

Evaluatie (winkel)erf Langstraat

Gemeente Olst-Wijhe | maart 2026



Projectnummer: 25.0298
Datum: 16 maart 2026
Opdrachtgever: Gemeente Olst-Wijhe
Auteur(s): J. Mazier, P. Nieuwenhuis en
E. Kloezen



Figuur 1: Langstraat ter hoogte van huisnummer 78

Inhoud

1	Inleiding	5
2	Terugblik & kaders	8
3	Langstraat in cijfers	12
4	Langstraat in beeld	17
5	Langstraat in gesprek	25
6	Conclusies	31
7	Aanbevelingen	33
	Bijlagen	37



Begrippenlijst

Intensiteiten

Het gemiddelde aantal motorvoertuigen per etmaal (24 uur) op een werkdag.

Maptionnaire

Een online enquête tool.

Objectieve data

Informatie die is gebaseerd op feitelijke, meetbare en controleerbare gegevens die onafhankelijk zijn van persoonlijke interpretatie.

Schouw

Een visuele inspectie op locatie door experts om de inrichting en het gebruik van de weg te beoordelen.

Subjectieve data

Informatie die is gebaseerd op persoonlijke beleving, perceptie of mening van individuen.

UMS

Uitsluitend materiële schade. Ongevallen waarbij geen sprake is van persoonlijk letsel, maar enkel schade aan voertuigen of objecten.

V85

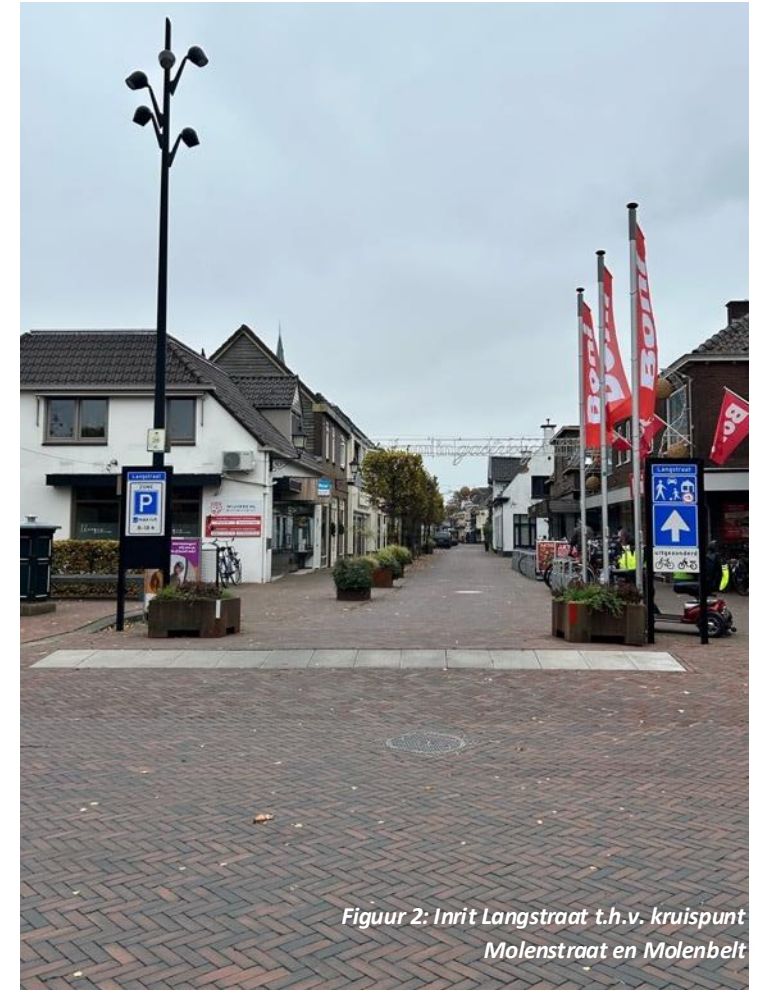
De snelheid die 85% van de bestuurders niet overschrijdt. Dit wordt in de verkeerskunde gezien als een representatieve maatstaf voor de snelheid die weggebruikers ter plaatse veilig of logisch vinden.

ViaStat

Een online database die historische verkeersgegevens (zoals snelheid en ongevallen) verzamelt.

(Winkel)erf

Een verblijfsgebied waar de voetganger prioriteit heeft en de auto 'te gast' is. De maximumsnelheid is hier 15 km/u.



Figuur 2: Inrit Langstraat t.h.v. kruispunt Molenstraat en Molenbelt



01

Inleiding

Aanleiding, doelstelling en plan van aanpak



Aanleiding

De Langstraat is het centrale winkelgebied van de kern Wijhe. De veiligheid en bereikbaarheid van deze straat is belangrijk voor zowel inwoners, bezoekers en ondernemers van het centrum.

Om de Langstraat voor te bereiden op de toekomst is in opdracht van de gemeente Olst-Wijhe in 2023/2024 een verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel. Uit het rapport van Goudappel bleek dat er objectief gezien geen verkeersveiligheidsprobleem was, maar dat mensen zich wel onveilig voelen in het verkeer. Het advies van Goudappel was om de rijrichtingen in de Langstraat om te draaien, met als doel het verbeteren van het verkeersveiligheidsgevoel en het sluijverkeer in de Langstraat te verminderen.

Mede op basis van dit onderzoek heeft op 21 januari 2024 het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Olst-Wijhe het voornemen uitgesproken om de rijrichtingen in de Langstraat om te draaien. Het college heeft destijds bewust een voorgenomen besluit genomen, zodat reacties opgehaald konden worden vanuit inwoners en ondernemers.

Op 17 april 2024 is er daarom een informatieavond georganiseerd. Tijdens deze avond is door Goudappel een presentatie gegeven over het rapport dat zij hebben opgesteld over de situatie in de Langstraat in Wijhe. Het doel van deze avond was om de reacties van de inwoners en ondernemers van Wijhe op te halen over dit voorgenomen besluit.

Uit de reacties blijkt dat de voorgenomen maatregel om de rijrichtingen om te draaien weinig draagvlak kent onder inwoners

en ondernemers. Tijdens de bewonersavond bleek echter dat een (winkel)erf constructie veel draagvlak kent bij bewoners en ondernemers. Deze oplossing wordt ook genoemd in het BRDG-rapport wat is opgesteld in opdracht van Gastvrij Wijhe en de gemeente Olst-Wijhe.

Eind 2024 is de Langstraat dan ook aangewezen door het college als (winkel)erf. Het college heeft tevens besloten dat een jaar na effectieve uitvoering van de verkeersmaatregelen de invoering van het (winkel)erf geëvalueerd moet worden, zowel objectief als subjectief.

Vraag

Gemeente Olst-Wijhe heeft BonoTraffics gevraagd het verkeerskundig functioneren van het (winkel)erf in de Langstraat te evalueren. Het doel van deze evaluatie is om na te gaan of de doelen die staan beschreven in de adviesnota voor burgemeester en wethouders (verkeerssituatie Langstraat, 18 juni 2024) zijn behaald.

Doelen

Het doel van deze evaluatie is om zowel objectief als subjectief in beeld te brengen of het (winkel)erf voldoende effect heeft gehad op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verminderen van sluijverkeer in de Langstraat.

De gemeente Olst-Wijhe heeft in het collegebesluit over de verkeerssituatie in de Langstraat de onderstaande doelen beschreven. Deze doelen staan aansluitend weergegeven:

- ◀ Het verminderen van sluijverkeer in de Langstraat, maar het behouden van bestemmingsverkeer;
- ◀ Het behouden van voldoende parkeerplek voor bezoekers van winkels en om nieuwe woningen realiseerbaar te houden;
- ◀ Het verhogen van een veilig gevoel voor voetgangers, in het bijzonder kwetsbare bezoekers;
- ◀ Het behouden van het centrumgevoel van de Langstraat, ook met het oog op de toekomst;
- ◀ De Langstraat bereikbaar te houden voor gemotoriseerd verkeer, zodat winkels en horeca bereikbaar blijven voor bezoekers en bevoorrading, zodat het centrum levendig blijft.

