbouwkundig ontwerp scenario 4



### 5. Autovrij zuidelijk deel Prinsenstraat en - noordelijk deel Kerkplein met extra parkeerplaatsen



Schematische weergave verkeer scenario 5

Dit scenario borduurt voort op het vorige. Het nieuwe appartementengebouw op locatie Fokkens sluit de dorps rooilijn van de Prinsenstraat. Een poortje ontsluit het achterliggende nieuwe Dalfser hofje. Hier is er optimaal ruimte voor vergroening, wateropvang, ontmoetingsplekken en activiteiten. Het Kerkplein behoudt een aantal parkeerplaatsen en deze zijn te bereiken via de Prinsenstraat óf de Vechtstraat.



De parkeerbalans is de som van de openbare parkeerplaatsen Prinsenstraat en Kerkplein en de parkeervraag t.b.v. ontwikkeling op het Fokkensterrein.

Stedenbouwkundig ontwerp scenario 5

## 6. Autovrij noordelijk deel Prinsenstraat en - zuidelijk deel Kerkplein met parkeervoorziening locatie Fokkens



Er komt een autovrij gebied rondom de zuidzijde van het Kerkplein en de noordzijde van de Prinsenstraat. Hierdoor ontstaat een compacter voetgangersgebied als verbinding tussen het winkelgebied ten noorden van het Kerkplein en de Prinsenstraat verbindt. De zuidzijde van de Prinsenstraat zal toegankelijk blijven voor de auto, vanuit hier ontstaat ook een verbinding met extra bezoekersparkeren op het terrein achter garage Fokkens. Daarnaast blijft de route langs de oost- en noordzijde van het kerkplein toegankelijk voor de auto, waar ook de parkeerplaatsen (deels) behouden zullen blijven. Hierdoor blijven de winkels in het centrum op circa 50 meter loopafstand toegankelijk. Op locatie Fokkens is geen tot weinig ruimte voor een bouwontwikkeling.

Schematische weergave verkeer scenario 6



De parkeerbalans is de som van de openbare parkeerplaatsen Prinsenstraat en Kerkplein en de parkeervraag t.b.v. ontwikkeling op het Fokkensterrein.

Stedenbouwkundig ontwerp scenario 6

## Sc. 1 - Autovrije Prinsenstraat en - Kerkplein met parkeervoorziening op locatie Fokkens



### 1. De bereikbare straat

*a. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor autobereikbaarheid?*

Voordeel autobereikbaarheid: 10 tot 20 parkeerplaatsen op locatie Fokkens bereikbaar voor auto's op circa 50 meter loopafstand tot winkels. Mogelijk medegebruik van de parkeervoorziening voor bewoners en mensen met een handicap.

Nadeel autobereikbaarheid: Krusing met autovrij voetgangersgebied Prinsenstraat met kans op onveilige situaties (men verwacht geen auto's). Bij medegebruik parkeren voor bewoners en mensen met een handicap, blijven er naar schatting 5 tot 10 parkeerplaatsen voor openbaar gebruik over. Zoekverkeer: verwachting parkeerplaatsen dichtbij trekt autobewegingen aan.

*b. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor fietsers, voetgangers en mindervaliden?*

Voordeel voet/ fiets/ handicap: autovrije inrichting geeft duidelijkheid en comfort voor voetgangers en fietsers; verkeer is gelijkwaardiger en veiliger.

Nadeel voet/ fiets/ handicap: autovrije inrichting scheidt verwachtingen; bij kruising Molenstraat/ Fokkens ontstaat een potentieel conflict met overstekend autoverkeer richting locatie Fokkens.

### 2. De beleefbare straat

*Wat doet dit scenario voor de beleving van de straat? (denk aan: sfeer en identiteit)*

Nagenoeg aaneengesloten autovrij winkel- en verblijfsgebied van Van Bruggenplein tot en met Kerkplein. Toekomstbestendige dorpse winkelstraat: winkelen, recreëren, ontspannen, verblijven, flaneren. Samenhangende inrichting Prinsenstraat en Kerkplein versterkt eenduidige beleving en verkort gevoelsmatig de afstand tussen Kerkplein en Vecht.

### 3. De verblijfsstraat

*a. Wat betekent dit scenario voor de verblijfskwaliteit van de straat?*

Lage snelheid: wandelen en fietsen. Zwaartepunt van

de ruimte ligt op verblijven. Overzichtelijk en veilig voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen etc.). Krusing Molenstraat/ Fokkens is echter een onverwachte uitzondering. Openbare parkeervoorziening op Fokkensterrein is daarbij mogelijk in conflict met de woonkwaliteit van met name de bestaande woningen.

*b. Welke soort verblijfsplekken passen het beste bij dit scenario? (bijv. een los bankje of een grotere ontmoetingsplek)*

Prinsenstraat en Kerkplein zijn optimaal te gebruiken voor een variatie aan uitstallingen, zitplekjes, groen, fietsparkeren. Verblijfsplek op Fokkensterrein wordt in vormgeving meer beïnvloed door de functie van openbare parkeervoorziening.

### 4. De klimaatstraat

*a. Welke mogelijkheden zijn er in dit scenario voor vergroening? b. Hoe kan het water opgevangen worden?*

Vergroening en water: scenario biedt veel ruimte voor groen en water. Voormalige parkeerterrein voor auto's kan worden omgezet in groen. Wel parkeerplaatsen bij Fokkens. Deze parkeerplaatsen en het, als gevolg daarvan, faciliteren van autobewegingen is moeilijk te verenigen met ambitie van klimaatstraat. Enigszins dubbel signaal door enerzijds wandelen en fietsen te stimuleren en anderzijds auto's toe te laten.

### 5. De Dalfserstraat

*Wat is typisch Dalfsen aan dit scenario? Is dat bijvoorbeeld de sfeer, het materiaalgebruik, de evenementen, de bereikbaarheid, het groen, historische elementen, etc?*

Typisch Dalfsen: de Prinsenstraat en het Kerkplein opnieuw gepositioneerd in de oorspronkelijke dorpse structuur met benadrukking van het groene karakter en waarbij wordt ingezet op ontmoeting. Ruimte voor voetgangers en fietsers maar met oog voor de autobereikbaarheid van verschillende ondernemers.

Stelling: Het is typisch Dalfsen dat de auto niet overal is. De auto is immers slechts de laatste 70 jaar echt aanwezig in het straatbeeld. Wij zijn eigenlijk een wandel- en fietsdorp.

## Sc. 2 - Autovrije Prinsenstraat en - Kerkplein



### 1. De bereikbare straat

*a. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor autobereikbaarheid?*

Voordeel autobereikbaarheid: Duidelijkheid en eenduidigheid t.a.v. bereikbaarheid en parkeren conform vastgesteld beleid (Kadernota Parkeernormen 2020). Vanaf verschillende parkeervoorzieningen is het centrum bereikbaar binnen 100 tot 200 meter loopafstand (Nb. Kadernota stelt 400 meter voor centrumgebied). Bewoners en mensen met een handicap kunnen dichterbij parkeren. Voor laatstgenoemde wordt een voorziening getroffen (mini hub) op de hoek Prinsenstraat/ Molenstraat.

Nadeel autobereikbaarheid: Nieuwe situatie, van maximaal autotoegankelijk dorpscentrum naar autovrij dorpscentrum, vraagt gewenning/ aanpassing ondernemers en bewoners. Achteruitrijdend (steekbewegingen) autoverkeer bij 'mini hub' op hoek Molenstraat Prinsenstraat vraagt aandacht.

*b. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor fietsers, voetgangers en mindervaliden?*

Voordeel voet/ fiets/ handicap: autovrije inrichting geeft duidelijkheid en comfort voor voetgangers en fietsers; verkeer is gelijkwaardiger en veiliger.

### 2. De beleefbare straat

*Wat doet dit scenario voor de beleving van de straat? (denk aan: sfeer en identiteit)*

Aaneengesloten autovrij winkel- en verblijfsgebied van Van Bruggenplein tot en met Kerkplein. Toekomstbestendige dorpse winkelstraat: winkelen, recreëren, ontspannen, verblijven, flaneren. Samenhangende inrichting Prinsenstraat en Kerkplein versterkt eenduidige beleving en verkort gevoelsmatig de afstand tussen Kerkplein en Vecht. Duidelijke signatuur/ uitstraling - mogelijk meer aantrekkingskracht (gewenste toekomstige winkelbeleving) door vergroting verblijfstijd en beleving.

### 3. De verblijfsstraat

*a. Wat betekent dit scenario voor de verblijfskwaliteit van de straat?*

Lage snelheid: wandelen en fietsen, Zwaartepunt van de ruimte ligt op verblijven. Overzichtelijk en veilig voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen etc.). Ontsluiting en ontwikkeling van het Fokkensterrein biedt kansen voor versterking van de verblijfs- en woonkwaliteit van het centrum.

*b. Welke soort verblijfsplekken passen het beste bij dit scenario? (bijv. een los bankje of een grotere ontmoetingsplek)*

De ruimte in de Prinsenstraat en op het Kerkplein is optimaal te gebruiken voor ruime variatie aan uitstallingen, zitplekjes, groen, fietsparkeren. Ontwikkeling van Fokkens als groen dorps achtererf biedt kansen voor verrassende ommetjes en verblijfsplekken, voor ontdekking van het dorp en bewoning.

### 4. De klimaatstraat

*a. Welke mogelijkheden zijn er in dit scenario voor vergroening? b. Hoe kan het water opgevangen worden?*

Vergroening en water: scenario biedt optimaal ruimte voor groen en water. In principe kan alle voormalige parkeerruimte voor auto's worden omgezet in groen. Ambitie van klimaatstraat komt sterk tot uitdrukking. Stimuleren van wandelen en fietsen. 'Autokilometers' verminderen door de vanzelfsprekendheid van auto-toegankelijkheid weg te nemen.

### 5. De Dalfserstraat

*Wat is typisch Dalfsen aan dit scenario? Is dat bijvoorbeeld de sfeer, het materiaalgebruik, de evenementen, de bereikbaarheid, het groen, historische elementen, etc?*

Typisch Dalfsen: de gehele Prinsenstraat en het Kerkplein in harmonie met de oorspronkelijke dorpse structuur: de snelheid van de wandelaar en fietser, alles op loopafstand, groen karakter, gelijkwaardigheid verkeersdeelnemers, inzetten op ontmoeting.

Stelling: Het is typisch Dalfsen dat de auto hier niet is. De auto is immers slechts de laatste 70 jaar echt aanwezig in het straatbeeld. Wij zijn een echt wandel- en fietsdorp.

## Sc. 3 - Autovrij noordelijk deel Prinsenstraat en - Kerkplein



### 1. De bereikbare straat

a. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor autobereikbaarheid?

Voordeel autobereikbaarheid: lijkt op bestaande situatie qua auto-ontsluiting. Zuidelijk deel Prinsenstraat vanaf Van Bruggenplein toegankelijk voor auto's met ter plaatse van Molenstraat en in Prinsenstraat circa 10 parkeerplaatsen op circa 50 meter loopafstand tot winkels. Mogelijk medegebruik van de parkeervoorziening voor bewoners en mensen met een handicap.

Nadeel autobereikbaarheid: potentieel conflict autoverkeer en langzaamverkeer zuidelijk deel Prinsenstraat en kruispunt Molenstraat. Zoekverkeer: verwachting parkeerplaatsen dichtbij trekt autobewegingen aan.

b. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor fietsers, voetgangers en mindervaliden?

Voordeel voet/ fiets/ handicap: autovrij Kerkplein en noordelijk deel Prinsenstraat geeft comfort.

Nadeel voet/ fiets/ handicap: bij afbuiging naar Molenstraat ontstaat een potentieel conflict met langzaamverkeer. Onduidelijkheid in de Prinsenstraat, ruimtelijk een eenheid maar verkeertechnisch in tweeën verdeeld.

### 2. De beleefbare straat

Wat doet dit scenario voor de beleving van de straat? (denk aan: sfeer en identiteit)

Het autovrije verblijfsgebied rond Kerkplein en noordelijk deel Prinsenstraat is beleefbaar als een toekomstbestendig dorps winkel- en verblijfsgebied: winkelen, recreëren, ontspannen, verblijven, flaneren.

Samenhang tussen de Prinsenstraat en het Kerkplein wordt echter onderbroken op het zuidelijke deel richting de Vecht met auto's die je 'tegemoet' komen. Vraag is of dit past bij de beleving van bezoekers/ gebruikers.

### 3. De verblijfsstraat

a. Wat betekent dit scenario voor de verblijfskwaliteit van de straat?

In het noordelijk deel van Prinsenstraat en Kerkplein ingericht voor wandelen en fietsen. Zwaartepunt van de ruimte ligt op verblijven. Overzichtelijk en veilig voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen etc.). De aanwezigheid van de auto in het zuidelijk deel Prinsenstraat staat gevoelsmatig haaks op die kwaliteit en scheidt onduidelijkheid

b. Welke soort verblijfsplekken passen het beste bij dit scenario? (bijv. een los bankje of een grotere ontmoetingsplek)

Noordelijk deel van de Prinsenstraat en Kerkplein is optimaal te gebruiken voor variatie aan uitstallingen, zitplekjes, groen, fietsparkeren. In het zuidelijke deel blijft de auto bepalend voor de inrichting. Ontwikkeling van Fokkens als groen dorps achtererf aan het begin van de autovrije ruimte biedt kansen voor een fijne verblijfsplek met wonen en recreëren

### 4. De klimaatstraat

a. Welke mogelijkheden zijn er in dit scenario voor vergroening? b. Hoe kan het water opgevangen worden?

Vergroening en water: scenario biedt ruimte voor groen en water. Met name rond het Kerkplein kan voormalige parkeerruimte voor auto's worden omgezet in groen. Het faciliteren van autobewegingen over het zuidelijk deel van de Prinsenstraat is moeilijk te verenigen met de ambitie van klimaatstraat.

### 5. De Dalfserstraat

Wat is typisch Dalfsen aan dit scenario? Is dat bijvoorbeeld de sfeer, het materiaalgebruik, de evenementen, de bereikbaarheid, het groen, historische elementen, etc?

Typisch Dalfsen: het noordelijk deel van de Prinsenstraat en het Kerkplein sluiten aan op de oorspronkelijke dorps structuur met benadrukking van het groene karakter en waarbij wordt ingezet op ontmoeting. Er is ruimte voor voetgangers en fietsers maar de auto's kunnen het centrum nog inrijden.

Stelling: Het is typisch Dalfsen dat de auto hier is. De auto is immers al 70 jaar aanwezig in het straatbeeld. Hier kun je nog gewoon met de auto in het centrum komen.

## Sc. 4 - Autovrij zuidelijk deel Prinsenstraat en - noordelijk deel Kerkplein



### 1. De bereikbare straat

a. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor autobereikbaarheid?

**Voordeel autobereikbaarheid:** Noordelijk deel Prinsenstraat en Kerkplein zijn vanaf Molenstraat toegankelijk voor auto's. Behoud van huidige parkeerplaatsen ter plaatse van Molenstraat en zuidelijk deel Kerkplein (bestemd voor (af)haal, bewoners en mensen met handicap). Loopafstand naar winkels in Prinsenstraat is minder dan 50 meter.

**Nadeel autobereikbaarheid:** potentieel conflict langzaamverkeer zuidelijk deel Prinsenstraat en gemotoriseerd verkeer uit Molenstraat. Lange diagonaal door het centrum; verwachting parkeerplaatsen dichtbij trekt autobewegingen (zoekverkeer) aan.

b. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor fietsers, voetgangers en mindervaliden?

**Voordeel voet/ fiets/ handicap:** iets meer comfort voor langzaamverkeer op Van Bruggenplein en zuidelijk deel Prinsenstraat. Rond het Kerkplein is de situatie nagenoeg als bestaand.

**Nadeel voet/ fiets/ handicap:** Lange auto toegankelijke diagonaal door het centrum maakt situatie erg onduidelijk en onveilig (o.a. ter plaatse van Molenstraat) voor langzaamverkeer. Begin en eind is autovrij maar daartussen kunnen auto's rijden. Groot contrast tussen hoe het ruimtelijk begrepen wordt en functioneel gebruikt.

### 2. De beleefbare straat

Wat doet dit scenario voor de beleving van de straat? (denk aan: sfeer en identiteit)

Gedeeltelijk autovrij rond kerkplein en zuidelijk deel Prinsenstraat is prettig voor langzaamverkeer. Maar dat er twee verkeerregimes gelden in een gebied die een ogenschijnlijke eenheid vormt, is niet handig. Versnippering van de ruimte tussen de Prinsenstraat en het Kerkplein. Autoroute loopt er gevoelsmatig toevallig dwars doorheen.

### 3. De verblijfsstraat

a. Wat betekent dit scenario voor de verblijfskwaliteit van de straat?

Het zuidelijk deel van Prinsenstraat en het noordelijke deel van het Kerkplein is ingericht voor wandelen en fietsen. De plekken staan echter min of meer los van elkaar. Daartussen is de aanwezigheid van de auto een ruimtelijke en functionele dissonant.

b. Welke soort verblijfsplekken passen het beste bij dit scenario? (bijv. een los bankje of een grotere ontmoetingsplek)

Westelijk, noordelijk en oostelijk deel Kerkplein en zuidelijk deel Prinsenstraat is te gebruiken voor uitstallingen, zitplekjes, groen, fietsparkeren. Het tussendeel blijft ingericht op auto-toegankelijkheid. De ontwikkeling van Fokkens als groen dorps achtererf aan het einde van de autovrije ruimte biedt kansen voor een fijne verblijfsplek met wonen en recreëren.

### 4. De klimaatstraat

a. Welke mogelijkheden zijn er in dit scenario voor vergroening? b. Hoe kan het water opgevangen worden?

Vergroening en water: scenario biedt enige ruimte voor groen en water. Een deel van de voormalige parkeerruimte voor auto's kan worden omgezet in groen, maar er blijven nog parkeerplaatsen gehandhaafd. Het faciliteren van autobewegingen diagonaal door het centrum is moeilijk te verenigen met de ambitie van klimaatstraat.

### 5. De Dalfserstraat

Wat is typisch Dalfsen aan dit scenario? Is dat bijvoorbeeld de sfeer, het materiaalgebruik, de evenementen, de bereikbaarheid, het groen, historische elementen, etc?

Typisch Dalfsen: het zuidelijk deel van de Prinsenstraat en het Kerkplein sluiten aan op de diagonale autoroute en voorzien deze van een groen karakter met plekken voor ontmoeting. Er is ruimte voor voetgangers en fietsers maar de auto's rijden gewoon door het centrum.

Stelling: Het is typisch Dalfsen dat de auto hier is. De auto is immers al 70 jaar aanwezig in het straatbeeld. Hier kun je nog gewoon met de auto in het centrum komen.

## Sc. 5 - Autovrij zuidelijk deel Prinsenstraat en - noordelijk deel Kerkplein met extra parkeerplaatsen



### 1. De bereikbare straat

a. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor autobereikbaarheid?

Voordeel autobereikbaarheid: 10 tot 20 parkeerplaatsen aan de oostzijde van de kerk bereikbaar voor auto's op circa 50 meter loopafstand tot winkels. Dit zijn zowel voor openbaar gebruik als voor bewoners en (bijvoorbeeld) mensen met een handicap.

Nadeel autobereikbaarheid: Mogelijk conflictpunt bij afslag aan Vechtdijk door bereikbaarheid vanaf rondweg. Kans op zoekverkeer: verwachting parkeerplaatsen dichtbij trekt autobewegingen aan. Woonkwaliteit Vechtsstraat mogelijk onder druk.

b. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor fietsers, voetgangers en mindervaliden?

Voordeel voet/ fiets/ handicap: extra parkeervoorziening voor mensen met een handicap

Nadeel voet/ fiets/ handicap: Woonkwaliteit Vechtsstraat mogelijk onder druk.

### 2. De beleefbare straat

Wat doet dit scenario voor de beleving van de straat? (denk aan: sfeer en identiteit)

Gedeeltelijk autovrij rond kerkplein en zuidelijk deel Prinsenstraat is prettig voor langzaamverkeer. Maar dat er twee verkeerregimes gelden in een gebied die een ogenschijnlijke eenheid vormt, is niet handig. Versnippering van de ruimte tussen de Prinsenstraat en het Kerkplein. Autoroute loopt er gevoelsmatig toevallig dwars doorheen.

### 3. De verblijfsstraat

a. Wat betekent dit scenario voor de verblijfskwaliteit van de straat?

Het zuidelijk deel van Prinsenstraat en het noordelijke deel van het Kerkplein is ingericht voor wandelen en fietsen. De plekken staan echter min of meer los van elkaar. Daartussen is de aanwezigheid van de auto een ruimtelijke en functionele dissonant.

b. Welke soort verblijfsplekken passen het beste bij dit scenario? (bijv. een los bankje of een grotere ontmoetingsplek)

Westelijk, noordelijk en oostelijk deel Kerkplein en zuidelijk deel Prinsenstraat is te gebruiken voor uitstallingen, zitplekjes, groen, fietsparkeren. Het tussendeel blijft ingericht op autotoegankelijkheid. De ontwikkeling van Fokkens sluit de dorps rooilijn en wordt voorzien van een groen dorps achtererf en biedt kansen voor een verscholen/verrassende verblijfsplek om te wonen en recreëren.

### 4. De klimaatstraat

a. Welke mogelijkheden zijn er in dit scenario voor vergroening? b. Hoe kan het water opgevangen worden?

Vergroening en water: scenario biedt enige ruimte voor groen en water. Een deel van de voormalige parkeerruimte voor auto's kan worden omgezet in groen, maar er blijven nog parkeerplaatsen gehandhaafd. Er is wel veel groen op het Fokkens terrein. Het faciliteren van autobewegingen diagonaal door het centrum is moeilijk te verenigen met de ambitie van klimaatstraat.

### 5. De Dalfserstraat

Wat is typisch Dalfsen aan dit scenario? Is dat bijvoorbeeld de sfeer, het materiaalgebruik, de evenementen, de bereikbaarheid, het groen, historische elementen, etc?

Typisch Dalfsen: het zuidelijk deel van de Prinsenstraat en het Kerkplein sluiten aan op de diagonale autoroute en voorzien deze van een groen karakter met plekken voor ontmoeting. Er is ruimte voor voetgangers en fietsers maar de auto's rijden gewoon door het centrum.

Stelling: Het is typisch Dalfsen dat de auto hier is. De auto is immers al 70 jaar aanwezig in het straatbeeld. Hier kun je nog gewoon met de auto in het centrum komen.

## Sc. 6 - Autovrij noordelijk deel Prinsenstraat en - zuidelijk deel Kerkplein met parkeervoorziening locatie Fokkens



### 1. De bereikbare straat

a. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor autobereikbaarheid?

Voordeel autobereikbaarheid: Zuidelijk deel Prinsenstraat vanaf Van Bruggenplein toegankelijk voor auto's met ter plaatse van Molenstraat circa 10 parkeerplaatsen en op locatie Fokkens circa 20 tot 30 parkeerplaatsen op circa 50 meter loopafstand tot winkels. Vanuit de Vechtstraat éénrichtingsverkeer richting Bloemendalstraat en Wilhelminastraat met een parkeervoorziening op het Kerkplein.

Nadeel autobereikbaarheid: potentieel conflict autoverkeer en langzaamverkeer zuidelijk deel Prinsenstraat/ kruispunt Molenstraat en hoek Kerkplein/ Wilhelminastraat. Zoekverkeer: verwachting parkeerplaatsen dichtbij trekt autobewegingen aan.

b. Welke voor- en nadelen heeft dit scenario voor fietsers, voetgangers en mindervaliden?

Voordeel voet/ fiets/ handicap: autovrij noordelijk deel Prinsenstraat en zuidelijk deel Kerkplein geeft comfort.

Nadeel voet/ fiets/ handicap: bij kruising Molenstraat/ Fokkens ontstaat een potentieel conflict met langzaamverkeer. Onduidelijkheid in de Prinsenstraat, ruimtelijk een eenheid maar verkeerstechnisch in tweeën verdeeld. Idem bij autovrij zuidelijk deel Kerkplein en autotoegankelijk noordelijk deel.

### 2. De beleefbare straat

Wat doet dit scenario voor de beleving van de straat? (denk aan: sfeer en identiteit)

Het autovrije verblijfsgebied rond de zuidzijde van het Kerkplein en noordelijk deel Prinsenstraat is beleefbaar als een toekomstbestendige dorps winkel- en verblijfsgebied.

Samenhang tussen de Prinsenstraat en het Kerkplein wordt echter onderbroken op het zuidelijke deel richting de Vecht met auto's die je 'tegemoet' komen. Aan de noordzijde van het kerkplein is de situatie ingewikkeld door autobewegingen vanuit zuidelijke en noordelijke richting naar de Bloemendalstraat.

### 3. De verblijfsstraat

a. Wat betekent dit scenario voor de verblijfskwaliteit van de straat?

Het noordelijk deel van de Prinsenstraat en zuidelijk deel van het Kerkplein ingericht voor wandelen en fietsen. Hier is het overzichtelijk en veilig voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen etc.). De aanwezigheid van de auto in het zuidelijk deel Prinsenstraat en het noordelijk deel van het Kerkplein staat gevoelsmatig haaks op die kwaliteit en scheidt onduidelijkheid.

b. Welke soort verblijfsplekken passen het beste bij dit scenario? (bijv. een los bankje of een grotere ontmoetingsplek)

Noordelijk deel van de Prinsenstraat en zuidelijk deel Kerkplein is optimaal te gebruiken voor zitplekjes, groen, etc. In het zuidelijke deel van de Prinsenstraat en noordelijk deel Kerkplein blijft de auto bepalend voor de inrichting. Ontwikkeling van Fokkens als groene parkeervoorziening biedt kansen voor een verblijfsplek.

### 4. De klimaatstraat

a. Welke mogelijkheden zijn er in dit scenario voor vergroening? b. Hoe kan het water opgevangen worden?

Vergroening en water: scenario biedt ruimte voor groen en water. Het faciliteren van relatief veel autobewegingen over het zuidelijk deel van de Prinsenstraat en langs het Kerkplein is moeilijk te verenigen met de ambitie van klimaatstraat. De ambitie komt daarmee beperkt tot uitdrukking.

### 5. De Dalfserstraat

Wat is typisch Dalfsen aan dit scenario? Is dat bijvoorbeeld de sfeer, het materiaalgebruik, de evenementen, de bereikbaarheid, het groen, historische elementen, etc?

Typisch Dalfsen: het noordelijk deel van de Prinsenstraat en het zuidelijk deel van het Kerkplein sluiten aan op de oorspronkelijke dorps structuur gericht op ontmoeting met benadrukking van het groene karakter. Er wordt ruimte gemaakt voor voetgangers en fietsers maar auto's blijven aanwezig in het straatbeeld.

Stelling: Het is typisch Dalfsens dat de auto overall is. De auto is immers al 70 jaar aanwezig in het straatbeeld. Hier kun je nog gewoon met de auto in het centrum komen.



# Overzicht 6 scenario's



## 6. Naar een conclusie

### De bereikbare straat

De waarden waarlangs de Klimaatwinkelstraat is beoordeeld staan niet helemaal in willekeurige volgorde. Hoewel in de basis de ene waarde niet belangrijker is dan de andere, gingen de gesprekken in de werkgroep vaak over bereikbaarheid en dan met name auto bereikbaarheid en het parkeren. Het is een thema dat al vanaf de Centrumvisie veel aandacht vraagt en waar de meningen over uiteenlopen. Met de opgave van de Klimaatwinkelstraat is het thema binnen de werkgroep nogmaals van meerdere kanten belicht en besproken. De situatie nu is dat auto's gewoon de Prinsenstraat en Kerkplein in en uit kunnen rijden. En dat gebeurt! De intensiteiten zijn niet hoog en getalsmatig is er eigenlijk sprake van een autoluwe situatie. De lage intensiteit kun je op twee manieren bekijken: "het zijn er zo weinig, laat ze dan maar toe!" of "het zijn er zo weinig, waarom laten we ze nog toe?" Tijdens de inspraak van het Centrumplan, maar ook binnen de werkgroep van de Klimaatwinkelstraat kwam deze tegenstelling vaak naar boven: autoluw tegenover autovrij. De voorkeur gevormd door het belang wat men behartigt. In het gesprek gaat het overigens over het toelaten van de automobilist die een boodschap komt doen, iets afhaalt of brengt óf gewoon de kortste route neemt door het centrum. Men is het erover eens dat bevoorrading, hulpdiensten, rouw & trouwdiensten en, in meer of mindere mate, bewoners wel gebruik moeten kunnen maken van de Prinsenstraat en Kerkplein. We kijken in de discussie, en gelet op de intensiteiten, eigenlijk naar een beperkte groep autogebruikers.

De bereikbaarheid wordt gelinkt aan de definitie wat Dalfsen voor een dorp is: boodschappendorp, winkeldorp of hybride. Hier zijn alleen geen normen voor bereikbaarheid of loopafstanden aan te koppelen. De landelijke normen van het CROW en het vastgestelde gemeentelijke beleid zijn wel duidelijk: momenteel voldoet het centrum van Dalfsen ruimschoots aan de gangbare loopafstanden voor parkeervoorzieningen tot het hart van het centrum. Zoals gesteld in hoofdstuk 4, geldt daarbij dat in het centrum van Dalfsen nog een flinke optimalisatie slag gemaakt kan (en moet) worden voor een beter gebruik van de bestaande parkeervoorzieningen. In hoofdstuk 10 wordt ingegaan op een vervolgonderzoek hiervoor.

Het meest recente parkeeronderzoek dateert uit 2019 (pré Corona) en daaruit kan geconcludeerd worden dat er een surplus is aan parkeerplaatsen in het centrum van Dalfsen. Vanuit de opgave van de Klimaatstraat is het legitiem (en urgent) om een deel van dit surplus te gebruiken voor groen en water. Het surplus kan in ieder geval niet worden opgeëist vanuit een mogelijk benodigd aantal parkeerplaatsen in de toekomst vanuit de kwantitatieve groei van Dalfsen. Daaruit volgt ook dat een nieuwe openbare parkeervoorziening ter plaatse van garage Fokkens niet goed verdedigbaar is. Er zijn immers meer dan voldoende parkeerplaatsen (zeker na genoemde optimalisatie). Nog los van wat dit betekent voor extra verkeersbewegingen, verkeersveiligheid en overlast voor omwonenden.

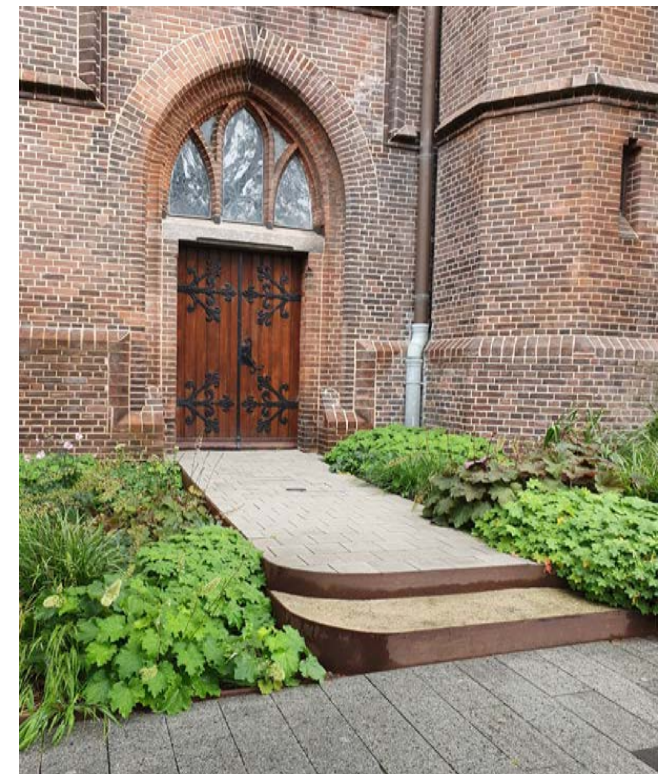
### Overwegingen:

- De Omgevingsvisie 1.0 wil meer ruimte creëren voor fietsers en voetgangers in het centrum van Dalfsen.
- Een auto neemt 5 tot 10 keer zoveel ruimte in als een voetganger of fietser. Op plekken waar de ruimte schaars is, zoals de Prinsenstraat, schuurt dit.
- De autoroutes door de Prinsenstraat en Kerkplein zijn relatief lang in relatie tot de hoeveelheid parkeerplaatsen die ermee bereikt worden: ze zijn niet bijzonder efficiënt vergeleken met de parkeervoorzieningen langs de randen van het centrum.
- De verkeersintensiteit op de Prinsenstraat en Kerkplein is laag. Bij eventuele afsluiting is de opnamecapaciteit van de Raadhuisstraat en Rondweg ruim voldoende.
- Uit parkeerdata blijkt dat er een surplus is aan parkeerplaatsen. Het is plausibel dat deze ruimte gebruikt wordt voor groen en water in de Klimaatwinkelstraat.
- In het centrum van Dalfsen zijn voldoende parkeerplaatsen op korte loopafstand bereikbaar. Er is verdere optimalisatie mogelijk (en nodig) t.a.v. de bereikbaarheid, effectiviteit en capaciteit van de bestaande parkeervoorzieningen.