Aangezien deze evaluatie zich enkel richt op de doelen die gerelateerd zijn aan het aspect verkeer, is het vierde doel (*Het behouden van het centrumgevoel van de Langstraat, ook met het oog op de toekomst*) niet meegenomen in deze evaluatie. Hiervoor lopen andere sporen parallel aan dit onderzoek, waaronder de detailhandelvisie.



Plan van aanpak

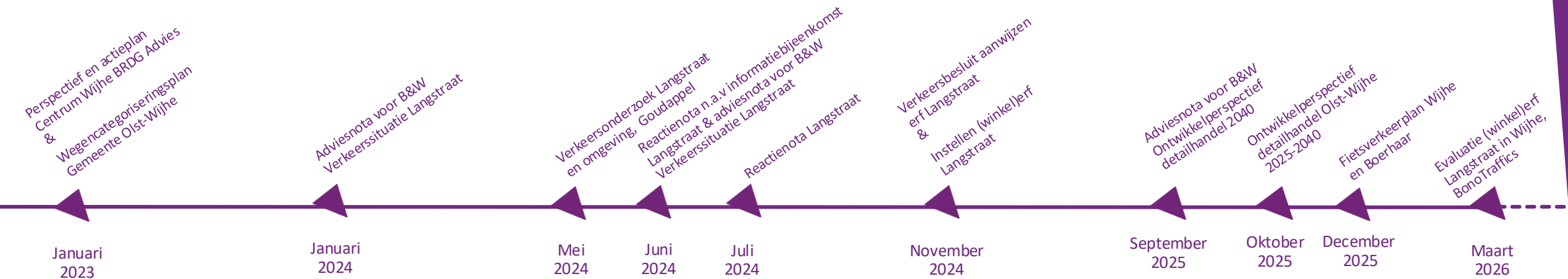


02

Terugblik & kaders

De tijdlijn van beleid en juridische status van de Langstraat





Zoals in de aanleiding al kort staat beschreven, is er al het nodige voorafgegaan aan het besluit om de Langstraat in Wijhe aan te wijzen als (winkel)erf. In dit hoofdstuk is aan de hand van een tijdlijn de totstandkoming van het (winkel)erf in beeld gebracht.

De afgelopen jaren zijn er diverse beleidsdocumenten vastgesteld, onderzoeken uitgevoerd en adviesnota's opgesteld waarin iets staat beschreven over de Langstraat. Al deze documenten hebben een andere status. Deze verschillende statussen staan hiernaast toegelicht.

Voor al deze stukken staat in dit hoofdstuk bondig beschreven wat er in het document staat opgenomen in relatie tot het onderwerp verkeer in de Langstraat.

Beleidsdocument

Legt de visie, kaders en ambities van de gemeente vast voor een bepaalde termijn. Het bestuur is hier in principe aan gebonden bij besluitvorming.

Onderzoek

Een feitelijke analyse of rapportage, al dan niet met een conclusie of aanbevelingen, van bijvoorbeeld een extern bureau aan de gemeente.

Adviesnota

Een voorstel vanuit het ambtelijke apparaat aan het gemeentebestuur, bijvoorbeeld gebaseerd op een uitgevoerd onderzoek.



Wegencategoriseringsplan gemeente Olst-Wijhe | januari 2023

- ◀ Het plan is gebaseerd op de principes van duurzaam veilig (D3).
- ◀ Op basis van de wegcategorisering kan worden vastgelegd waar de huidige inrichting overeenkomt met het wensbeeld en waar juist niet.
- ◀ De Langstraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.
- ◀ De Langstraat is onderdeel van de hoofdfietsroute.
- ◀ De rol van de fiets is belangrijk in Wijhe, dit uit zich in de vormgevingseisen van de weg en de voorzieningen voor de fiets.

Perspectief en actieplan Centrum Wijhe | BRDG Advies | maart 2023

- ◀ Het actieplan heeft de status van een gezamenlijk voorstel, het is dus geen staand beleid.
- ◀ De hoofddoelstelling die uit het beleid van de gemeente Olst-Wijhe naar voren komt is om in de gemeente aantrekkelijke, krachtige en vitale winkelgebieden te behouden en te versterken.
- ◀ De ambitie is om de Langstraat primair te zien als een winkelstraat voor voetgangers, waar andere verkeersstromen te gast zijn.

Adviesnota voor B&W | Verkeerssituatie Langstraat | gemeente Olst-Wijhe | januari 2024

- ◀ Het is belangrijk om de functie van de Langstraat als centrale winkelstraat van Wijhe te bewaken.
- ◀ Het wegprofiel in de Langstraat is op sommige plekken krap waardoor voetgangers zich onveilig kunnen voelen.
- ◀ De huidige parkeervraag kan goed worden opgevangen maar er is geen sprake van overcapaciteit.
- ◀ Het verkeerscirculatieplan wordt als bouwsteen gebruikt bij het opstellen van een omgevingsvisie en omgevingsplannen.

Verkeersonderzoek Langstraat en omgeving | Goudappel | mei 2024

- ◀ De Torenstraat is de route die automobilisten nemen om uit de Langstraat te vertrekken, de Kerkstraat wordt minder gebruikt.
- ◀ De aantallen gemotoriseerd verkeer zijn niet zodanig dat op basis daarvan maatregelen nodig zijn.
- ◀ De hoogste parkeerdruk komt voor op zaterdag, de bezetting loopt op tot bijna 70%.
- ◀ Er is geen parkeerruimte om de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen op te vangen.

◀ Diverse maatregelen scenario's:

- Omdraaien eenrichtingsverkeer
- Maatregelen op smalste straatdelen
- Afsluiten noordelijke deel Langstraat gedurende terras seizoen
- Afsluiten van noordelijke deel van de Langstraat voor autoverkeer
- Langstraat afsluiten voor autoverkeer
- ◀ Aanbeveling om rijrichting om te draaien en maatregelen te nemen op smalste straatdelen.

Adviesnota voor B&W | Verkeerssituatie Langstraat | gemeente Olst-Wijhe | juni 2024

- ◀ Er was veel draagvlak voor het aanwijzen van de Langstraat als (winkel)erf en weinig draagvlak voor het omdraaien van de rijrichtingen.
- ◀ Bij het opnieuw verstrekken van de terras- en exploitatievergunningen is er in de voorwaarden extra aandacht besteed aan de benodigde vrije ruimte voor verkeer.
- ◀ Voor de kadernota 2026 wordt een structureel extra bedrag voor handhaving op juist verkeersgedrag overwogen. [Toevoeging BonoTraffics](#): Het blijkt dat dit niet is meegenomen in de kadernota voor 2026. Dit betekent dat de capaciteit voor handhaving dus niet is uitgebreid met het invoeren van het (winkel)erf.



Reactienota Langstraat | 11 juni 2024

- ◀ Informatieavond op 17 april 2025 naar aanleiding van onderzoek Goudappel over verkeerssituatie Langstraat
- ◀ Ophalen van reacties van inwoners en ondernemers over voorgenomen besluit om rijrichtingen om te draaien
- ◀ Weinig draagvlak voor omdraaien rijrichtingen
- ◀ Tijdens deze avond bleek wel veel draagvlak voor een (winkel)erf constructie
- ◀ Deze oplossing wordt ook genoemd in het BRDG-rapport wat is opgesteld in opdracht van Gastvrij Wijhe en de gemeente Olst-Wijhe

Adviesnota voor B&W | Ontwikkelperspectief detailhandel 2040 | gemeente Olst-Wijhe | september 2025

- ◀ Het college heeft ingestemd met het ontwikkelperspectief detailhandel Olst-Wijhe 2025–2040 als strategisch kader voor de ontwikkeling van de centra.
- ◀ Het college heeft besloten om het meewegen van € 100.000 voor gebiedsmanagement in de centra op te nemen bij de afwegingen in de Kademota 2027.
- ◀ Het perspectief is vooral een kader en biedt nog geen concrete acties of beslissingen.

Ontwikkelperspectief detailhandel Olst-Wijhe 2025-2040 | oktober 2025

- ◀ Het perspectief is de basis voor een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen.
- ◀ Voor de Langstraat is het voornaamste uitgangspunt de 'auto te gast' inrichting.