### De beleefbare straat en de verblijfstraat

In de werksessies en gesprekken met de werkgroep zijn verschillende ideeën voor de Klimaatwinkelstraat naar voren gekomen en in de scenario's tot uitdrukking gebracht. De werkgroep deelt het gevoel dat de beleving en de verblijfskwaliteit van Prinsenstraat en Kerkplein beter moeten. Het gaat om verbetering van de leefkwaliteit van bewoners van het centrum/ inwoners van Dalfsen zelf, maar ook om de verwachtingen en wensen van bezoekers. Dalfsen is immers onderdeel van een sterk groeiende Regio Zwolle. Belangrijk verschil met, zeg de binnenstad van Zwolle, is het 'ritme' van Dalfsen. Door de week heen, en zeker over de seizoenen, is het verschil groot in drukte. Soms is het een bruisend centrum maar het kan er ook heel stil en leeg zijn. Dat laatste hoeft zeker geen probleem te zijn zolang de openbare ruimte een verzorgde indruk maakt. Rust hoort ook bij het dorp.

De werkgroep is unaniem over de kansen van vergroening de Prinsenstraat en Kerkplein. De ruimte is beperkt maar er zijn goede referenties gedeeld van vergroende straten, geveltuintjes en gevels. Het Kerkplein biedt de meeste ruimte voor vergroening. Los van de inpassing van de warenmarkt en verschillende terrassen is er voldoende ruimte om het groen rond de kerk veel meer over het hele plein te verdelen. De zichtbaarheid van de kerk moet wel beter en dat kan betekenen dat er enkele bomen aan de voorzijde moeten wijken. Een goede verlichting completeert het beeld. Het Kerkplein is echt onderdeel van het winkellint en dé samenkomstplek van Dalfsen!

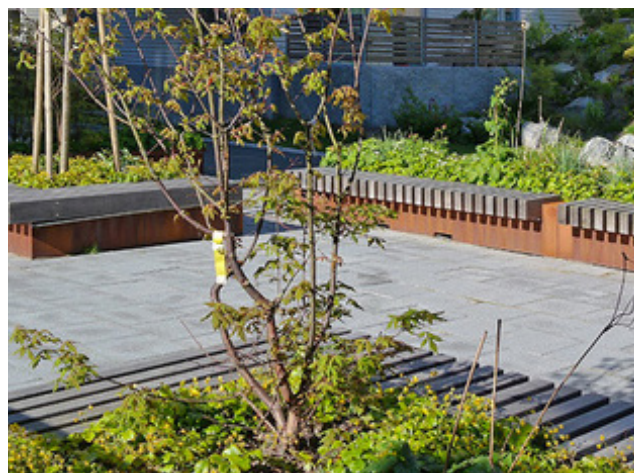


De stedenbouwkundige structuur wordt gerespecteerd met duidelijke dorpse wanden. De Oostpoort is bereikbaar via goed aangegeven wandelroutes. Kansen voor vergroening en wateropvang liggen er ook bij het Fokkensterrein. Als referentie wordt de situatie bij het Van Ankumspad genoemd; een groene 'woonclave' midden in het dorp. Een openbare functie op het Fokkensterrein is goed denkbaar. Dit kan een terras of theetuin zijn, een speeltuin is ook een idee. De rust en privacy van omwonenden is wel een punt van aandacht. Het toevoegen van bebouwing is beperkt mogelijk. Dit kan een kleine toevoeging zijn op het achterterrein, maar veel liever ziet de werkgroep de historische rooilijn (en bouwhoogte) aan de Prinsenstraat gerespecteerd. Over parkeren op Fokkens zijn de meningen verdeeld, zie scenario's. De meeste stemmen gaan op voor parkeren voor bewoners.

In de vakliteratuur zijn uit verschillende artikelen en opinies lessen te trekken voor de toekomst van dorpscentra en binnensteden. Deze lessen komen overeen met de ideeën die leven bij de werkgroep.

#### Lessen:

- Vertel een uniek verhaal, bijvoorbeeld door de historie van de plek (identiteit) te laten zien.
- Maak een herkenbaar voetgangersgebied, bijvoorbeeld door een eenduidige inrichting.
- Maak ruimte voor groen en klimaatadaptatie, mensen worden aangetrokken door een groen straatbeeld.
- Maak goede verblijfsplekken, zowel private als openbare, in de zon, uit de zon, rustig en druk.
- Creëer een gevarieerd aanbod aan functies, met oog voor het '(tijds)ritme' van de straat en de seizoenen.



### De klimaatstraat

De waarden 'beleving en verblijven' komen in alle scenario's wel meer of minder naar voren. De verbetering met de huidige situatie is in alle scenario's duidelijk te zien. Maar ten aanzien van de waarde 'klimaatstraat' is er eigenlijk maar 1 scenario waar dit echt tot uitdrukking komt, dit is scenario 2. De huidige inrichting van de Prinsenstraat en het Kerkplein dateert uit de jaren 90. Dat is circa 25 jaar geleden. We richten de openbare ruimte dus nu opnieuw in voor circa 25 jaar. Dat is de periode van ons nationale Klimaatakkoord dat de basis vormt voor alle gemeentelijke omgevingsvisies. Ten aanzien van bijvoorbeeld mobiliteit wordt in het Klimaatakkoord gesteld: "Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. ...Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd." In de Omgevingsvisie 1.0 van de gemeente Dalfsen staat: "Klimaatverandering vraagt in toenemende mate om maatregelen in de fysieke leefomgeving. Daarbij gaat het zowel om klimaatmitigatie (voorkomen en beperken van de klimaatverandering zoals de vermindering van broeikasgassen en verbranding van fossiele brandstoffen) als klimaatadaptatie (aanpassen aan veranderde omstandigheden als gevolg van hittestress, droogte, zware neerslag)." Klimaatmitigatie en - adaptie staan dus hoog op de agenda, en naast ruimte voor groen en water komt hier ook het eerdergenoemde STOMP principe om de hoek kijken.

Dus de vraag is: kun je de Prinsenstraat en Kerkplein nog Klimaatwinkelstraat noemen als de auto er gewoon doorheen rijdt? Het gaat hierbij om het faciliteren van de auto voor (zeer) korte afstanden van minder dan 5 minuten lopen. Verminderen van emissie is immers de opgave en meer bewegen (wandelen en fietsen) is sowieso duurzamer en gezonder. Denk ook aan het microklimaat in de straat (o.a. fijnstof en uitlaatgassen).

Overwegingen:

- Klimaatmitigatie en klimaatadaptie staan hoog op de agenda van de gemeente Dalfsen en de Klimaatwinkelstraat is een belangrijk voorbeeldproject.
- Vanuit een integrale (holistische) benadering voldoet eigenlijk alleen een autovrij scenario aan de definitie van Klimaatwinkelstraat.



## 7. Voorkeur werkgroep

Na verschillende werksessies en besprekingen heeft de werkgroep de concept rapportage met haar achterban besproken. De voorkeur en een korte toelichting is opgenomen in het schema.

VOORKEUR WERKGROEP	1	2	3	4	5	6	
• Plaatselijk Belang Dalfsen		X					Prioriteit voor wandelaars en fietsers. Dalfsen als groene fietsgemeente. Rekening houden met de toekomst; natuur en milieu. Ontmoedig parkeren in het centrum. Uitzonderingen zijn mogelijk. Op locatie Fokkens enkele woningen in parkachtige omgeving.
• Historische Kring Dalfsen		X					Autovrij heeft voorkeur. Parkeren zou hier en daar nog kunnen, vanuit beleving misschien in bepaalde periodes wel of niet. Handhaving van oude bebouwing en historische dorps structuur is belangrijk. Fokkens en Aldi vraagt zorgvuldige passende invulling.
• Typisch Dalfsen		X					Ruimte maken voor water en groen. Autovrij heeft voorkeur. Aandacht voor laden en lossen. 'Verblijfsfietsers' faciliteren en goed inpassen, met name bij Van Bruggenplein. Stedenbouwkundige structuur van het dorp respecteren; duidelijke wanden maken.
• Ondernemend Dalfsen						X	Voorkeur voor sc. 6. Zien kansen voor sc. 6B: autovrije Prinsenstraat en vastgoed-ontwikkeling met parkeerkelder. Het gaat om een goede bereikbaarheid en goede parkeer-voorzieningen. Mogelijk alternatief voor parkeren bij v.d. Veenstraat. Aandacht voor laden en lossen.
• Vrienden van Dalfsen		X					Voorkeur voor autovrij. Doet als enige recht aan definitie Klimaatwinkelstraat. Ruimte geven aan wandelaars en fietsers. Parkeren voor mensen met een beperking slim inpassen. Groene, veilige en leefbare openbare ruimte.
• Bewonersplatform / Participatieplatform		X					Voorkeur voor autovrij. Nadruk op 'klimaat': vergroening, warmteregulatie, duurzaamheid, autovrije straat, wateradaptatie, stenen eruit. Zorgen over de verkeersafwikkeling in de omliggende straten. Maak duidelijke visie op mobiliteit (STOMP).
• Protestantse Gemeente Dalfsen	x	x	x	x	x	x	Geen uitgesproken voorkeur voor Autovrij. Omgeving kerk parkachtig inrichten met zitplekken, een ruime en zichtbare toegang tot de entree en mooi aangelicht. Een fijne samenkomstplek met goede toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

\* In bijlage 1 zijn de complete, uitgeschreven reacties van de deelnemers van de werkgroep te vinden.

## 8. Conclusie en advies

### De Dalfserstraat

In de werkgroep kwam vaak naar voren dat de autobereikbaarheid van het centrum en specifiek de Prinsenstraat en Kerkplein 'typisch Dalfsen' zijn, en het 'unique selling point' van Dalfsen. Gewezen werd er vaak naar Ommen waar het weren van de auto uit het centrum heeft geleid tot veel leegstand. Dát mag in Dalfsen niet gebeuren. Of de situatie in Ommen vergelijkbaar is met Dalfsen, is echter binnen het kader van de studie moeilijk te achterhalen [red.].

Wanneer we kijken naar de Detailhandelsstructuurvisie (2017 – 2023), dan wordt gezegd dat de auto toegankelijkheid van de Prinsenstraat met parkeerplaatsen dichtbij of zelfs voor de winkel een te koesteren kwaliteit is. In de Centrumvisie Dorp aan de Vecht 2017 wordt het gesprek hierover geopend; de visie stelt dat "...het autoluw of autovrij maken van het centrum moet bijdragen aan de leefbaarheid van het centrum en het gesprek hierover moet met alle belanghebbenden worden gevoerd." Dat gesprek is gestart met het Schetsontwerp Centrumplan en nu heel concreet voorgezet met de opgave voor de Klimaatwinkelstraat. Met het amendement van de gemeenteraad als vertrekpunt, hebben de gesprekken hierover geresulteerd in een betere inzage in de beweegredenen van de deelnemers van de werkgroep. Iedereen wil een "typisch Dalfser" Prinsenstraat en Kerkplein. Een mooie straat het hele jaar door, een straat waar je graag komt, elkaar tegenkomt, waar je fijn woont, waar je goed kan ondernemen en waar je anderen van buiten Dalfsen met trots ontvangt. De nu voorliggende opgave dwingt echter ook tot het maken van keuzes, de inrichting moet immers weer zo'n 25 jaar mee kunnen.

In die 25 jaar zullen belangrijke trends doorzetten zoals verduurzaming van mobiliteit, de doorontwikkeling van de belevingseconomie of toepassing van klimaatadaptieve maatregelen, maar er zullen ook onverwachte dingen gebeuren. Wie had de pandemie van de afgelopen 2 jaar voorspeld? Voor de herinrichting van de openbare ruimte is het zoeken naar een passende oplossing voor Dalfsen, passend bij het ritme van Dalfsen.

De stip op de horizon is die van het Klimaatakkoord, daar kunnen we niet omheen. Verschillende gemeentelijke omgevingsvisies fungeren als tussenstation. De klimaatopgave vraagt een holistische benadering en dat betekent voor de Klimaatwinkelstraat concreet ruimte voor groen en water, maar net zo goed het verminderen van emissie. De werkgroep Klimaatwinkelstraat heeft tijd nodig gehad om de opgave vanuit meerdere kanten te bekijken en de complexiteit van de scenario's te begrijpen. De werkgroep was niet unaniem, maar er is uiteindelijk wel een duidelijke voorkeur ontstaan voor het autovrij maken van de Prinsenstraat en het Kerkplein als voorwaarde voor de Klimaatwinkelstraat.

De Klimaatwinkelstraat geeft ruimte aan voetgangers en fietsers conform de ambitie van de Omgevingsvisie 1.0. Met het autovrij maken van de Klimaatwinkelstraat sluit Dalfsen aan op de landelijke tendens dat dorps- en stadscentra in toenemende mate onderdeel zijn van een 'belevingseconomie'. De werkgroep is zich bewust dat Dalfsen in de sterke economische Regio Zwolle ligt en hier kan excelleren als een groen, compact, mooi en gastvrij 'Dorp aan de Vecht'. De Prinsenstraat en Kerkplein moeten

natuurlijk bereikbaar blijven voor hulpdiensten en rouw & trouwdiensten. Er moet goed gekeken worden naar de toegankelijkheid voor mensen met een beperking en de bevoorrading moet beter (misschien collectief) geregeld worden. Het autovrij maken van de Klimaatwinkelstraat betekent dat de organisatie van de verkeersstromen in het centrum van Dalfsen veel beter moet. Het zoekverkeer van bezoekers, maar ook de eigen inwoners, moet stoppen en dat betekent een efficiënter parkeerregime en -toewijzing en een betere routing. Hiervoor is ook een gedragsverandering nodig. Dat gaat niet van vandaag op morgen en te grote stappen zijn niet goed voor het dorp. Het is belangrijk om de optimalisatie te bereiken door middel van positieve impulsen: veilige routes, verzorgde parkeervoorzieningen en prettige wandelroutes naar een prachtig, ontspannen en groen dorpscentrum. Hier is overigens ook een gedragsverandering nodig van de fietser. In de werkgroep werd het verwoord als: "de verblijfsfietser, die willen we hier". Ofwel we maken ruimte voor een gastvrij ontvangst van de langzame 'verblijfsfietser', maar het snellere doorgaande fietsverkeer leiden we slim langs de Klimaatwinkelstraat via veilige en vlotte routes.

In hoofdstuk 10 zijn specifieke en algemene voorwaarden opgenomen voor de uitwerking van de Klimaatwinkelstraat.

## 9. Vervolg

### Vervolgonderzoeken

Als gevolg van de uitkomst van deze studie en als uitvloeisel van het amendement van de gemeenteraad is het nodig om enkele vervolgonderzoeken uit te voeren ten aanzien van de verkeersstromen van auto's en vrachtauto's (bevoorrading), fietsers en voetgangers en de situering, aantallen en loopafstanden van/ naar parkeerplaatsen. De onderzoeken uit 2017 en 2019 geven betrouwbare informatie op basis waarvan keuzes gemaakt kunnen worden. Wel is in overleg met de werkgroep Klimaatwinkelstraat afgesproken om de verschillende onderzoeken te actualiseren na de Covid 19 pandemie. Het gaat om de volgende onderzoeken:

- Parkeerdrukonderzoek op verschillende momenten in het centrum van Dalfsen.
- Parkeermotief: Het parkeeronderzoek beperkt zich niet alleen tot het achterhalen van de parkeerdruk, maar ook hoe lang verschillende voertuigen geparkeerd staan en wie dit dan zijn (parkeermotief). Tijdens een parkeermotief- en parkeerduuronderzoek worden de kentekens van de geparkeerde voertuigen per tijdsinterval van een uur geregistreerd. Door dit elk uur binnen de onderzoeksperiode te herhalen kunnen de kentekens als het ware worden gevolgd en kan het motief worden vastgesteld op basis van de onderstaande aannames:
  - bewoner: voertuigen die in ieder geval om 6:00 uur, en eventueel op meerdere momenten, worden geregistreerd;
  - werknemer: voertuigen die om 9:00 en om 11:00 worden geregistreerd, maar niet om 6:00 uur;
- bezoeker: voertuigen die om 9:00 of om 11:00 uur worden geregistreerd, maar niet om 6:00 uur.
- Fietsparkeren: op verschillende momenten het aantal geparkeerde fietsen tellen.
- Bevoorrading: inventariseren waar en wanneer de verschillende ondernemingen worden bevoorrad en met welk voertuig via welke route.
- Verkeerstellingen: in overleg met de bewonerswerkgroep en de gemeente op de belangrijkste wegen in het gebied verkeerstellingen uit te voeren voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer.



## 10. Voorwaarden klimaatstraat

### Voorwaarden voor de Klimaatwinkelstraat (werkgroep)

#### Bereikbare straat

- Het ontwerp gaat uit van een autovrije situatie in de Klimaatwinkelstraat.
- Het Kerkplein is incidenteel met de auto te bereiken voor bewoners en rouw & trouwdiensten. Aan de oostzijde van het Kerkplein bevinden zich hiervoor nog enkele parkeerplaatsen.
- Bevoorrading zoveel mogelijk geconcentreerd op bepaalde tijden of plekken, bijvoorbeeld bij de Molenstraat (locatie Dwars) en aan de oostzijde van het Kerkplein. Dit nader onderzoeken, ook in relatie tot pakketbezorging én (collectieve) afvalinzameling.
- Locatie Fokkens ontsluiten via Vechtdijk en uitsluitend voor bewoners.
- Fietsparkeren uitnodigend en gebruikersvriendelijk en bij voorkeur geconcentreerd, bijvoorbeeld in het groen op parkeerplaatsen voor de Primera, Van Bruggenplein en Kerkplein.
- Veilige en overzichtelijke situatie creëren voor fietsers bij Van Bruggenplein.
- Monitoring verkeer rondom autovrije Klimaatwinkelstraat, voorkom verkeersoverlast elders.
- Inpassen duurzame mobiliteit; laadpalen, plekken voor deelauto's, etc.

#### Beleefbare straat

- Entrees/plekken bij de kerk accentueren en zijentree gebruiken als condoleance entree.
- Onderzoek of bomen aan voorzijde van de kerk weg kunnen t.b.v. zichtbaarheid kerk.
- Kerkplein als samenkomstplek met bijvoorbeeld aparte

bestrating en bijzondere watergoot.

- Kerk meer onderdeel van plein laten worden door eventueel verwijderen muurtje.
- Zorgvuldig geplaatste verlichting openbare ruimte en mooie aanlichting kerk.
- Handhaven historische stedenbouwkundige structuur door respecteren dorpse rooilijn en bouwhoogte. Groene doorgang (poortje) maken naar Fokkens terrein.

#### Verblijfstraat

- Focus op verblijven. Duidelijke verblijfsplekken maken op Kerkplein, Prinsenstraat (Molenstraat) en Van Bruggenplein.
- Verblijfsplek ter hoogte van Molenstraat met openbaar toilet, groen en zitgelegenheid.
- Groen hofje met zitplek, terras, theetuin, speelplek op locatie Fokkens.
- Kerkplein voorzien van bankjes aan weerszijden van kerk.
- Voorzijde Kerkplein voorzien van bijvoorbeeld een grote trap die gebruikt kan worden op om te zitten of als 'tribune'.

#### Klimaatstraat

- Water zichtbaar opvangen in het straatbeeld.
- Waterafvoer door goot speels vorm te geven. Goot verbindt de pleinen visueel met elkaar.
- Watertappunt bij de kerk en Molenstraat
- Locatie Fokkens, ontharden en vergroenen en inrichten wadi/theetuin.
- Groene plekken zoveel mogelijk koppelen.
- Onderzoek bomen: technische staat, is dit de juiste

plek, of zijn er betere plekken en wat is een goede soort om toe te voegen?

- Groen aan voorzijde kerk aantrekkelijk maken met kleur en bloeiende planten. Groen in lantaarnpalen laten groeien.
- Gezamenlijk onderhoud van het groen in de Klimaatwinkelstraat.

### Algemene voorwaarden voor de Klimaatstraat

(IBOR 2022- 2026)

Gebruik en inrichting algemeen:

Het dorpscentrum van Dalfsen is dé plek waar mensen samen komen en dagelijks gebruik van maken. De gebruikswaarde is hoog. Het dorpscentrum is een aantrekkelijke plek voor alle gebruikers.

Identiteit:

De openbare ruimte van het dorpscentrum is medebepalend voor de identiteit van Dalfsen.

Verkeer:

De dorpscentra zijn goed bereikbaar. Voetgangers, fietsers en automobilisten kunnen zich veilig verplaatsen. Het accent ligt op voetgangers.

Parkeergelegenheid:

Er is voldoende ruimte om de auto en fiets te parkeren zonder dat de andere functies daardoor verdrongen worden. Er is meestal voldoende parkeercapaciteit maar het kan op enkele locaties vol zijn op drukke tijden.

**Ontmoeting en evenement:**

Zitplaatsen, voetgangersgebieden en een pleinfunctie geven vorm aan het gebruik en ruimte voor ontmoeting. Naast het dagelijks gebruik zijn de dorpscentra veelal geschikt voor evenementen en activiteiten zoals een markt, sinterklaasintocht of een concert.

(HIOR 2017)

**Toegankelijkheid:**

De openbare ruimte is voor iedereen toegankelijk, ook minder validen. Aandacht voor aansluiting op wandelroutes voor slechtzienden of minder validen naar winkelgebieden of zorginstellingen.

**Beheer:**

De grens tussen openbaar en niet openbaar gebied moet duidelijk zichtbaar zijn. Afstemming op bestaande boven- en ondergrondse voorzieningen.

**Klimaatadaptatie:**

Zorg voor een afgewogen gebruik van de (beschikbare openbare) ruimte. Voorkom hittestress, wateroverlast, verdroging en overstromingsrisico's door meer groen, wadi's of andere infiltratiegebieden en schaduwrijke of koele plekken. Gebruik zo min mogelijk verharding of gebruik water passerende verharding toepassen.

**Veiligheid:**

Zorg voor een goede technische-, fysieke - en sociale veiligheid.

Hulpdiensten, vuilniswagens en onderhoudsvoertuigen kunnen altijd op de plaats van bestemming komen. Er is een

alternatieve route indien een route niet toegankelijk is.

De openbare ruimte is verkeersveilig. Uit het wegbeeld ontstaat automatisch gewenst verkeersgedrag, met name vanuit de gedachte van een integraal ontwerp op het gebied van stedenbouw, landschap, groen en water.

Verlichting waar en wanneer nodig : "Donker waar mogelijk, licht waar nodig".

Gebruik zichtlijnen vanuit woningen, bebouwing en vanaf wegen.

**Groen:**

Behoud of vergroot het areaal groen. Behoud of versterk de biodiversiteit.

Gebruik soorten die een bijdrage leveren aan de biodiversiteit, een verbeterde luchtkwaliteit en een toegevoegde waarden hebben voor insecten en vlinders. Varieer in boomsoorten en plantensoorten. Gebruik streekeigen of inheemse planten. Respecteer (vastgestelde) waardevolle bomen, structuren en landschapselementen.

## **BIJLAGE 1**

REACTIES DEELNEMERS WERKGROEP

## Participatie Platform Centrum Dalfsen

Aan:  
De werkgroep Centrumvisie Dalfsen

Maandag, 13 december 2021

Betreft: scenariodenken over de Klimaatstraat en centrumplan zonder duidelijke kaders

Beste betrokkenen bij de Werkgroep Centrumvisie Dalfsen,

De uitwerking van de huiswerkopdracht is voor ons als Participatie Platform Centrum Dalfsen een onmogelijke taak gebleken. Een duivels dilemma voor ons is, dat door het ontbreken van voldoende kaders wij niet over de tools/ middelen beschikken om de effecten van de beoogde doelen uit de 5 verschillende scenario's te vertalen naar onze achterban.

In de loop van de jaren zijn er wel diverse visies, onderzoeken, plannen en rapporten geschreven, zoals bijvoorbeeld de Detailhandelsstructuurvisie en Centrumvisie Dorp-aan-de-Vecht/ Kadernotitie Centrumvisie Dalfsen of Typisch Dalfsen Visie Ruimtelijke Kwaliteit Dorpshart. Uit deze bulk aan informatie valt voornamelijk een veelvoud aan intenties, wensen en verwachtingen te destilleren.

Bij het beoordelen van de verschillende scenario's voor de Klimaatwinkelstraat stelden wij echter al snel de vraag wat de mogelijke gevolgen zijn van de nu voorliggende voorstellen voor de rest van het Centrum(plan).

“Wat wil de gemeente?” We willen allemaal een aantrekkelijk centrum, maar hoe ziet dat er dan uit en hoe verhouden de onderdelen en functies als detailhandel, horeca, wonen, werken, recreëren, maar ook mobiliteit en klimaat zich met elkaar? Welke keuzes maakt de gemeente m.b.t. bovenstaande met bijvoorbeeld het demografische beeld van Dalfsen in 2040? Welke keuzes maakt de gemeente t.a.v. mobiliteit zoals vrachtverkeer (groot en klein) bij het afsluiten van een Prinsenstraat?

- Kan de gemeente de uitgangspunten, toegespitst op het centrum van Dalfsen, eenvoudig en beknopt formuleren en deze kaders als spelregels bundelen?

Hierna kunnen wij onze achterban beter informeren en kunnen deze kaders als verdere basis dienen voor de resterende ontwikkeling van het centrumplan. Tevens kan dit behulpzaam zijn voor de gemeenteraad die graag zicht wil krijgen op vastgestelde kaders van de meest essentiële thema's voor dit ontwerp.

Wil de gemeente dat men in de toekomst naar het centrum komt om boodschappen te doen of om te winkelen? Of komt men hier om te recreëren of te wonen in de nabijheid van voorzieningen? Wie is men? Zijn dat (dag) toeristen (uit de regio) of richt de gemeente zich voornamelijk op de Dalfsenaren zelf?

En voor hoeveel, en naar wat voor detailhandel is er überhaupt vraag en ruimte in Dalfsen (ook met het oog op kopen via internet) en waar concentreert zich dat dan? Wat is de rol en plaats van de horeca hierin? Welke (concrete) beelden heeft de gemeente en op basis van welke uitgangspunten (beschikbare onderzoeken en data) zijn deze beelden gebaseerd?

Wat betekent bijvoorbeeld een eventuele ontwikkeling aan de Oostpoort voor het detailhandel bestand elders in het centrum en in het verlengde daarvan wat betekent dat voor de mobiliteit en parkeren in Dalfsen? Wat zijn überhaupt de ambities voor verkeer en logistiek? Een goed bereikbaar centrum, waar wellicht voorrang wordt gegeven aan de voetganger, klinkt mooi, maar kunnen we dan straks zelf nog wel met de auto bij ons huis komen? Als we het hebben over autovrij maken van

(onderdelen van) de Prinsenstraat en het Kerkplein, hoe gaan we om met ongewenste neveneffecten als verkeer- en geluidsoverlast op andere plekken?

Het risico bestaat dat er nu keuzes worden gemaakt die niet houdbaar zijn voor de toekomst. Zoals bijvoorbeeld het geval is met de verschillende problematieken rond het Waterfront.

Wij waarderen de inzet die gedaan wordt ten aanzien van de werkgroep en ook wij zijn als participatie Platform Centrum Dalfsen graag bereid met gezamenlijke input te komen voor een gedragen centrumplan. Als eerst maar duidelijk is wat de uitgangspunten zijn.

U leest het, vele vragen, maar als Participatie Platform hebben wij te maken met een achterban die uit verschillende gebieden in het Centrum komen en die verschillende eisen stelt aan een goed leefklimaat.

We begrijpen dat we wellicht niet iedereen even blij kunnen maken, maar het uiteindelijke plaatje zal op een of andere manier meerwaarde op moeten leveren voor alle Dalfsenaren (inclusief de bewoners en ondernemers van het centrum) nu, maar ook voor de toekomstige generaties.

Dus voordat wij een compleet advies kunnen geven willen we graag dat de gemeente op redelijke termijn met antwoorden komt op onze vragen. Wellicht kunnen een aantal aanvullende sessies met leden van ons platform en afgevaardigden van bureau Maan en de gemeente Dalfsen hierbij helpen.

Met een hartelijke groet uit het centrum van Dalfsen,

Namens Participatie Platform Centrum Dalfsen,

 voorzitter

Participatieplatform Dalfsen  
p/a Kerkplein 7  
7721AC Dalfsen  
Mail: [ppdalfsen@gmail.com](mailto:ppdalfsen@gmail.com)



Dalfsen, 15 februari 2022

Geachte heer/ mevrouw,

De betrokkenen bij Participatie Platform Centrumplan Dalfsen hebben de afgelopen twee zaterdagen (5 en 12 februari 2022) op het Kerkplein met bewoners gepraat over de voorliggende scenario's voor de klimaatstraat (Prinsenstraat/ Kerkplein). De belangstelling was goed en wij kregen, naast veel vragen, ook een aantal wensen, tips en zorgen te horen. In dit verslag geeft het Participatieplatform een weergave hiervan en maken we onze voorkeur voor een scenario kenbaar. Er was veel energie te bespeuren bij de mensen die kwamen en men vond het fijn om elkaar fysiek te spreken en daardoor ook makkelijker informatie te delen.



## Scenario 2

Op basis van de reacties van de bewoners heeft het Participatieplatform een voorkeur voor scenario 2, waarbij wij uitdrukkelijk alleen de Prinsenstraat en het Kerkplein hebben meegenomen. Wij willen daarmee een uitgebreidere discussie voorkomen omdat de plannen voor het Fokkensterrein en overige plannen in de directe omgeving (o.a. Molenstraat) prematuur zijn en wat ons betreft volgend zouden moeten zijn op de uitwerking van een definitief scenario van de klimaatstraat.

Uit de verschillende gesprekken kwam naar voren dat er nadruk gelegd mag worden op het woord 'klimaat', waarbij vergroening, warmteregulatie, duurzaamheid, autovrije straat, wateradaptatie, stenen eruit als belangrijk worden genoemd.

Er zijn zorgen over de verkeersafwikkeling in de omliggende straten. De straten zijn vaak nauw en niet geschikt voor zwaar verkeer. Er ontstaat bijvoorbeeld trillingschade aan woningen in de Vechtstraat. Een gedeelde wens is dat hier extra aandacht aan wordt besteed bij de uitwerking van de plannen. Een optie zou kunnen zijn om vrachtverkeer te weren in de nauwe straten.



Stedenbouwkundig ontwerp scenario 2

Participatieplatform Dalfsen  
p/a Kerkplein 7  
7721AC Dalfsen  
Mail: [ppdalfsen@gmail.com](mailto:ppdalfsen@gmail.com)



Voor de aanvoer van goederen t.b.v. de ondernemers is het belangrijk om na te denken over een tijdsslot (bijvoorbeeld tussen 7:00 uur en 10:30 uur). De wens is om ook aandacht te hebben voor de leefbaarheid van het centrum buiten de winkeltijden om (ten aanzien van bezorging in de avond- en nachturen). Bezorging in het centrum vanuit een 'hub', met kleine bedrijfswagens is meerdere malen genoemd. Volgend hierop is ook geopperd om te onderzoeken hoe de pakketbezorging naar en van de pakketdistributielocaties anders ingericht kan worden. Veel van het dagelijkse verkeer in het centrum bestaat uit pakketbezorgers en dit brengt overlast en opstoppingen met zich mee.