Fietsverkeerplan Wijhe & Boerhaar | 8 december 2025

- ◀ Invulling geven aan de ambitie om in te zetten op sterke dorpen waar leefbaarheid en veiligheid prioriteit hebben en het stimuleren van duurzame mobiliteit.
- ◀ Nodig om Wijhe en omgeving verder te kunnen ontwikkelen, maar ook aandacht voor huidige kansen en knelpunten.
- ◀ De Langstraat is op de korte termijn aangewezen als hoofdfietsroute op de verbinding noord-zuid.
- ◀ Op de lange termijn is het wenselijk om een alternatieve noord-zuid verbinding te realiseren in het hoofdfietsnetwerk. Fietsers met de Langstraat als eindbestemming kunnen daar alsnog komen, maar de doorgaande fietsers tussen het noorden en het zuiden van Wijhe kunnen op lange termijn gebruik maken van een route langs de N337.

Samenvattend

- ◀ De Langstraat is een belangrijke schakel in de hoofdfietsroute van Wijhe.
- ◀ Het 'auto-te-gast'-principe kent breed maatschappelijk draagvlak.



03

Langstraat in cijfers

Verkeerstellingen, snelheidsmetingen en ongevalsdata



Intensiteiten

In de periode van 15 november tot en met 21 november 2025 zijn in de omgeving van de Langstraat meerdere verkeerstellingen uitgevoerd. In de kaart hiernaast zijn de intensiteiten in de omgeving van de Langstraat weergegeven. Per meetlocatie is de volgende informatie weergegeven:

- ◀ Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op een werkdag in november 2025;
- ◀ Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op een werkdag in juli 2023 (voorafgaand aan het invoeren van het (winkel)erf).

Op het noordelijke deel van de Langstraat blijkt de intensiteit toegenomen, terwijl in het zuidelijke deel de intensiteit is afgenomen.

In bijlage 1 is een overzicht van alle resultaten van de verkeerstellingen weergegeven.

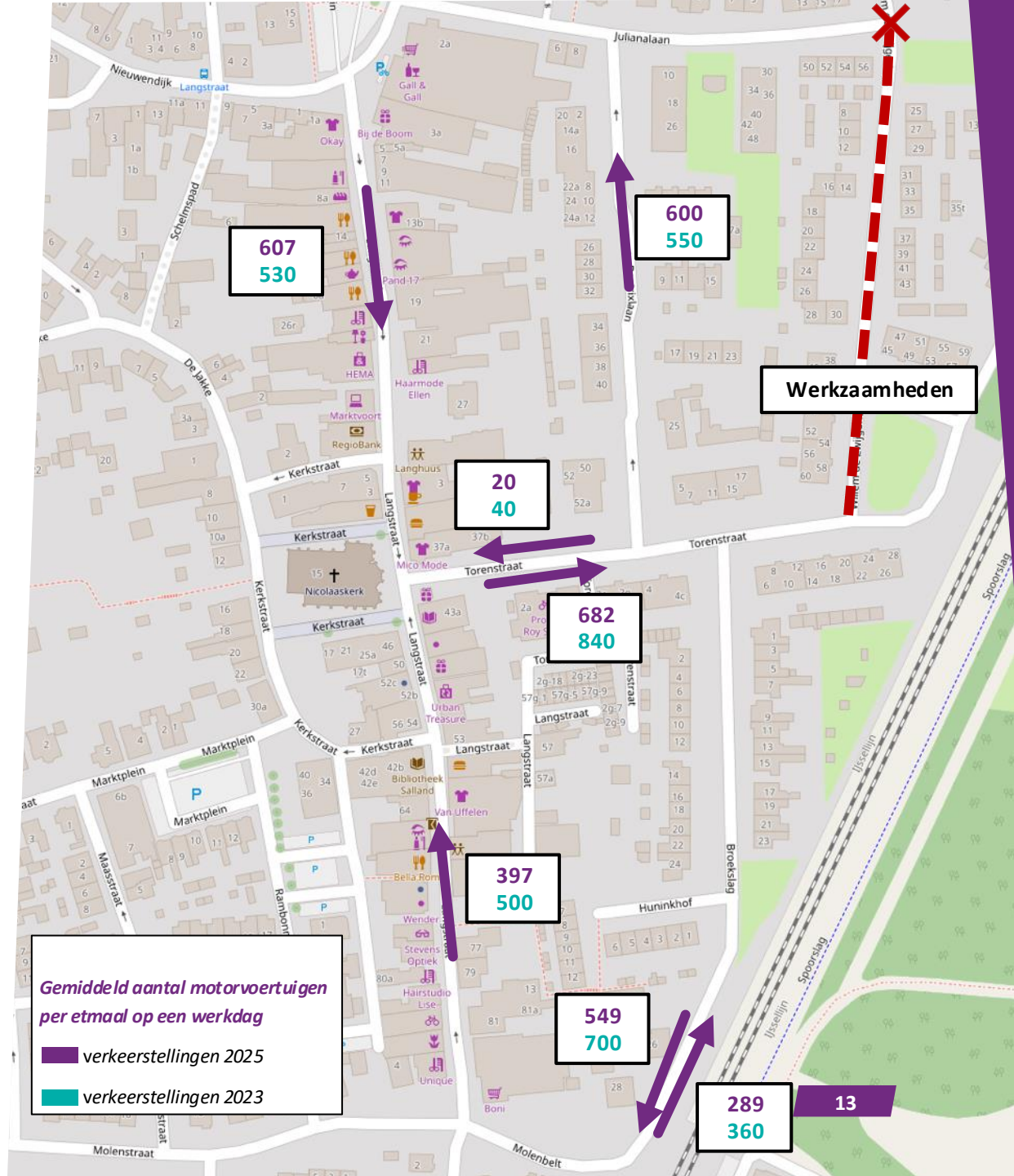
Vergelijking intensiteiten 2023 en 2025

Op het moment dat de verkeerstellingen in 2025 werden uitgevoerd vonden er werkzaamheden plaats op het kruispunt Julianalaan met de Willem de Zwijgerlaan en in de Willem de Zwijgerlaan. De locatie van de werkzaamheden staat weergegeven in de afbeelding hiernaast. Mogelijk hebben deze werkzaamheden invloed gehad op de verkeerstellingen. Door deze werkzaamheden maakt verkeer gebruik van andere routes dan normaal, wat mogelijk invloed heeft gehad op het aantal motorvoertuigen in de Langstraat.

Het advies is dan ook om op een later moment, wanneer alle werkzaamheden zijn afgerond, nogmaals een verkeerstelling uit te voeren. Bij voorkeur dan ook in dezelfde periode als in 2023 (zomer).

Intensiteiten (winkel)erf

Een erf moet voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. De intensiteit van het verkeer mag het karakter van het erf niet aantasten. Er is geen algemene maximale intensiteit te noemen, bepalend is het gedrag van weggebruikers en de verhouding tussen groepen gebruikers. (Verkenning woonerven 2.0, CROW)