Er wordt ook geopperd om de deelauto (t.b.v. bewoners) in het centrum te stimuleren of daarvoor een initiatief op te zetten. Dit zal op termijn helpen bij het parkeren in het centrum.

Het gebied moet zodanig zijn ingericht dat handhaving niet (meer) nodig is.


De groep 'Groengebogen' is ook zeer geïnteresseerd in de plannen.

In de bijlage bij dit verslag is een groot aantal van de door de bewoners genoemde punten geordend.

Voor vragen of opmerkingen kunt u contact met ons opnemen via de mail (zie koptekst).

Vriendelijke groet,

Namens het Participatieplatform,

  
Kerkplein 7  
7721AC Dalfsen

Participatieplatform Dalfsen  
p/a Kerkplein 7  
7721AC Dalfsen  
Mail: [ppdalfsen@gmail.com](mailto:ppdalfsen@gmail.com)



## Bijlage bij verslag 15-02-2022

Aandachtspunten/ ideeën bewoners ophaal sessies 5 en 12 februari 2022

- Prinsenstraat dicht voor auto's
- Prinsenstraat geheel autovrij/luw
- Autovrij/luw van de Prinsenstraat
- Prinsenstraat/ Kerkplein autovrij mits voldaan aan tijdssloten voor levering goederen
- Meer nadruk leggen op groen, minder klinkers
- Meer groen in het centrum
- Gebruik de ruimte die vrijkomt (door verwijderen parkeerplaatsen) voor vergroening
- Klimaatstraat/ uitgangspunten voor klimaatstraat zijn
  - Wateradaptatie (water door centrum heen laten lopen, zoals in Apeldoorn)
  - Letten op de hitte ( dus veel meer vergroening)
  - Auto eruit, meer lopen en fietsen
  - Stenen eruit
  - Logistiek aan-afvoer andere plek
- Principieel: Geld (subsidie) gebruiken waarvoor het bedoeld is en niet voor aanverwante zaken
- Uitgangspunten van klimaatstraat volgen en gebruik maken van visie op mobiliteit (STOMP)
- Vervolgplannen moeten volgend zijn op de keuze van het scenario
- Gedrag van mensen: Mensen parkeren niet om dicht bij de snackbar te komen, maar omdat het mag en kan. Als het niet zou mogen, lopen ze iets verder.
- Mensen laten wennen aan nieuwe situatie
- Inrichting moet gewenste gedrag afdwingen
- Doe het gewoon en ga proefdraaien
- Eén duidelijke plek om te parkeren en dan lopend het dorp in.
- Parkeren achterzijde van de kerk moet blijven.
- Willen wij als Dalfsen bekend zijn als enige dorp waar je wel met de auto bij de supermarkt kunt parkeren?
- Veel van de huidige parkeerplaatsen worden dagelijks door de ondernemers zelf bezet gehouden
- Verkeersordening regelen m.b.t. laden en lossen
- Bezorging in centrum met klein verkeer
- Pakketjes en pakketdiensten ( Readshop/PostNL) buiten het centrum
- Verkeersstromen reguleren door bijv. éénrichtingsverkeer
- Minimaliseren van het (vrachtwagen/auto) verkeer in de Vechtstraat, Oosterstraat en Bloemendalstraat
- Zwaar verkeer zoveel mogelijk mijden
- Parkeerroute vanaf de brug duidelijk aangeven naar de Oosterpoort.
- Aanspraak parkeerplaatsen en ontsluiting van Albert Heijn.

Participatieplatform Dalfsen  
p/a Kerkplein 7  
7721AC Dalfsen  
Mail: [ppdalfsen@gmail.com](mailto:ppdalfsen@gmail.com)



- Zorgen over mobiliteit in het centrum ten gevolge van keuzes
- Ik mis integraal verkeersplan bij de scenario's.
- Maak ook keuzes in omliggende straten → integraal plan voor verkeer
- Geen extra verkeer in de omliggende straat van het centrum, dit reguleren.
- Verkeersstromen met name het laden lossen nu 2-zijdig, naar éénzijdig
- Eerst keuzes maken m.b.t. de klimaatstraat, verkeer daarop aanpassen i.p.v. andersom
- Huidige situatie handhaven qua verkeer
  - Wel meer groen
  - Behoud levendigheid in het dorp
  - Bomen en muurtje rond de kerk handhaven
- Zorg er met de inrichting voor dat er niet hoeft te worden gehandhaafd
- Nieuwe bebouwing niet te dicht op huizen/tuinen van de Vechtdijk
- De oude ronde dakkapellen terugbrengen in het centrum.
- Oude panden behouden, zoals de oude stomerij
- Oude straatjes behouden ook die van rondom het centrum, dat spreekt mensen juist aan (toerisme)
- Vechtstraat meenemen in de plannen van de klimaatstraat
- Vechtraat herinrichten, zoals dorp Orvelte, oude huisjes en sfeer terugbrengen, betrekken bij Kerkplein.
- Vechtstraat afsluiten naar de Vechtdijk
- Vechtstraat is een oude straat met oude huisjes, richt deze dan ook zo in met meer groen
- Vechtstraat afsluiten of verboden voor vrachtwagens
- Vechtstraat afsluiten of verboden voor vrachtverkeer (er is al schade aan de woning door te grote wagens)
- Oude panden in centrum behouden t.b.v. historisch karakter
- Muurtje kerk, behouden overgang, voetgangers specifiek
- Ruimte voor meer horeca bij de kerk ( muur weg)
- Ruimte voor elektrische auto's
- Oplaadpunt voor elektrische auto's
- Laadpalen zowel privé als openbaar.
- Nieuwe laadpalen voor auto's op toekomstbestendige plekken plaatsen
- Initiatieven van deelauto's voor mensen in het centrum, zodoende minder parkeerplaatsen nodig voor de bewoners nieuwe woningen/appartementen.
- Deelauto stimuleren of initiatief opzetten
- Oosterstraat met beleid laten parkeren, niet overal zoals nu.
- Oosterstraat éénrichtingsverkeer
- Gezamenlijk punt voor afval ondernemers

## Historische Kring Dalfsen

### SCENARIO 1

#### de bereikbare straat

1a parkeren verschuift van Kerkplein naar Fokkensterrein, blijft in buurt winkels.  
Nadeel: auto's kruisen Prinsenstraat. Waar laden en lossen?

1b meer ruimte voor langzaam verkeer, maar bij Fokkens blijft het oppassen.

#### de beleefbare straat

2 het wordt rustiger, je hoeft minder op te letten, behalve bij locatie Fokkens.

#### de verblijfsstraat

3a de verblijfskwaliteit neemt toe.

3b groene verblijfsplekken rond de kerk met leuke zitjes. Iets met water voor de kerk? Zitelementen ipv het muurtje.

#### de klimaatstraat

4a In de Prinsenstraat plantenbakken, geveltuintjes. Rond de kerk meer groen, evenals op het Fokkensterrein

4b Op Fokkensterrein een aangeklede wadi, in Prinsenstraat en Kerkplein een meanderende goot.

#### de Dalfserstraat

De dorps sfeer, de kleinschaligheid, de steegjes. Extra aandacht mogelijk voor historische gebouwen als kerk en grutmolen.

### SCENARIO 2

#### de bereikbare straat

1a Autobereikbaarheid is in dit scenario minder goed. Is alleen optie als parkeren bij AH openbaar wordt en er een voetgangersuitgang in de Molenstraat komt. Laden en lossen moeilijk.

1b meer ruimte voor langzaam verkeer, geen kruisend autoverkeer.

#### de beleefbare straat

2 als scenario 1, en geen kruisend verkeer meer. Goede mogelijkheden voor Fokkensterrein.

#### de verblijfsstraat

3a verblijfskwaliteit neemt toe, extra mogelijkheden voor Koffiestraatje en Fokkensterrein.

3b zie scenario 1. Op Fokkensterrein kan leuk hofje gemaakt worden.

de klimaatstraat Zie scenario 1.

de Dalfserstraat Zie scenario 1.

### SCENARIO 3

#### de bereikbare straat

1a Prinsenstraat blijft deels bereikbaar, paar parkeerplekken blijven gehandhaafd.  
Parkeren aan het Kerkplein valt weg.

1b In smalste deel van de Prinsenstraat meer ruimte voor langzaam verkeer.

#### de beleefbare straat

2 de beleefbaarheid in het autovrije deel neemt toe.

#### de verblijfsstraat

3a op het autovrije deel neemt de verblijfskwaliteit toe. Het is een aaneengesloten stuk.

3b kansen voor een hofje op het Fokkensterrein, mooie zitplekken met veel groen rond de kerk.

#### de klimaatstraat

4a als scenario 1, maar minder mogelijk in het Koffiestraatje.

4b als scenario 1.

#### de Dalfserstraat

5 als scenario 1.

### SCENARIO 4

#### de bereikbare straat

1a Prinsenstraat en Kerkplein wel gedeeltelijk bereikbaar voor auto's, maar nauwelijks parkeeropties.  
Laden en lossen moeizaam.

1b Weinig voordelen, 2 autovrije delen gekoppeld door stuk straat met autoverkeer. Niet logisch.

#### de beleefbare straat

2 de beleefbaarheid gaat er niet echt op vooruit.

#### de verblijfsstraat

3a neemt in gedeelten wat toe, maar blijft een feit dat het winkellint als het ware in 2 stukken wordt geknipt.

3b zitjes en meer groen op het Kerkplein en rond kerk.

de klimaatstraat zie scenario 1.

de Dalfserstraat zie scenario 1.

### SCENARIO 5

#### de bereikbare straat

1a Er is meer parkeergelegenheid. Er is een betere plek voor laden en lossen.

1b geen voordeel voor langzaam verkeer.

Vragen 2 t/m 5: zie scenario 4

## Protestantse Gemeente Dalfsen

### Huiswerk namens Protestantse Gemeente Dalfsen (PGD)

Vanwege ziekte van enkele mensen binnen de PGD heeft er slechts beperkt overleg plaats kunnen vinden. Opmerkingen over de verschillende varianten betreft dan ook hoofdlijnen. Details heb ik achterwege gelaten.

### Scenario 1 (autovrij Prinsenstraat/ kerkplein +P Fokkens)

#### Bereikbare straat

Nadeel dat de bereikbaarheid naar P Fokkens de winkelstraat doorkruist. Relatief veel verkeer (door Molenstraat en Julianastraat) als de parkeerplaats Fokkens vol is.

Onderscheid tussen autovrij en autoluw wordt gemist terwijl dit voor de ondernemers en bewoners van Prinsenstraat en Kerkplein wordt gemist. Dit geldt trouwens voor alle 5 scenario's.

Beleving van de winkels wordt problematisch.

Fietsers en voetgangers zullen blij zijn. Zij krijgen meer ruimte.

#### De beleefbare straat

Er zullen meer mogelijkheden komen om de beleefbaarheid te vergroten. Alhoewel we daar geen "wonderen" van moeten verwachten.

#### Verblijfstraat

Voor winkelend publiek meer ruimte alsmede mogelijkheid voor de horeca van grotere terrassen.

#### **Wel een vraag aan de horeca: Hoe zien zij dat zelf?**

Kerkplein als kloppend hart van de gemeente krijgt ruimte voor ontmoeting en activiteiten. Zo spoedig mogelijk komen tot een plan voor herinrichting van het Kerkplein (muurtje kerk, al of niet rooien van bomen, aandacht voor de ruimte binnen het muurtje, verlichting kerk etc.)

#### Klimaatstraat

Opslagcapaciteit voor water benutten op het terrein van de kerk en waterafvoer middels een speelse goot richting de Vecht. Kerk ligt op het hoogste punt. Voorbeeld de stad Freiburg in Duitsland.

#### De dalfserstraat

Vind ik een lastige of het zou moeten zijn de wijze waarop wij met elkaar overleggen om te komen tot behoud van een levendig centrum

### Scenario 2 (Autovrij Prinsenstraat+Kerkplein+P Albert Heijn)

#### Bereikbare straat

De servicehub zie ik problematisch met veel verkeers technische problemen alsmede de kans dat de AH parkeerplaats 24/7 bereikbaar is acht ik heel klein.

Fietsers en voetgangers gaan er t.o.v. scenario 1 op vooruit omdat er geen autoverkeer gaat naar P Fokkens.

#### Beleefbare straat

Idem als scenario 1

#### Verblijfstraat

Verbetering t.o.v. scenario 1 vanwege het verdwijnen van de kruising molenstraat P Fokkens met de prinsenstraat.

#### Klimaatstraat en dalfserstraat

Idem als scenario 1

### Scenario 3 (autovrij Prinsenstraat noord/ Kerkplein)

#### Bereikbare straat

Extra verkeer in Prinsenstraat zuid alsmede Julianastraat en Molenstraat.

Ook hier aandacht voor de winkel beleving (wordt beter t.o.v. scenario 1)

Door afsluiting van Kerkplein voor auto verkeer (m.u.v. rouw en trouwdiensten) vermindering aantal parkeerplekken. Fietsers en voetgangers kunnen zich vrij bewegen in het autovrij deel. **(kun je dan een maximum snelheid instellen voor (electrische) fietsers en scoot mobielen ?)**

#### De beleefbare straat

Reuring op Prinsenstraat noord maar vooral op het Kerkplein. Hier in vulling aan geven in samenspraak met ondernemers en de kerk.

#### Verblijfstraat

Prinsenstraat Noord en het Kerkplein worden het echte kloppend hart van Dalfsen. Daar moet je zijn want daar speelt het zich af.

#### Klimaatstraat en dalfserstraat

Idem als scenario 1

### Scenario 4 (Autovrij Prinsenstraat zuid en deel Kerkplein)

Voor de gedachten bepaling goed om mee te nemen maar volgens ons geen reële optie. Ga hier verder dan ook niet op in.

### Scenario 5 (autovrij Prinsenstraat zuid en noordelijk deel Kerkplein)

Idem als scenario 4

#### Conclusie

Het is wellicht te vroeg om nu al een eindconclusie te trekken, maar als wij een tussenstand moeten opmaken dan zou **scenario 3 (autovrij Prinsenstraat noord/Kerkplein)** een goed uitgangspunt wezen om verder uit te werken.

Zowaar, het lijkt erop dat Ondernemend Dalfsen dit als uitgangspunt hebben genomen en verder hebben uitgewerkt en uitgediept in een nieuw scenario 6.



Ook dit scenario zal niet in beton zijn gegoten en ben benieuwd naar een nadere toelichting door Ondernemend Dalfsen.

Van mijn kant enkele aanvullingen op dit scenario met betrekking tot het Kerkplein:

- Zie mijn opmerkingen met betrekking tot het aanlichten van de Grote Kerk
- Ondergrondse wateropslag mogelijk maken op terrein van de kerk. Kan tevens dienen als voeding voor de slingerende watergoot Kerkplein en Prinsenstraat.
- Vergroten van het plein voor de toren door het weghalen van de 3 of 4 bomen met een bordesachtige entree naar de toren. Huidige hellingbaan voor minder valide mensen blijft bestaan of wordt geïntegreerd in het bordes.
- Terug snoeien van de overige bomen op het Kerkplein.
- Afbreken huidige muurtje om de kerk en vervangen door nieuw muurtje met zit mogelijkheden en geïntegreerd in een parkachtig geheel

Hier wil ik het vooralsnog bij laten.

Ondanks corona vertrouwend op een goede discussie aankomende donderdag.

Dalfsen: 14-12-2021

Vrg. 

## Ondernemend Dalfsen

Beste ██████████

Hierbij stuur ik jullie namens Ondernemend Dalfsen de reacties op de 5 voorgelegde scenario's en onder aan de mail onze conclusies en voorstellen voor een nieuw scenario, dit is tot stand gekomen vanuit de wensen van der ondernemers aangesloten bij Ondernemend Dalfsen en wat ook door bijna alle leden gedragen wordt, je houdt natuurlijk altijd mensen die niets veranderd willen zien maar dat was te verwachten.

Onze wens en eigenlijk ook wel onze eis (maar dat klinkt zo hard), is dat dit scenario ook wordt voorgedragen aan de andere deelnemers in de werkgroep. Dit is waar wij voor gaan en voor staan en wat gedragen wordt door mensen die in dit centrum hun brood verdienen en bijdragen aan het welzijn van de bewoners.

### Huiswerk Ondernemend Dalfsen

#### **Scenario 1**

##### Bereikbare straat

Wat betreft de bereikbaarheid ligt in dit scenario het probleem bij de laad en los problematiek van de aanliggende winkels en de moeilijke vindbaarheid van de parkeerplaats op locatie Fokkens. De mogelijkheid om mindervaliden/ouderen bij een winkel af te zetten wordt door afsluiting onmogelijk.

Fietsers en voetgangers zullen blij zijn dat ze meer ruimte krijgen maar komen hierdoor ook eerder in conflict met elkaar, zeker de elektrische fietsen vormen een gevaar voor dwalende voetgangers.

##### De beleefbare straat

Van mei tot en met september zal het sfeer verhogend werken maar van oktober tot en met april zal het een doodser sfeerbeeld geven door het gebrek aan toeristen, terrassen, etc.

##### De verblijfstraat

Voor het winkelend publiek een pluspunt en ook voor de horeca een extra kans d.m.v. grotere terrassen. Op pleinen een grotere ontmoetingsplek en in de prinsenstraat kleinere zitelementen gecombineerd met groen en fiets parkeren

##### Klimaatstraat

( In alle scenario's geldt hier hetzelfde )

Waar mogelijk stadstuinjes en op het terrein Fokkens en Kerkplein een parkachtige situatie creëren met wadi/spons capaciteiten voor wateroverlast. Een speelse brede goot die geen obstakel mag vormen voor voetganger of fietser lijkt hier een goede optie

##### De Dalfser straat

(Geldt ook voor de andere scenario's)

Dit vinden we lastig te benoemen, is afhankelijk van de elementen welke toegevoegd gaan worden aan pleinen en straat

Typisch Dalfs zou kunnen betekenen dat we een open en toegankelijk dorp zijn/blijven waar ook de toerist of winkelend publiek uit de nabije omgeving zich op zijn gemak en welkom voelt

#### **Scenario 2**

##### De bereikbare straat

We zien hier de parkeerbalans ver in het rode schieten door geen extra parkeerplaatsen in de nabijheid van de Prinsenstraat toe te voegen.

De haalbaarheid van de uitgang aan de achterzijde van de parkeergarage bij de AH zien wij als problematisch en is ook nog niet besproken met Albert Huisjes, en het neemt het feit niet weg dat er een groep mensen is die bij voorkeur niet in een parkeergarage gaat parkeren er blijft.

De service hub die hier getekend is zal naar ons idee een wir/war aan activiteiten met zich meebrengen en verkeerstechnisch een chaos op zal leveren, zeker als de koeriersdiensten/patat halers/pakketjes halers en brengers hier ook een plek krijgen.

##### De Beleefbare straat

Zelfde als scenario 1

##### De verblijfstraat

Een verbetering t.o.v. scenario 1 omdat hier geen kruisend verkeer is met de voetgangers

#### **Scenario 3**

##### De bereikbare straat

Ten opzichte van scenario 1 is hier de bereikbaarheid sterk verbeterd. De parkeerbalans is hier totaal ontwricht en onacceptabel voor de winkeliers

We zien in dit scenario een ideale mix met scenario 1 dus met optimalisatie van locatie Fokkens wat betreft parkeren/park/wadi met minimale bebouwing. Parkeerplaatsen Prinsenstraat kunnen hierin dan wel vervallen (wellicht 1 plaats behouden voor invaliden)

##### De beleefbare straat

Reuring aan de voorkant en rust rondom het Kerkplein in de zomermaanden, het is de kunst om het Kerkplein in de winterperiode ook aantrekkelijk te houden, men moet uitkijken dat het dan niet een doods plein wordt.

##### De verblijfstraat

We zien hier een mooi compromis tussen een beter verblijfsgebied voor voetgangers en fietsers gecombineerd met een toegankelijker winkelcentrum met goede parkeergelegenheid in de directe nabijheid van de winkels, mits de combinatie met scenario 1 gemaakt wordt.

**Scenario 4**

Heeft naar onze mening totaal geen toegevoegde waarde met name omdat bijna alle parkeerplaatsen in het centrum komen te vervallen.

**Scenario 5**

Dit scenario is gelijk aan scenario 4 maar heeft aan der achterzijde van het Kerkplein er een paar parkeerplaatsen bijgekregen, maar zorgt niet voor een beter plan naar onze mening.

**Conclusie voor dit moment :**

**Geen van de 5 scenario's past in de visie van Ondernemend Dalfsen !  
 We hebben altijd gepleit voor goede bereikbaarheid en goede parkeervoorzieningen.  
 Autovrij en autoluw waren woorden die we liever niet in de mond namen en zie nu, 5 scenario's die gewoon autovrij heten.  
 We missen in alle scenario's ook een oplossing voor laden en lossen.**

**Maandag 22 november jl. hebben we overleg gehad en hebben we de ondernemers de 5 scenario's gepresenteerd, hieruit is een zesde scenario voortgekomen welke we jullie graag willen voorleggen, een scenario waar de belangen van onze leden centraal staat en naar ons idee de beste opties uit de scenario's zoals jullie, Buro Maan, ze getekend hebben in zit.  
 Zie de 2 documenten in de bijlage.**

( Excuses voor het gebruiken van jullie schetsen maar dit was voor mij, [redacted] de makkelijkste manier om het naar de leden duidelijk te maken )

We zien jullie reactie graag tegemoet !

Met vriendelijke groet namens Ondernemend Dalfsen,

[redacted]

**VOORSTEL AAN DE GEMEENTE VOOR EEN EXTRA SCENARIO  
 AUTOLUWE PRINSENSTRAAT EN KERKPLEIN EN PARKEREN OP LOCATIE FOKKENS**

KLIMAATWINKELSTRAAT DALFSEN



**UITLEG**

- In dit scenario kun je de Prinsenstraat inrijden tot aan Stegeman en je kan dan rechts naar parkeerterrein Fokkens of linksaf de Molenstraat in.
- Minimale bebouwing op het terrein Fokkens wel veel groen en de waterhuishouding optimaliseren zoals dat hoort bij een klimaatstraat. Maximaal parkeren toepassen. Het gedeelte van Stegeman tot aan Annemoon autovrij maken. Vanuit de Vechtstraat eenrichtingsverkeer aanleggen naar kruising Bloemendalstraat en aan de noordkant van de kerk voldoende parkeergelegenheid behouden zodat hier ook toegankelijkheid en reuring behouden blijft.
- De parkeerplaatsen in de Prinsenstraat opeffen op 1 na en als invalidenplaats behouden.
- Waar mogelijk in het gebied geveltuinjes plaatsen en voldoende plek voor een bankje in combinatie met fietsparkeren, laadpunten voor fietsers etc.
- Het Kerkplein parkachtig indelen met goede voorzieningen voor evenementen, markt, terrassen voor de horeca.
- Kerkplein en Prinsenstraat voorzien van nieuwe afwatering met brede slingerende goot welke geen gevaar vormt voor fietser of voetganger
- Voor laden en lossen een plek in de Prinsenstraat in de buurt van de kaasheiden, op het Kerkplein aan de achterzijde Kerk en in de Bloemendalstraat een laad en los plek maken welke op venstertijden gebruikt kan worden en daar buiten als fietsparkeerplaats kan fungeren (bijvoorbeeld tot 10.00 uur)
- De parkeerplaats aan de van der Veenstraat optimaliseren en blauwe zone van maken, en voor de langparkeerders locatie Hulsman of een extra parkeerdek ondergronds bij het gemeentehuis ( onder huidige parkeerplaats) eventueel in combinatie met www.fietshuurmijvoor1dag.nl



## Plaatselijk Belang Dorp Dalfsen

### Reactie PB op plan PS en KP

Het bestuur van Plaatselijk Belang dorp Dalfsen heeft samen de stukken doorgenomen. Als PB Dalfsen maken wij ons vooral hard voor de veiligheid van de gebruikers die te voet of te fiets komen winkelen of verblijven in het centrum. Dit ook met het oog op de toekomst, de zorg om natuur en milieu. Dalfsen wil een groene gemeente zijn en een echte fietsgemeente. Dan moet je parkeren in het centrum zoveel mogelijk ontmoedigen. Ook denken wij niet dat het winkelend publiek naar een andere stad of dorp gaat als het niet direct voor de winkel kan parkeren en dat zij het ook prima vindt om op korte afstand van de winkels kan parkeren.

**Scenario 2** Het geheel autovrij/autoluw maken van de PS en KP heeft onze voorkeur. In deze scenario wordt er gebruik gemaakt van al bestaande voorzieningen. Parkeren voor winkelend publiek is goed mogelijk in de nabije omgeving. Door hier gebruik van te maken wordt ook de bereikbaarheid voor nieuwe winkels tegenover de AH verbeterd. Hierbij mogelijkheden tot ontwikkeling ontmoetingsplek bij de ruimte die ontstaat tussen Primera en Stegeman, het zg Koffiestraatje.

Wel van belang dat er aandacht is voor het laden/lossen en voor parkeren voor mindervaliden.

### **Ook wij hebben onze achterban geïnformeerd over de plannen.**

Hieronder een samenvatting met de belangrijkste punten.

- De inzet voor het klimaat en het vergroenen van de straat wordt toegejuicht.
- Ook het weren van auto's in de winkelstraat wordt gewaardeerd.
- Met name voor winkelen met kinderen wordt verkeer in de Prinsenstraat als hinderlijk en zelfs gevaarlijk gezien.
- Helemaal autovrij hoeft de straat niet te worden, als er ruimte blijft voor mindervaliden en rouw/trouw, is dat prima.
- Over het Fokkensterrein wordt gezegd dat het parkeren daar tot een minimum zou moeten worden beperkt.
- De voorkeur gaat uit naar een parkachtige omgeving, waar ruimte zou kunnen komen voor wat terrasjes. Wat woningen voor ouderen in zo'n parkachtige omgeving wordt ook toegejuicht, zodat zij dicht bij de voorzieningen kunnen blijven.
- *Ook hebben we een geheel uitgewerkt scenario binnengekregen van een van onze leden. Hij begrijpt de verschillende scenario's en zegt ook dat je het niet voor iedereen goed doet. Daarom heeft hij geprobeerd een variant uit de verschillende scenario's te maken zodat er een compromis ontstaat waarbij alle belangengroepen aan bod komen. Als basis hebben de varianten 2,3 en 6 zijn voorkeur.*

### **Zijn reactie is bijgevoegd.**

**Dan hebben we nog een opmerking over het concept plan. Op pagina 24 van het conceptplan de keuze van PB veranderen.**

**Scenario 1 heeft niet onze voorkeur. Het doorsnijden van de PS met een rijbaan vinden we ten koste gaan van de aantrekkelijkheid van de PS.**

Beste leden van het bestuur van PB DorpDalfsen,

Allereerst de complimenten voor het uitgebreide verslag. De verontschuldiging over het mogelijk niet gemakkelijk leesbaar verslag is overbodig. Ik heb me er prima mee kunnen redden.

U nodigde alle leden uit om dit verslag te lezen én zo nodig een reactie hierop te geven. Van deze gelegenheid maak ik graag gebruik. Zie hieronder mijn inhoudelijke reactie.

### **De scenario's:**

Ik begrijp de verschillende voorkeuren door de genoemde belanghebbenden. Er is geen enkel scenario waar alle belangengroepen zich achter kunnen scharen. Zo heb ik ook mijn voorkeur, doch dat is niet één scenario maar een combinatie uit meerdere scenario's. Een compromis waar alle belangengroepen aan bod komen.

Deze variant heb ik geprobeerd te onderbouwen aan de hand van de 6 thema's.

Als basis hebben scenario's 2, 3 en 6 mijn voorkeur, met dien verstande, dat de Fokkens-locatie wél een bebouwing krijgt, maar als in-/uitgang aan de Vechtdijk krijgt. De bebouwing gelijk aan scenario 3 waar er een soort van groen plein ontstaat grenzend aan de Prinsenstraat. De parkeerplaatsen "exclusief" vast voor de bewoners van de nieuwe bebouwing én zo mogelijk bewoners van Prinsenstraat/Vechtdijk.

Het zuidelijke deel van de Prinsenstraat autoluw, maar bereikbaar, voor bevoorrading/minder validen tbv kort parkeren of laden/lossen (max. 15 minuten). De parkeerplaatsen (4 à 5 x) naast Primera vooral voor mindervaliden. Rest van de ruimte invullen met groen/bankjes zodat dit ingepast kan worden in het nieuwe groene pleintje.

De noordelijke route van het kerkplein blijft autoluw open en alleen bereikbaar via Vechtstraat tbv bevoorrading én rouw-/trouwgelegenheden. De parkeerplaatsen aan de noordzijde van het kerkplein (4 x in rijrichting) t.b.v. de rouw-/trouwgelegenheden of kort parkeren voor lossen/laden (max. 15 minuten), waarbij aan de achterzijde van de kerk 2 parkeerplaatsen tbv mindervaliden. Overig terrein invullen met groen en bankjes.

### **Beantwoording 6 thema's:**

#### *1 "De bereikbare straat"*

- a. Welke voor-/nadelen heeft dit scenario voor de autobereikbaarheid?

**Voordeel autobereikbaarheid:** Zuidelijk deel vanaf Van Bruggenplein toegankelijk voor auto's t.b.v. kort parkeren (max 15 min) t.b.v. laden/lossen toeleveranciers of kort winkelbezoek en mindervaliden. Molenstraat 4/5 parkeerplaatsen, waarvan 2 exclusief voor mindervaliden. Uitgang via Molenstraat.

**Nadeel autobereikbaarheid:** Potentieel conflict met voetgangers en fietsers. Dus volledig afsluiten tijdens evenementen en koopavonden.

- b. Welke voor-/nadelen heeft dit scenario voor fietsers, voetgangers en mindervaliden?

**Voordeel voet-/fiets-/mindervaliden:** autovrij noordelijk deel Prinsenstraat en Zuid & West Kerkplein geeft comfort, evenals de beperkte autobewegingen aan Oost & Noord zijde Kerkplein.

**Nadeel voet-/fiets-/mindervaliden:** Potentieel conflict met autobewegingen. Om autobewegingen te ontmoedigen is een beperkte parkeertijd ingesteld van max. 15 minuten óf een invalidenparkeerkaart c.q. rouw/trouw-evenement max. 1,5 uur parkeertijd.

## 2 "De Beleefbare straat"

- Het autovrije verblijfsgebied rond de zuid- en oostzijde van het Kerkplein en het noordelijke deel van de Prinsenstraat is beleefbaar als een toekomstbestendige dorps winkel- en verblijfsgebied.
- Samenhang tussen Prinsenstraat met het nieuwe pleintje rond de ingang naar Fokkensterrein met de nieuwe bewoning en aan de noordzijde met het Kerkplein. Deze wordt daags onderbroken op het zuidelijke deel van de Prinsenstraat richting de Vecht, maar op koopavonden en feestdagen met activiteiten in de straat toch afgesloten en verbinding makend naar de winkels op het Van Bruggenplein. De autobewegingen aan de noord (en oost-) zijde van het kerkplein richting de Bloemendalstraat blijven door de beperkte parkeertijd toch rustiger dan hedendaags het geval. Vanaf de Molendijk is er geen toegang door éénrichtingsverkeer vanaf de Vechtstraat/Kerkplein, zodat ontmoedigd wordt hier in te rijden.

## 3 "De Verblijfsstraat"

- a. Wat betekent dit scenario voor de verblijfskwaliteit van de straat?

Het noordelijke deel van de Prinsenstraat vanaf het groene pleintje tot en met de zuidelijke en oostelijke Kerkplein is ingericht voor wandelen en fietsen. Hier is het overzichtelijk en veilig voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen, etc.). De aanwezigheid van de auto in het zuidelijk deel Prinsenstraat tot en met het Kerkplein staat gevoelsmatig haaks op die kwaliteit en scheidt duidelijkheid.