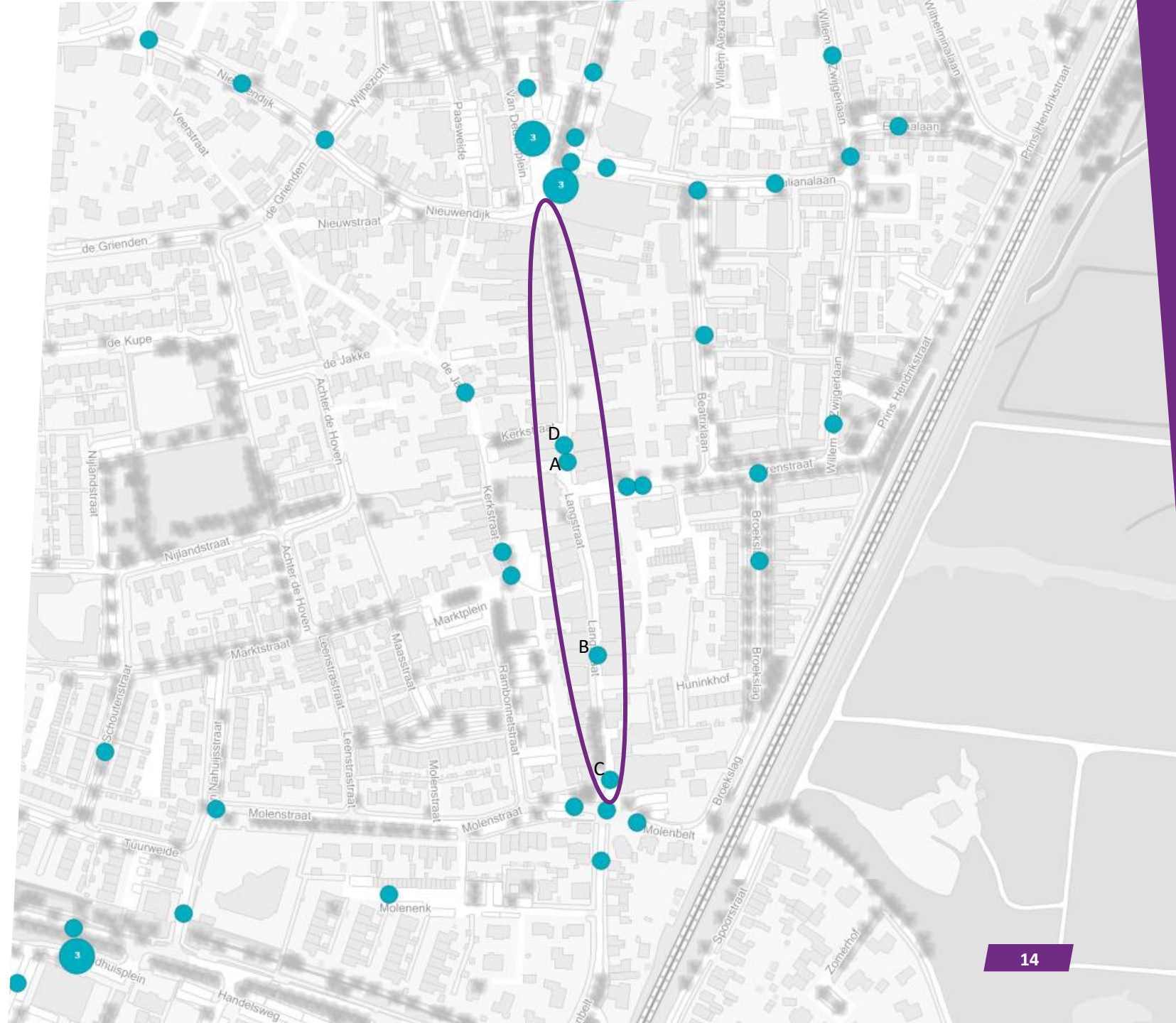


Ongevallen

Met behulp van ViaStat zijn de geregistreerde ongevallen in de Langstraat in beeld gebracht. In de periode van 1 januari 2014 tot en met november 2025 zijn er 4 ongevallen geregistreerd in de Langstraat. Hieronder staat per ongeval weergegeven wanneer het ongeval heeft plaatsgevonden. Indien er meer informatie over het ongeval bekend is, staat dit erbij vermeld. De locaties van de ongevallen zijn in de afbeelding hiernaast weergegeven.

Van alle ongevallen die hebben plaatsgevonden op de Langstraat, heeft er één ongeval plaatsgevonden na het instellen van het (winkel)erf. Gezien de aard en de toedracht van dit ongeval is deze echter niet (direct) toe te schrijven aan de instelling tot (winkel)erf.

Locatie A	29 mei 2020	Vrachtauto. UMS.
Locatie B	13 april 2024	Flankongeval. Tussen twee personenauto's. UMS.
Locatie C	14 juni 2024	Eenzijdig ongeval. Personenauto. UMS.
Invoering (winkel)erf in november 2024		
Locatie D	25 september 2025	Eenzijdig ongeval. Personenauto. UMS.



Snelheid

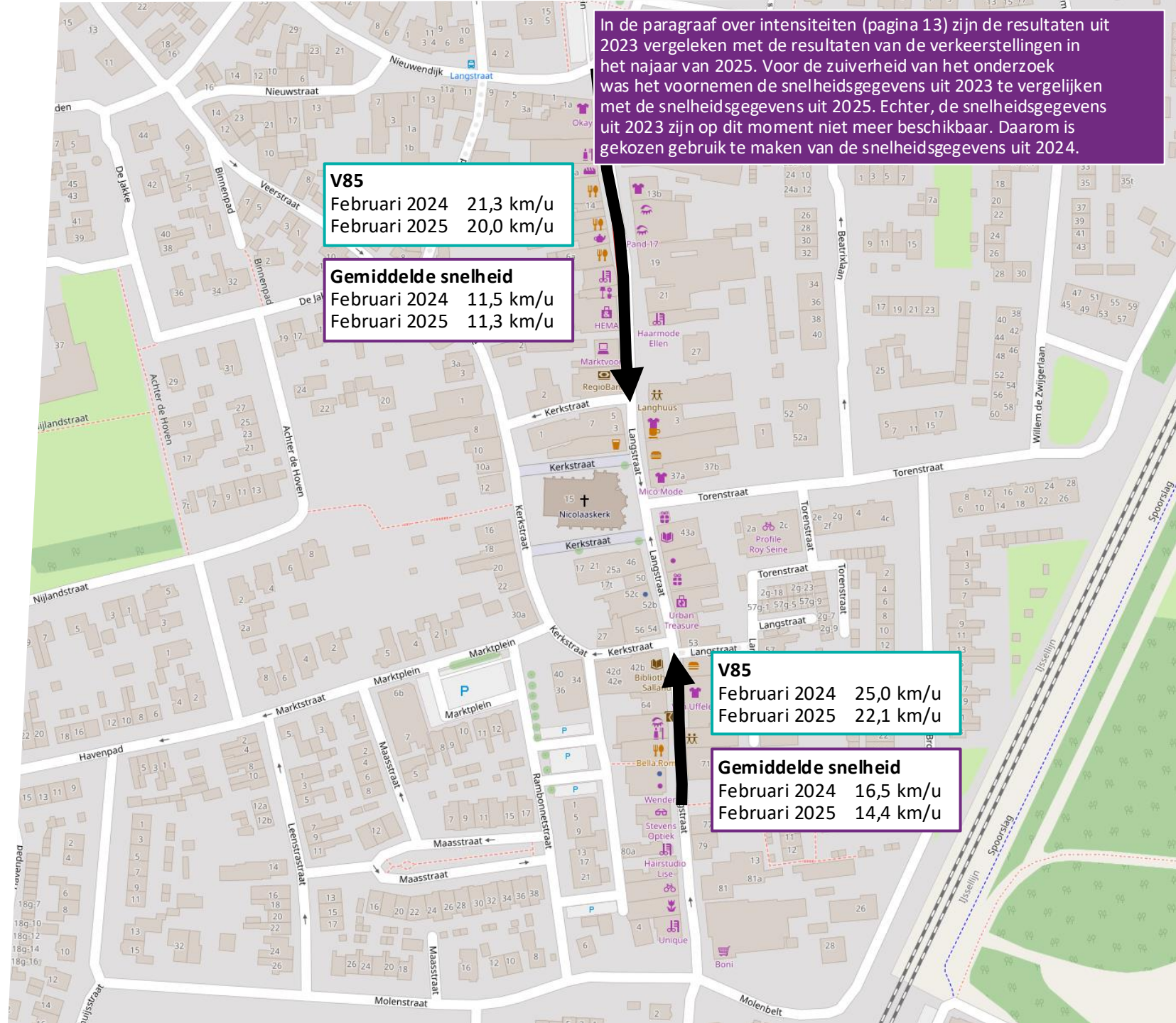
Met behulp van ViaStat is in beeld gebracht wat de gereden snelheid was **voor** invoering van het (winkel)erf en wat de gereden snelheid is **na** invoering van het (winkel)erf. Er is onderscheid gemaakt in de gemiddelde snelheid en de V85. De V85 is de snelheid die 85% van het verkeer niet overschrijdt.

V85	Februari 2024	Februari 2025
Langstraat (noord)	21,3 km/u	20,0 km/u
Langstraat (zuid)	25,0 km/u	22,1 km/u

Gemiddelde snelheid	Februari 2024	Februari 2025
Langstraat (noord)	11,5 km/u	11,3 km/u
Langstraat (zuid)	16,5 km/u	14,4 km/u

Op het noordelijke deel van de Langstraat is de V85 licht afgenomen, met ongeveer 1,3 km/u. Op het zuidelijke deel van de Langstraat is de V85 iets meer afgenomen, met ongeveer 3 km/u. Niet al het verkeer houdt zich aan de snelheidslimiet van 15 km/uur behorend bij een (winkel)erf, de V85 ligt hier wel boven.

In bijlage 2 zijn alle snelheidsgegevens weergegeven voor zowel februari als augustus.



Samenvattend

- ◀ De snelheid van het gemotoriseerde verkeer is licht gedaald, maar ligt nog wel boven het gestelde limiet van 15 km/u.
- ◀ De verkeersintensiteit lijkt redelijk stabiel, al maken de werkzaamheden ten tijde van de verkeerstelling een zuivere vergelijking lastig.



Figuur 3: Langstraat ter hoogte van huisnummer 34



04

Langstraat in beeld

Resultaten uit de schouw en camera-observaties

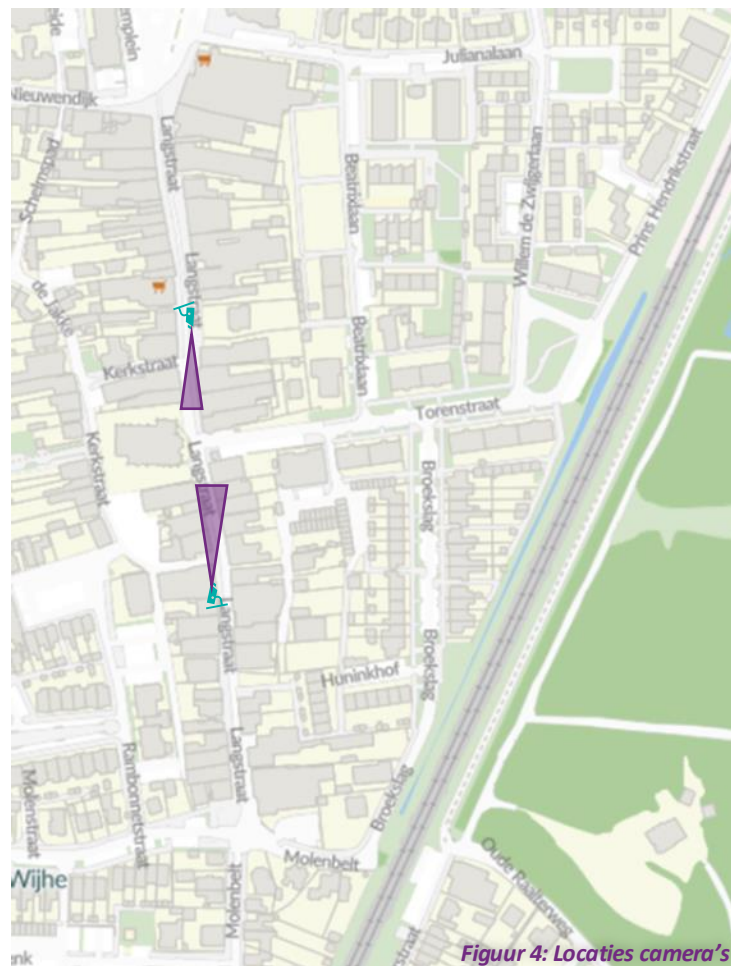


In november 2025 (14 t/m 24 november 2025) is een schouw uitgevoerd en daarnaast is het verkeersgedrag in beeld gebracht door het uitvoeren van een camera onderzoek. De camera's zijn gedurende één week in de Langstraat geplaatst, op twee locaties. Deze locaties zijn te zien in de afbeelding hiernaast.

Op een tweetal locaties in de Langstraat is een camera onderzoek uitgevoerd om het verkeersgedrag te monitoren. Er is extra aandacht besteed aan de volgende verkeersgedragingen:

- ◀ Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers;
- ◀ Interacties tussen fietsers en voetgangers;
- ◀ Positie van de voetgangers op de weg;

Op basis van de schouw en het verkeersonderzoek is de Langstraat in beeld gebracht. Er is gekeken welke verkeersregels er gelden, hoe de Langstraat is ingericht en hoe deze straat wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en voetgangers. De resultaten staan op de volgende pagina's beschreven.



Figuur 4: Locaties camera's

Bescherming persoonsgegevens

Het 'verkeersonderzoek door middel van camerabeelden' wordt conform de geldende regels omtrent de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en volgens het geldende cameraprotocol van BonoTraffics uitgevoerd. Dit protocol is gebaseerd op de wettelijke bepalingen ter bescherming van persoonsgegevens. Gedurende de verwerking van de beelden zijn deze te allen tijde en enkel opgeslagen op de beveiligde bedrijfsserver.

De beelden worden uiterlijk vier weken na afronding van het verkeersonderzoek vernietigd. De te publiceren tel-, meet- en registratiegegevens bevatten geen data waaruit persoonskenmerken te halen zijn. BonoTraffics stelt de beelden nimmer ter beschikking aan derden (en dus ook niet aan de opdrachtgever). De registraties bestaan uitsluitend uit het observeren van verkeer. Er worden geen persoonsgegevens geregistreerd.

Om te duiden hoe de Langstraat door voetgangers, fietsers en automobilisten wordt gebruikt, staan in dit rapport een aantal schermafbeeldingen opgenomen van deze camerabeelden. De personen en voertuigen zijn dusdanig onherkenbaar, dat er geen persoonskenmerken uit te halen zijn. Hiermee wordt voldaan aan de AVG.



(Winkel)erf

De Langstraat in Wijhe is gecategoriseerd als (winkel)erf. De maximale toegestane snelheid is hiermee 15 km/uur.

Door de inrichting tot erf is het voor fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer toegestaan om de volledige breedte van de weg te gebruiken.

Eénrichtingsverkeer

Op de Langstraat is éénrichtingsverkeer van kracht voor motorvoertuigen. Fietsers en bromfietzers zijn hierop uitgezonderd. In het noordelijke gedeelte van de Langstraat (tussen de Nieuwendijk en de Torenstraat) is geldt het éénrichtingsverkeer richting het zuiden en in het zuidelijke gedeelte van de Langstraat (tussen de Molenbelt en de Torenstraat) is het éénrichtingsverkeer richting het noorden. In de Beatrixlaan, die ten oosten van de Langstraat ligt, geldt ook éénrichtingsverkeer richting het noorden. In de afbeelding hiernaast staan de rijrichtingen weergegeven.

Parkeren

In de Langstraat is parkeren toegestaan. Wel is dit enkel toegestaan in de daarvoor bestemde parkeervakken. Deze zijn op dit moment te herkennen door de aanwezigheid van een blauwe streep en afwijkende verharding. De parkeerplaatsen zijn echter niet goed zichtbaar. Zie afbeelding 6 en 7 (volgende pagina).

In de Langstraat geldt een parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 1½ uur tussen 8 en 18 uur.

De parkeerschijfzone is op elke dag van de week van kracht. In de kaart hiernaast is de blauwe zone weergegeven in het blauw gemarkeerde gebied.

In de Langstraat zijn in totaal 12 parkeerplaatsen aanwezig waarvan één gehandicaptenparkeerplaats. In de torenstraat zijn daarbij nog 17 parkeervakken aanwezig binnen de parkeerschijfzone waarvan ook één gehandicaptenparkeerplaats.