- b. Welke soort verblijfsplekken passen het beste bij dit scenario? (bijv. bankjes, ontmoetingsplekken, lichte verhogingen als kleine podia)

Het noordelijke deel van de Prinsenstraat vanaf het groene pleintje tot en met de zuidelijke en oostelijke Kerkplein is optimaal te gebruiken voor zitplekjes, groen, kleine podia. Tijdens koopavonden en bijzondere evenementen sluit het zuidelijk deel van de Prinsenstraat en het Van Bruggenplein hierop aan. De rijrichting én de korte parkeertijd ontmoedigen het autoverkeer in deze zone. Het Fokkensterrein herinrichten als groen plein met extra woningen met hun eigen parkeerplaatsen, bereikbaar vanaf de Vechtdijk, maken het mogelijk om wonen en beleven met elkaar te verenigen, terwijl verkeersstromen elkaar niet kruisen.

## 4 "De Klimaatstraat"

- a. Welke mogelijkheden zijn er in dit scenario voor vergroening?  
b. Hoe kan het water opgevangen worden?

Vergroening en water. Met name rond het Kerkplein én het nieuw te vormen pleintje naar Fokkensterrein kan voormalige parkeerterrein voor auto's worden omgezet in groen en stalplaats

voor fietsen. Het ontmoedigen van autoverkeer in het zuidelijk deel van de Prinsenstraat (maar blijft grotendeels wél mogelijk) draagt beperkt bij aan de ambitie klimaatstraat.

## 5 "De Dalfserstraat"

- Wat is typisch Dalfsen aan dit scenario? Is dat bijvoorbeeld sfeer, het materiaalgebruik, de evenementen, de bereikbaarheid, het groen, historische elementen, etc?

Typisch Dalfsen: het noordelijke deel Prinsenstraat en het Kerkplein sluiten aan op de oorspronkelijke dorps structuur met benadrukking van het groene karakter en waarbij wordt ingezet op ontmoeting. Er is ruimte voor voetgangers en fietsers, maar noodzakelijk autoverkeer blijft beperkt mogelijk.

Typisch Dalfsen: Is een compromis tussen 6 scenario's waarbij de winkeliers bereikbaar blijven voor alle noodzakelijke en/of wenselijke bezoekers met vooral

de groene ruimte bestemd is voor de mensen die deze ruimte bezoeken om te winkelen en evenementen bezoeken.



Ik hoop hiermee een positieve bijdrage te hebben geleverd aan het ontwikkelen van de Klimaatstraat Dalfsen.

## Vereniging Vrienden van Dalfsen

Uitgangspunten Vereniging Vrienden van Dalfsen t.a.v. Prinsenstraat/Kerkplein , 14 december 2021

- 1.een groene straat
- 2.een veilige straat
- 3.een duurzame straat

### Ad 1.

We zijn uitgegaan van 3 groenplekken te weten ; Van Bruggenplein/toegang Prinsenstraat Terrein Fokkens en verbinding Groenplek tussen Primera / Stegeman via Molenstraat naar 4e groenplek voor het gemeentehuis en als laatste groen rondom de kerk. Suggestie: de Molenstraat zou aangevuld kunnen worden met vergroening.

Om een deel van de historie van de kerk te behouden zouden gedeelten van de muur kunnen blijven staan en in het groenplan worden opgenomen eventueel .

Het terrein Fokkens wordt groenplek met mogelijk enige bebouwing i.v.m. sociale controle.

Daarnaast is er ruimte voor openbaar toilet, kunst en regenwater afvoer in een wadi of iets dergelijks.

Aanvullend vergroening langs de gehele straat door middel van gevelbeplanting, bloembakken en hangende baskets aan lantaarnpalen (is immers al enkele jaren geleden geweest ten tijde van Entente Florale). Bomen behouden zo nodig aanvullen.

### Ad2.

Hierbij denken wij aan een in principe autovrije straat met enkele parkeerplaatsen voor gehandicapten op markante plaatsen. Dit betekent dat voetgangers en fietsers hier in principe voorrang hebben , maar dat wel wordt gedacht aan diverse fietsonstelplaatsen om de straat nog veiliger te maken.

Een restrictie zouden we nog kunnen maken ten aanzien van eventueel eenrichtings autoverkeer vanuit Vechtstraat langs noordelijk deel kerk richting Bloemendalstraat. Op de kop van de kerk zouden enkele parkeerplaatsen kunnen worden behouden.

Over laden en lossen het volgende: Wellicht kan men dit door middel van een tijdszone invoeren. In de herfst/winterperiode zou gedacht kunnen worden om autoverkeer toe te laten omdat het in de straat dan over het algemeen rustig is. Dit betekent dat in de lente en zomer de straat wordt afgesloten.

Voor de toegang en uitgang van de Prinsenstraat zou de Julianastraat en de Molenstraat meer aandacht behoeven, waarbij de huidige parkeerplaatsen kunnen worden behouden.

### Ad 3.

We gaan uit van het gebruik van duurzame materialen en biologisch geteeld groen.

We vragen ons wel af of de voorgestelde goot wel veilig genoeg is. Denk hierbij ook aan de winterse perioden.

Waterafvoer in wadi lijkt ons prima indien hiervoor voldoende ruimte is.

Laden en lossen zoveel mogelijk middels klein elektrisch transport vanaf daarvoor aangewezen plaatsen.

Gezien de corona maatregelen hebben we een en ander in onze Algemene Ledenvergadering van 13 december j.l. niet kunnen terugkoppelen.

Dit betekent dat het bovenstaande onze voorlopige reactie is.

Namens



## **BIJLAGE 2**

RESULTATEN WERKSESSIES WERKGROEP

## Resultaat schetsessie groep 1



- Goot opbreken, geen rechte lijn maar meer slingerend
- Focus op verblijven
- Water opvangen in straatbeeld
- De plek van de huidige bomen: is dit de juiste plek, of zijn er betere plekken en wat is een goede soort om toe te voegen?
- Voorzijde van de kerk bomen kappen, zicht op kerk en voorkant aantrekkelijk maken
- Entrees/plekken bij de kerk accentueren
- Watertappunt bij de kerk en Molenstraat
- Parkeerplekken Molenstraat compenseren in de buurt. Halverwege is nu een prettige plek
- Openbaar toilet, wat voor iedereen toegankelijk is bij Molenstraat
- Opletten op hoogteverschillen gevel, goot, gevel. Nu soms vrij steile helling naar winkel
- Terrein Fokkens, ontharden en vergroenen t.b.v. wateropvang
- Terrein Fokkens ontsluiten met scharrelroutes/fijnmazig netwerk



## Resultaat schetsessie groep 2 - 1



- Grote wadi/theetuin in het gebied achter Fokkens en Moccaffé. Groengebieden koppelen waar mogelijk
- Bewonersparkeren op Fokkens terrein, bebouwing loopt gelijk met gevel juwelier aan overzijde, voor een duidelijke groene doorgang
- Laden en lossen op Molenstraat?
- Fietsparkeren in het groen op parkeerplaatsen voor de primera
- Bomen voorzijde kerk weg, plaatsmaken voor een grote trap die gebruikt kan worden op om te zitten of bijvoorbeeld als tribune
- Groen aan voorzijde kerk aantrekkelijk maken met kleur en bloeiende planten
- Voorzijde kerk echt een plein maken met aparte bestrating en bijzonder watergoot
- Rondom de kerk, muurtje verwijderen. Op een andere plek een mooie lange bank neerzetten zodat kerk meer onderdeel wordt van het plein
- Boomonderhoud rondom kerk is een aandachtspunt
- Bankjes op kerkplein meer naar de zijkant in het groen

## Resultaat schetsessie groep 2 - 2



- Alternatief voor Fokkens/verkeersstructuur. Inrijden vanaf de Molenstraat of Prinsenstraat, parkeren op Fokkens en uitrijden via Molenstraat of richting Kerkplein
- Eerste deel van Prinsenstraat vanaf van Bruggenplein is autovrij. Hier inrichting voor terras, uitstallingen, voetgangers en fietsers
- Deel van terrassen aan de Prinsenstraat kunnen verplaatst en uitgebreid worden naar de thee/koffietuin aan de achterzijde
- Parkeren vormgeven als groen hof, met wadi's hagen, bomen en een belevingspad richting de Vecht en door de boomgaard
- Klein bebouwingsblok in het midden van de groene tuinen, voor sociale controle en toezicht op het binnengebied

## Resultaat schetsessie groep 3



- Van Bruggenplein is ontmoetingsplek voor 'hangouderen', een eigen plek voor hun. Met groen en fietsparkeren
- Fietsparkeren op Van Bruggenplein ontbreekt!
- 3 a 4 grotere verblijfsplekken: Kerkplein, Prinsenplein, Van Bruggenplein, groen Dalfs hofje
- Autovrij gedeelte
- Eenheid in gevelbeleid
- Grutte Moole, zitplek in het groen
- Centrale plek rondom het 'Prinsenplein' met openbaar toilet, groen en verblijfsplekken
- Op Fokkens een Dalfs hofje, met wonen en winkels richting de Prinsenstraat
- Groen in lantaarnpalen laten groeien
- Centrale overrijdbare goot door Prinsenstraat om de kerk heen. Verbindt de pleinen met elkaar
- Groen rondom de kerk samen onderhouden
- Zijentree gebruiken als condoleance entree
- Grote banken aan weerszijden van kerk voor ontmoeting

**BIJLAGE 3**  
CROW-TABEL

## 7.1 Acceptabele loopafstanden

Als maat voor situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies kan de acceptabele loopafstand tussen parkeerplaats en het bestemmingsadres dienen. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur, van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres en van de verwachte kans op een parkeerplaats. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges, evenals de kencijfers. Deze marges worden onder andere bepaald door:

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de parkeerordering en prijsstelling;
- de concurrentiekracht van de alternatieven.

In tabel A13 zijn ter illustratie acceptabele loopafstanden voor de hoofdfuncties opgenomen.

**Tabel A13. Acceptabele loopafstanden**

hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter (100 - 250 meter voor bezoekers)
winkelen	200 - 600 meter
werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 - 600 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Parkeren - Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie - 7.1, 01-12-2018

Stichting CROW kan geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor de op deze site verstrekte gegevens aanvaarden. Alle rechten waaronder alle intellectuele eigendomsrechten op alle inhoudelijke informatie en het beeldmateriaal op de website blijven te allen tijde voorbehouden aan CROW.

## **BIJLAGE 4**

### ANALYSE

# Algemeen



# Gebruik openbare ruimte





# Weekmarkt



# Verkeer



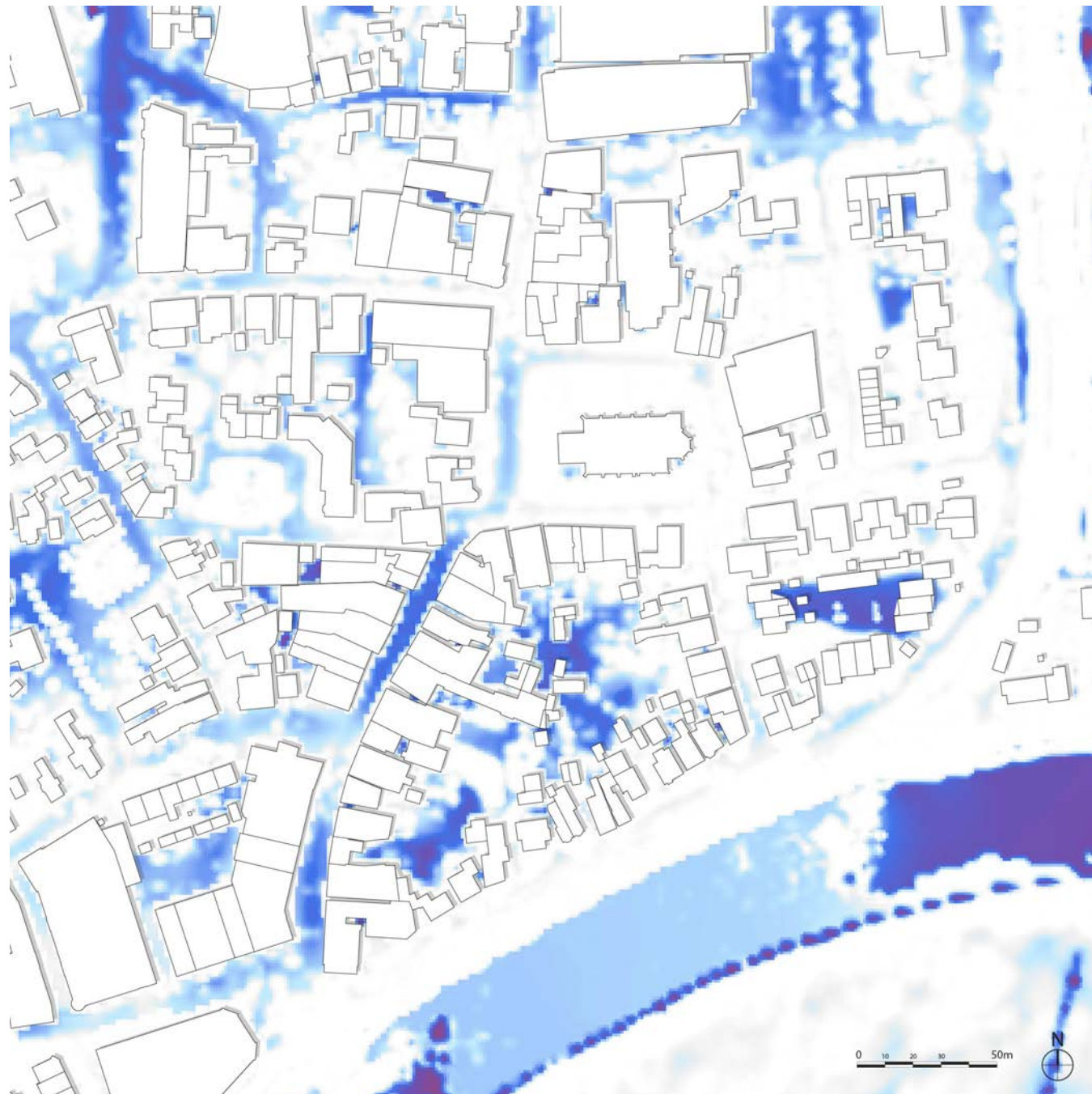
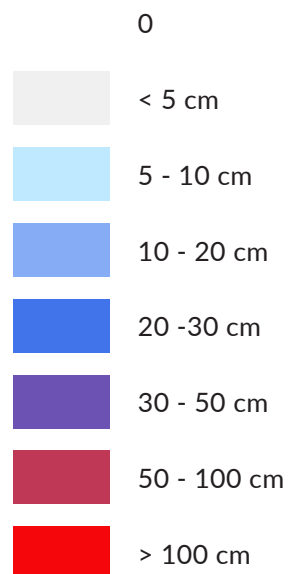
# Gezellig Dalfsen



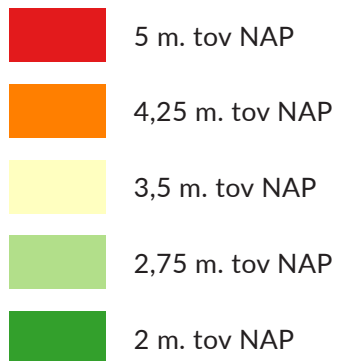
# Klimaatanalyse

## Regenval (knelpunten)

- Klimaatstraat onderdeel van opgave voor het centrum
- Relatie binnengebieden, straten en bergingsgebieden
- Maximale waarde regenwater bij 70 mm regenval na 1 uur droogte



# Klimaatanalyse Hoogte centrum



# Klimaatanalyse





## Regenval en stroomrichting

- ← Stroomrichting
- Lijngoot
- Hoogtelijnen
- Wateroverlast regenval vanaf 0,25m
- Wateroverlast regenval tot 0,25m
- Wateroverlast regenval tot 0,10m