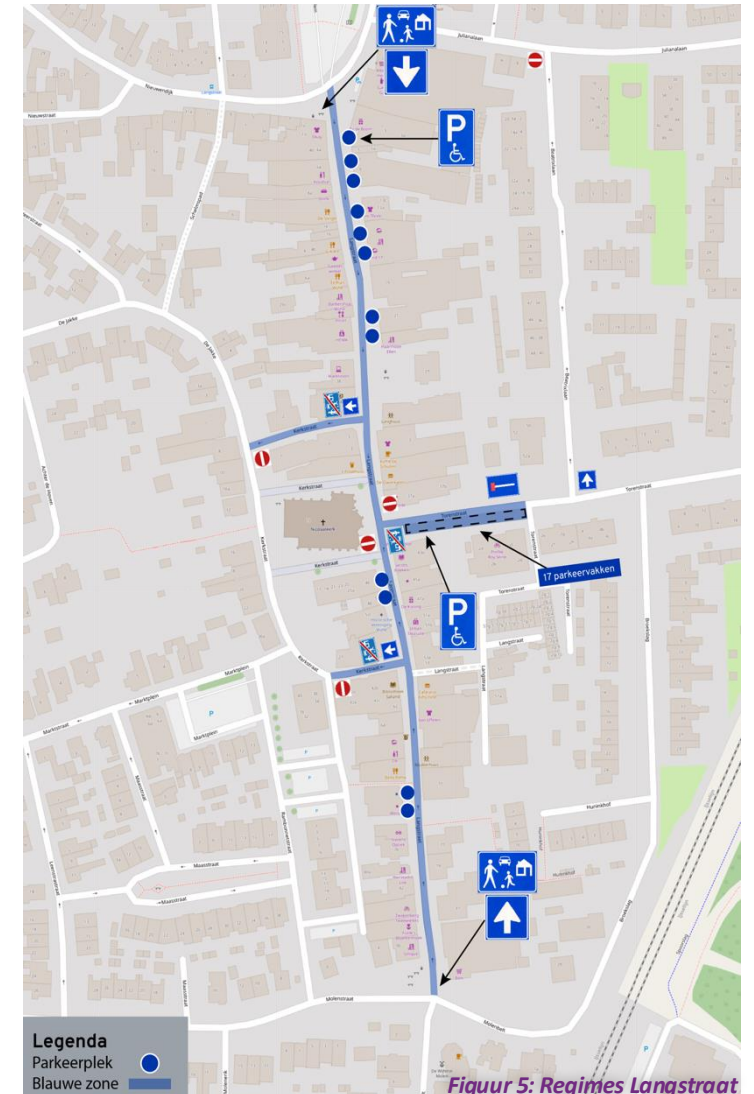
In de afbeelding hiernaast staan de parkeervoorzieningen in de Langstraat weergegeven.

Uitstallingen en terrassen

Er zitten diverse ondernemingen gevestigd aan de Langstraat, zoals bijvoorbeeld winkels en horeca. Deze ondernemingen hebben vaak uitstallingen staan. Deze uitstallingen dragen bij aan de herkenbaarheid van de onderneming.

Deze uitstallingen hebben een positief effect op het remmen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Echter maken uitstallingen de straat ook minder goed toegankelijk voor mensen die minder mobiel zijn.

Daarnaast is op een aantal locaties de doorgang relatief nauw door de aanwezigheid van terrassen. Op deze locaties ontstaan met regelmaat conflicten tussen gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietser. Zie afbeelding 8, 9 en 10 op pagina 21.





Figuur 6: Parkeervak in de Langstraat

Parkeervakken worden aangeduid door een blauwe streep langs de parkeervakken en afwijkende verharding.



Figuur 7: Gehandicaptenparkeerplaats

Nast reguliere parkeerplaatsen zijn er ook parkeerplaatsen gereserveerd voor bezoekers met een gehandicapten-parkeerkaart.



Figuur 8: Uitstallingen in de Langstraat



Figuur 9: Uitstallingen in de Langstraat



Figuur 10: Interactie tussen voetganger en auto ter hoogte van uitstalling in Langstraat



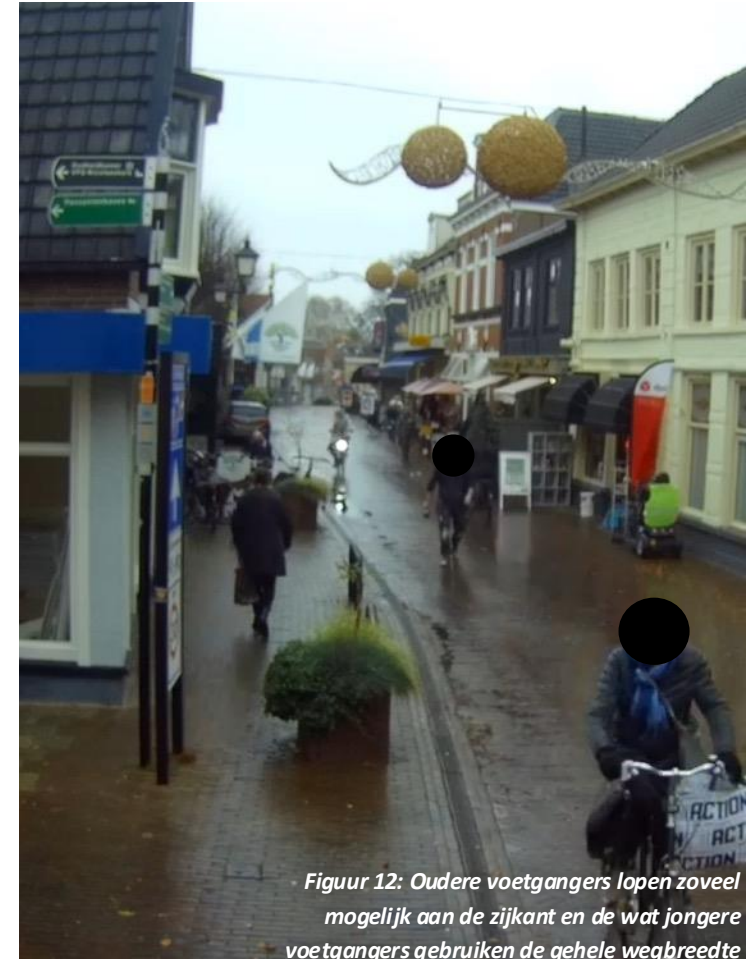
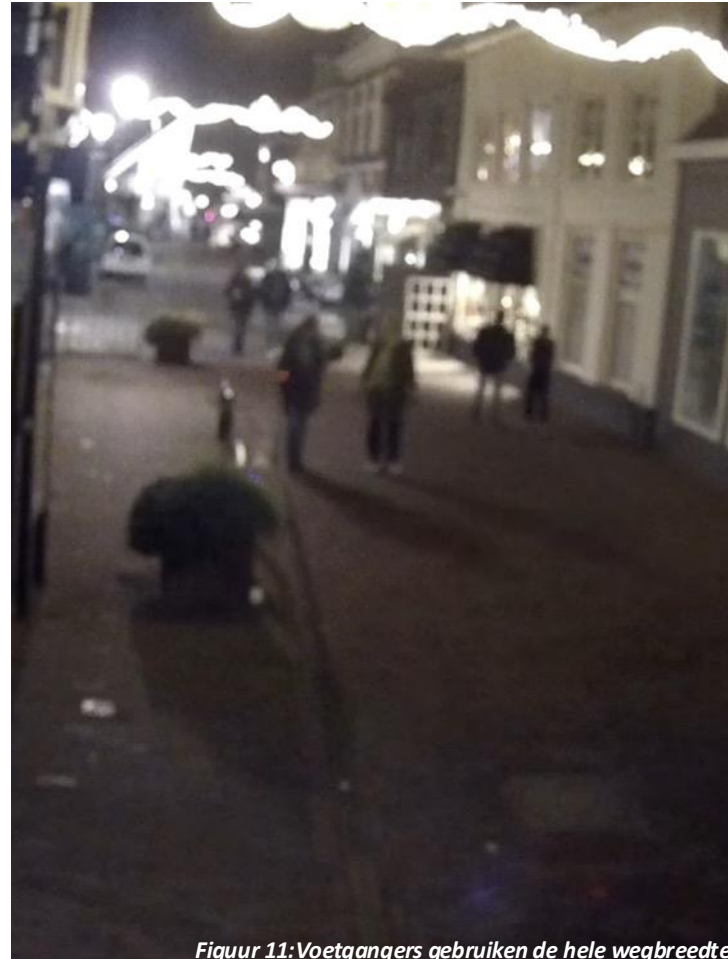
Voetgangers

In de Langstraat is aan de westzijde van de rijbaan een stuk verharding aanwezig dat door gebruikers wordt gezien en gebruikt als voetpad. Dit komt door de aanwezigheid van een molgoot. Deze goot wekt de suggestie van een trottoir, waardoor voetgangers (vooral ouderen) aan de kant blijven wandelen en automobilisten zich nog belangrijker voelen dan voetgangers. Zie afbeelding 11 en 12.

De meeste voetgangers lopen aan de zijkant van de straat. Vooral oudere voetgangers zijn geneigd om aan de zijkant te lopen, jonge voetgangers lopen vaker richting het midden van de straat. Wanneer voetgangers wel midden op straat lopen maken ze wel vaak ruimte voor automobilisten om te passeren.

Voetgangers zijn soms pas laat zichtbaar voor ander verkeer omdat de winkels en terrassen direct aan de rijbaan grenzen. Wanneer voetgangers de deur uit stappen staan ze eigenlijk gelijk op straat. Door de lage snelheid binnen het (winkel) erf leidt dit niet tot gevaarlijke situaties.

Wanneer voetgangers vervolgens de rijbaan oversteken valt op dat de meeste voetgangers goed om zich heen kijken voordat ze oversteken. Ze zijn over het algemeen geneigd om aankomende auto's voorrang te verlenen.





Figuur 13: Molgoot (zuidelijke deel van de Langstraat)

Door de aanwezigheid van een molgoot wordt de suggestie gewekt dat er een apart voetpad aanwezig is voor voetgangers.



Figuur 14: Molgoot

Fietsers

Fietsers maken gebruik van de gehele breedte van het wegprofiel. Ze fietsen meestal richting het midden van de weg. Als er uit tegengestelde richting verkeer komt bewegen ze zich naar andere kant van de weg.

Fietsers halen niet altijd links in, af en toe zijn ze geneigd om voetgangers, fietsers en zelfs auto's rechts in te halen. Dit is toegestaan in een (winkel)erf. Dit heeft op de bekeken beelden niet geleid tot gevaarlijke situaties maar dit kan in de praktijk wel gevaar opleveren omdat rechts inhalen niet valt binnen het verwachtingspatroon van andere weggebruikers, ondanks dat dit is toegestaan.

Samenvattend

- ◀ Het verkeersbeeld oogt rustig, weggebruikers houden rekening met elkaar.
- ◀ Knelpunten zitten in de smalle delen van de Langstraat, waar uitstallingen de doorgang voor vooral (kwetsbare) voetgangers bemoeilijken.



Figuur 15: Fietsers maken gebruik van de gehele breedte van het wegprofiel



Figuur 16: Fietser passeert auto via rechts



05

Langstraat in gesprek

Resultaten van de enquête en interviews met belangenverenigingen



Wat vinden bezoekers, bewoners en ondernemers?

Met behulp van een online participatietool (Maptionnaire) is informatie opgehaald bij de diverse groepen die gebruik maken van de Langstraat. We willen van hen weten hoe zij de Langstraat als (winkel)erf ervaren. Er is specifiek ingezoomd op het aspect verkeer.

Informatie over enquête

De online vragenlijst is verspreid via de socials en website van de gemeente Olst-Wijhe. Ook is er een brief gestuurd naar de bewoners en bedrijven in het onderzoeksgebied met het verzoek de vragenlijst in te vullen. Daarnaast is er op twee momenten in de Langstraat geënquêteerd, namelijk op dinsdag 20 januari 2026 van 09:00 tot en met 11:00 uur en op zaterdag 24 januari van 13:00 tot en met 16:00 uur. De vragenlijst stond open van maandag 5 januari 2026 tot en met zondag 25 januari 2026 en is in deze periode **420 keer** ingevuld.

Samenvatting resultaten

In totaal hebben 530 bezoekers de enquêteomgeving bezocht, waarvan 420 respondenten de vragenlijst volledig hebben ingevuld. De grootste groep deelnemers bevindt zich in de leeftijdscategorie 60 tot 79 jaar.

Bewoners uit de Langstraat en directe omgeving van de Langstraat geven aan de regels van het (winkel)erf goed te kennen en welk verkeersgedrag er van hen verwacht wordt. Een meerderheid ervaart de Langstraat als redelijk toegankelijk voor ouderen en mensen die minder mobiel zijn. Voor het grootste deel van de bewoners die de vragenlijst hebben ingevuld is er geen verandering in het gevoel van verkeersveiligheid sinds de invoering van het (winkel)erf. Zij geven aan zich even veilig te voelen als eerst. Bewoners geven aan dat zij nauwelijks een snelheidsvermindering waarnemen. Zowel voor auto's als voor fietsers merkt de meerderheid op dat er geen verschil is in snelheid. Een grote meerderheid vindt dat er te veel gemotoriseerd verkeer door de straat rijdt. De meningen over parkeren zijn verdeeld, maar de grootste groep geeft aan dat er voldoende parkeerplekken aanwezig zijn op een acceptabele loopafstand.

Er is aan bewoners gevraagd naar mogelijkheden om de verkeerssituatie in de Langstraat te verbeteren. De volgende antwoorden kwamen vaak terug:

- ◀ Auto's weren of nog meer te gast
- ◀ Geen parkeren in de Langstraat
- ◀ Wel toegankelijk houden voor mensen die minder goed ter been zijn
- ◀ Fietsers langzamer, afstappen of uit de Langstraat

Bezoekers en winkelend publiek (260 respondenten)

Bezoekers en winkelend publiek geven aan de regels van het (winkel)erf goed te kennen en weten welk verkeersgedrag er van hen wordt verwacht. De meeste respondenten bezoeken de Langstraat meerdere keren per week, voornamelijk voor dagelijkse boodschappen. Bezoekers beoordelen de toegankelijkheid overwegend als redelijk. Net als bij bewoners geeft de meerderheid aan geen verschil te merken in verkeersveiligheid of de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Een ruime meerderheid geeft aan dat er naar hun mening teveel gemotoriseerd verkeer door de straat rijdt. De parkeermogelijkheden worden door deze groep als positief beoordeeld. De meerderheid vindt dat er voldoende parkeerplekken aanwezig zijn op acceptabele loopafstand.

Er is aan bezoekers en winkelend publiek gevraagd naar mogelijkheden om de verkeerssituatie in de Langstraat te verbeteren. De volgende antwoorden kwamen vaak terug:

- ◀ Auto's weren
- ◀ Handhaven snelheid
- ◀ Aandacht voor snelheid fietsers

Ondernemers – retail en horeca (9 respondenten)

De ondernemers geven aan exact te weten welke regels er gelden en welk verkeersgedrag er wordt verwacht in een (winkel)erf. De groep geeft aan weinig effect te merken van het aanwijzen van het (winkel)erf op de snelheid van gemotoriseerd verkeer en fietsers. Een deel van de ondernemers is kritisch op de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de Langstraat, zij geven aan dat er teveel gemotoriseerd door de Langstraat rijdt. Over de parkeermogelijkheden is deze groep overwegend positief.

Er is aan de ondernemers ook gevraagd of zij mogelijkheden zien om de verkeerssituatie in de Langstraat te verbeteren. De reacties op deze vragen liepen nogal uiteen:

- ◀ Eénrichtingsverkeer voor fietsers
- ◀ Beperken van autoverkeer
- ◀ 'Leuke' obstakels, zoals bankjes en plantenbakken, om de snelheid te remmen

Overig (39 respondenten)

▲ | Evaluatie (winkel)erf Langstraat

Ongeveer 10% van deze respondenten heeft meerdere antwoorden gegeven op de vraag waarom bent/komt u naar de Langstraat. Omdat deze respondenten niet zijn toe te schrijven aan één van de groepen op de vorige pagina, worden deze geschaard onder 'overig'.

Ook deze groep geeft aan weinig effect te merken van het aanwijzen van de Langstraat als (winkel)erf op het gebied van verkeersveiligheid en centrumgevoel. Wel leeft onder deze groep het idee dat auto's niet minder snel rijden ten opzichte van voorheen. Voor fietsers geldt dit niet, deze rijden nog even hard.