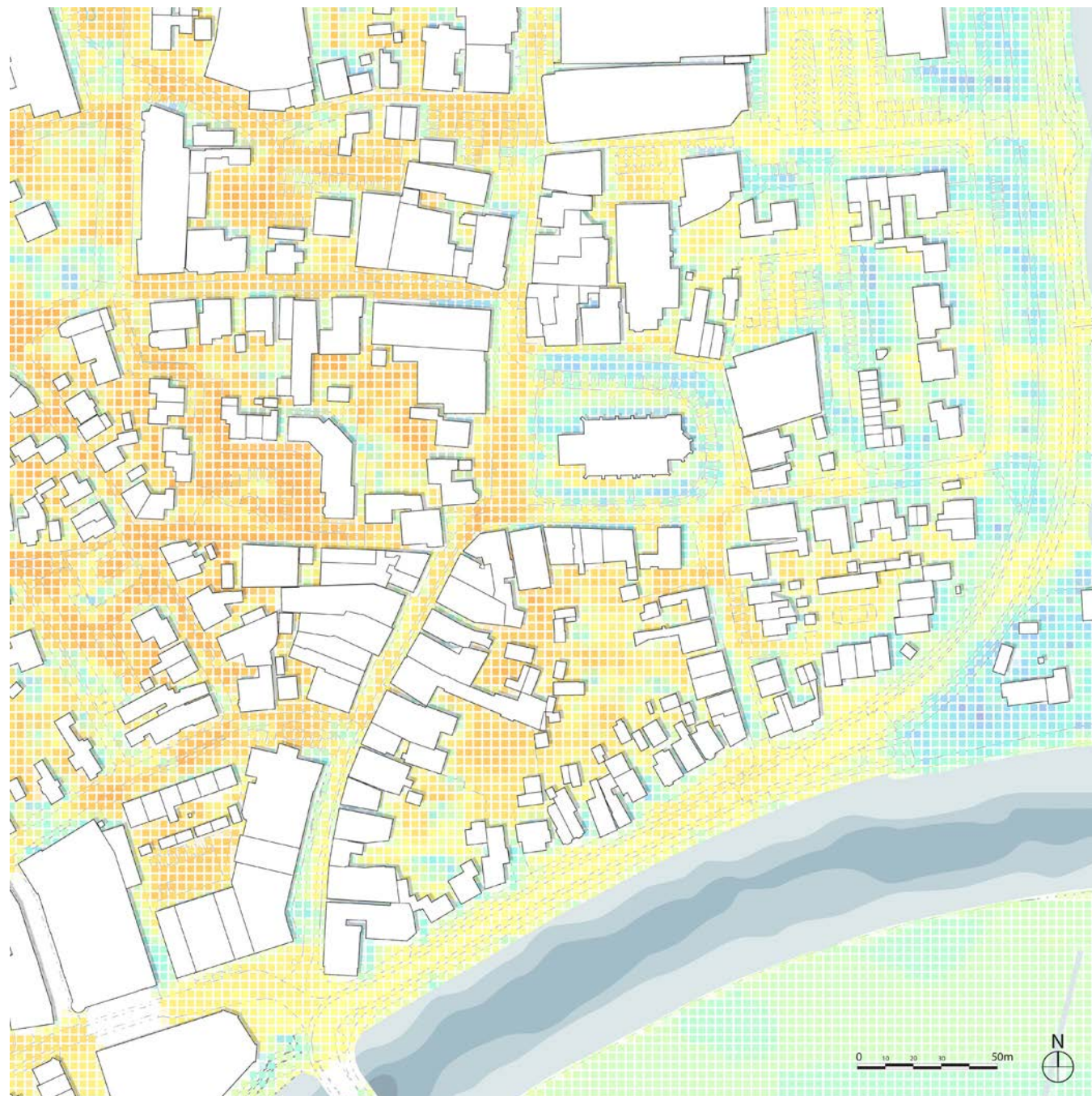
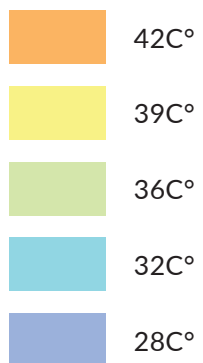
# Klimaatanalyse

## Bezonning

-  21 juli - 13.00u
-  21 april - 13.00u
-  21 oktober - 13.00u
-  21 januari - 13.00u



# Klimaatanalyse Gevoelstemperatuur op een zomerdag





# Analyse

## Huidig ruimtegebruik

-  Terras
-  Uitstalling winkel
-  Marktkraam
-  Marktkraam busje
-  Auto
-  Fiets
-  Los (reclame)element
-  Bloembak
-  Elektriciteitsvoorziening markt



# Analyse








Huidig ruimtegebruik icm regenval en stroomrichting

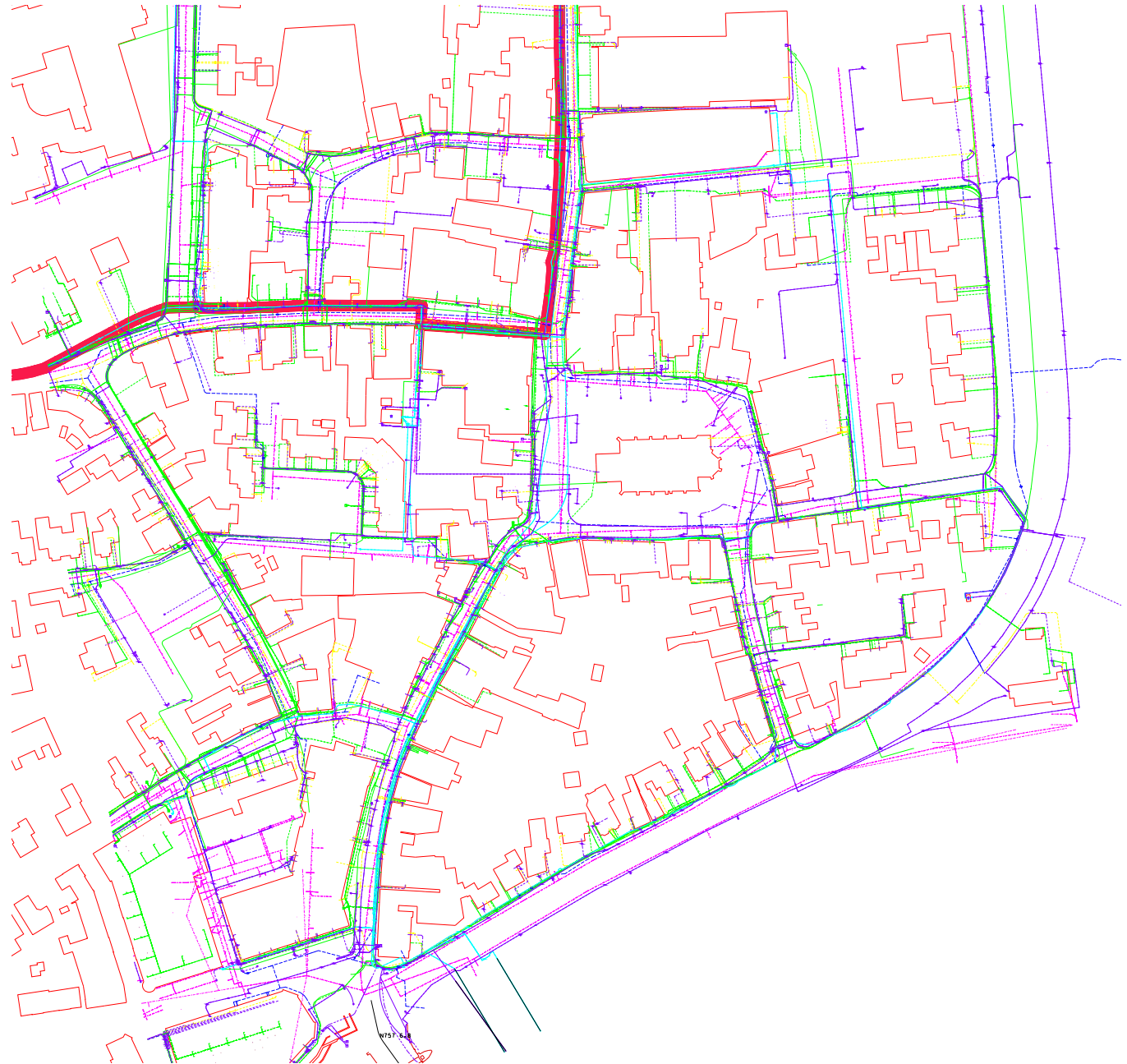
-  Terras
-  Uitstalling winkel
-  Marktkraam
-  Marktkraam busje
-  Auto
-  Fiets
-  Los (reclame)element
-  Bloembak
-  Elektriciteitsvoorziening markt



# Analyse

## Kabels en leidingen

-  Gas hoge druk
-  Riool vrijverval
-  Laagspanning kabelbedrijf
-  Middenspanning kabelbedrijf
-  Data
-  Gas
-  Elektriciteit laagspanning verlichting

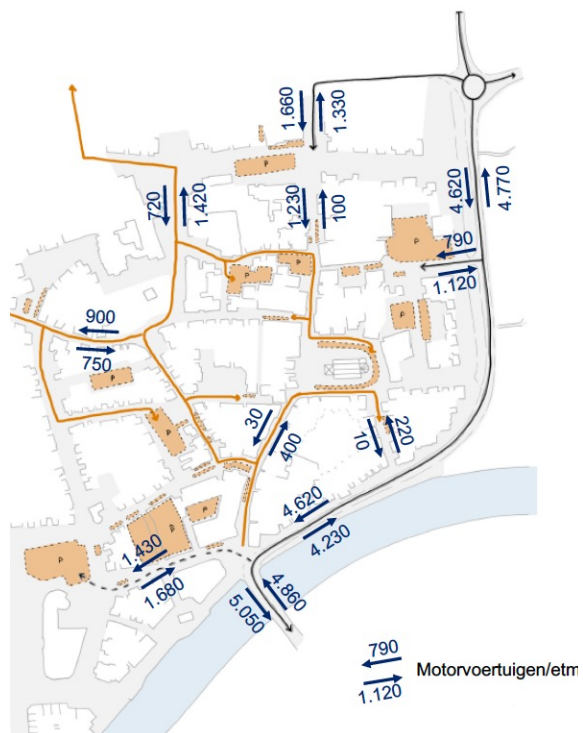
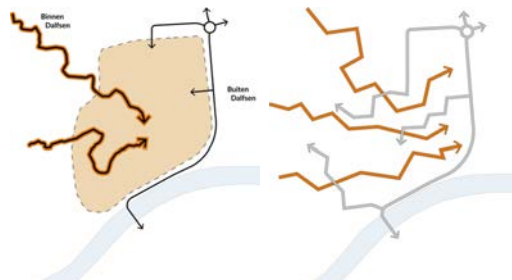


# Analyse

## Verkeer - huidig autobereikbaarheid

Er zijn twee stromingen automobilititeit: mensen van buitenaf, die via de rondweg het centrum betreden en mensen van binnen Dalfsen, die via sluiproutes het centrum indringen.

Deze twee stromingen lopen door de grote auto toegankelijkheid op dit moment door elkaar



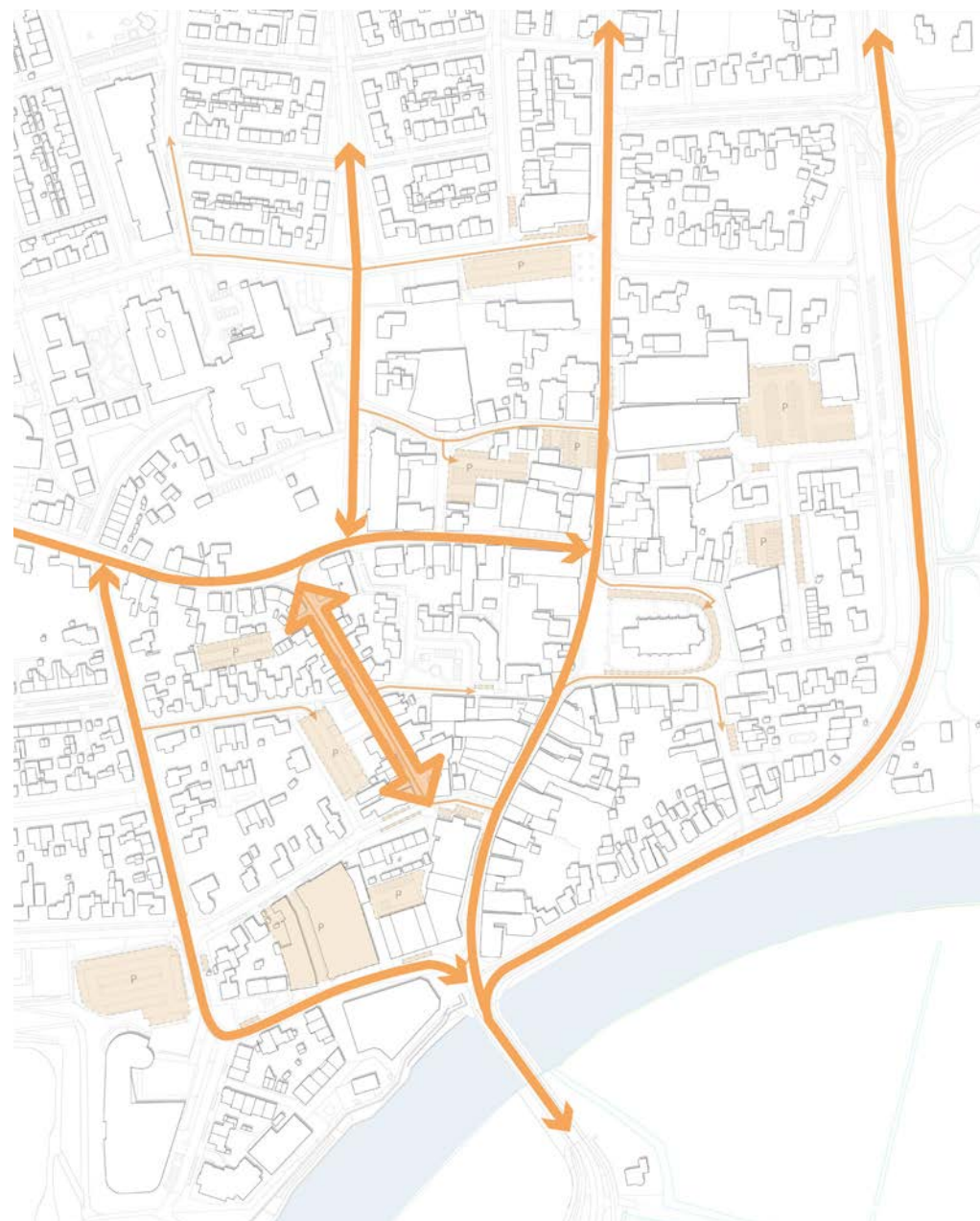
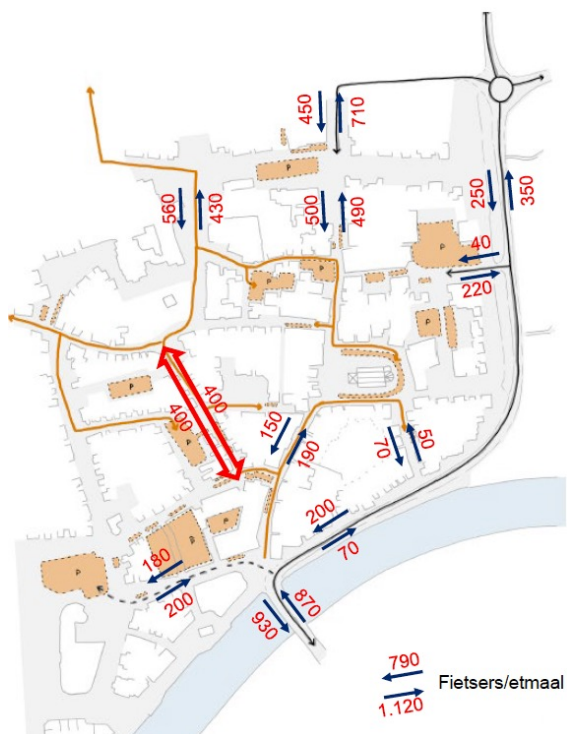
Huidige (auto)bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen Intern en extern autoverkeer (kruip door/sluip door)



# Analyse

## Verkeer - huidig fietsstructuur

Huidige fietsstructuur





Dalfsen - Klimaatstraat scenario's  
januari 2022