Een meerderheid van deze respondenten geeft aan dat er teveel gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van de Langstraat en dat er op dit moment voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn op acceptabele loopafstand.

Ook aan deze groep is gevraagd hoe de verkeerssituatie in de Langstraat kan worden verbeterd. De antwoorden lopen uiteen, maar de volgende antwoorden worden vaak benoemd:

- ◀ Auto's weren uit de Langstraat
- ◀ Snelheid van fietsers omlaag
- ◀ Meer handhaving

In gesprek met...

Actiecomité Langstraat Verkeersveilig

Op maandag 19 januari 2026 heeft BonoTraffics gesproken met een afvaardiging van het Actiecomité Langstraat Verkeersveilig. De focus van dit interview was hoe het Actiecomité de Langstraat ervaart nu deze is aangewezen als (winkel)erf. De focus in het gesprek lag op het aspect verkeer. Hieronder staat per onderdeel beschreven hoe het actiecomité de verkeerssituatie ervaart.

Verkeersgedrag en regels

Er bestaat volgens het actiecomité onduidelijkheid over het gewenste gedrag en de geldende regels binnen het (winkel)erf. Het snelheidslimiet van 15 km/u is aangebracht op de rijbaan, maar ontbreekt volgens het comité op de verkeersborden. Het comité merkt op dat mensen niet goed weten wat er van hen wordt verwacht. In de beginfase werd er nog gehandhaafd, maar daar is inmiddels geen sprake meer van, wat de effectiviteit van het (winkel)erf niet ten goede komt.

Gemotoriseerd verkeer

De overlast van gemotoriseerd verkeer is aanzienlijk. Volgens het comité maken de uitlaatgassen en de aanwezigheid van auto's het onaantrekkelijk om op een terras te zitten.

Er wordt geschat dat 80% van het verkeer uit doorgaand verkeer bestaat. Hoewel de situatie gevoelsmatig wel iets rustiger is dan voor het invoeren van het (winkel)erf, wordt er op de lange rechte stukken volgens het comité nog steeds hard gereden.

Parkeren

Wat betreft parkeren is er een verschil tussen de feiten en de beleving. Er is voldoende parkeergelegenheid, maar dit wordt niet altijd zo ervaren. Automobilisten vertonen nog steeds hetzelfde parkeergedrag als voorheen. Er wordt vaak fout geparkeerd, mede doordat de parkeervakken niet duidelijk staan aangegeven. Ook ontbreekt er volgens het comité een verwijzing naar de parkeerplaatsen rondom de Langstraat. Ook wordt de laad- en losplaats aan de Torenstraat onvoldoende benut.

Fietsers

Het comité geeft aan dat de Langstraat een belangrijke tussenstop is voor recreatieve fietsers en dat het daarom van belang is dat de Langstraat aantrekkelijker wordt. Zij geven aan dat juist deze recreatieve fietsers en voetgangers centraal moeten staan, vergelijkbaar met de situatie in Daltsen (klimaat winkelstraat met meer groen en belevingselementen, aantrekkelijk en grotendeels autovrij winkel-verblijfsgebied).

Voetgangers voelen zich volgens het comité niet veilig in de Langstraat. Dit komt voornamelijk door confrontaties met gemotoriseerd verkeer, waarbij men zich regelmatig klem gereden voelt. Het comité ervaart een sterke behoefte om de verblijfsfunctie in de Langstraat verder te bevorderen, waarbij wordt voorgesteld om de Langstraat in de zomermaanden volledig af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Inclusie en toegankelijkheid

De toegankelijkheid van het erf is een punt van zorg. Dit komt vooral door de vele uitstallingen bij winkels, die vaak de doorgang beperken. Automobilisten lijken wel meer rekening te houden met voetgangers wanneer zij een rollator gebruiken, gebaseerd op eigen ervaring.

Overig

Het Actiecomité Langstraat Verkeersveilig is positief over de aandacht die gemeente aan het (winkel)erf besteed, ook al is de feitelijke verbetering ten opzichte van de oude situatie nog beperkt. Men had meer fysieke maatregelen verwacht, zoals bijvoorbeeld drempels. Het uiteindelijke doel van het comité blijft een transformatie naar een gezellige, gastvrije straat waar de verblijfskwaliteit prioriteit heeft boven de verkeersfunctie.

Voetgangers



Gastvrij Wijhe

Op maandag 26 januari 2026 heeft BonoTraffics gesproken met een afvaardiging van het Gastvrij Wijhe,. De focus van dit interview was hoe Gastvrij Wijhe de Langstraat ervaart nu deze is aangewezen als (winkel)erf. De focus in het gesprek lag op het aspect verkeer. Hieronder staat per onderdeel beschreven hoe Gastvrij Wijhe de verkeerssituatie ervaart.

Verkeersgedrag en regels

Het algemene beeld is dat er nog niet veel verandering zichtbaar is in het gedrag. De verkeerssituatie in de Langstraat wordt als even veilig ervaren als voorheen. Omdat de laatste maatregelen pas sinds het najaar van 2025 aanwezig zijn, moeten weggebruikers volgens Gastvrij Wijhe nog wennen aan de nieuwe situatie. Er is een sterke behoefte aan herhaling van de regels binnen het gebied, aangezien de huidige bebording voor bezoekers en bewoners die al heel lang naar de Langstraat komen nauwelijks meer opvalt. Gastvrij Wijhe geeft aan dat om de aandacht voor het (winkel)erf te vergroten de gemeente na carnaval doeken boven de straat ophangt ter attentie van het (winkel)erf. Gastvrij Wijhe geeft aan dat er op dit moment nauwelijks tot niet wordt gehandhaafd. Zij pleiten voor een (handhavings)actie waarin mensen gericht worden geattendeerd op de geldende regels, in plaats van direct boetes uit te schrijven.

Gemotoriseerd verkeer

Het gemotoriseerd verkeer wordt niet als bron van overlast ervaren door Gastvrij Wijhe. De auto draagt volgens Gastvrij Wijhe juist bij aan de levendigheid in de Langstraat. De auto wordt gezien als een voorwaarde voor de overlevingskansen van de lokale ondernemers. Wel wordt opgemerkt dat het doorgaande verkeer in de Langstraat sterk samenhangt met de verkeerscirculatie in omliggende straten, wat mogelijk beperkt kan worden door extra objecten in de Langstraat te plaatsen.

Parkeren

Parkeren wordt als knelpunt ervaren op vrijdag- en zaterdagmiddagen. Gastvrij Wijhe neemt hierin al eigen verantwoordelijkheid door ondernemers te attenderen op hun eigen parkeergedrag in de Langstraat. Wel zijn er zorgen over de toekomst van de parkeercapaciteit in combinatie met nieuwe woningbouwontwikkelingen.

Fietsers

Er is een duidelijke behoefte aan verbetering van gedrag van fietsers. Specifieke zorgen worden geuit over de snelheid en de aanwezigheid van (elektrische)fietsen/fatbikes in het gebied.

Inclusie en toegankelijkheid

Wat betreft de toegankelijkheid wordt gesteld dat de mensen die minder goed ter been zijn meer ruimte zouden moeten durven

innemen.

Overig

Een zomerafsluiting, zoals geopperd door Actiecomité Langstraat Verkeersveilig, wordt door de ondernemers van Gastvrij Wijhe gezien als een doodsteek voor de straat. Wijhe profileert zich als boodschappendorp, waar gemak en bereikbaarheid (ook voor bezoekers met de auto) essentieel is. Voor de toekomst wordt voorgesteld om ook het tussenliggende gebied (het gebied tussen de entrees van het (winkel)erf) op te waarderen en meer in te richten als (winkel)erf.



Team Handhaving (gemeente Olst-Wijhe)

Handhaving is vaak het sluitstuk van een verkeersmaatregel. Daarom is het belangrijk om in de evaluatie ook de ervaringen van het team Handhaving van de gemeente Olst-Wijhe mee te nemen.

Naleving van verkeersregels en verkeersveiligheid

Het team Handhaving stelt vast dat de geldende snelheidslimiet van 15 km/u en de voorrangregels binnen het (winkel)erf over het algemeen goed worden nageleefd. Er komen vanuit de weggebruikers geen signalen binnen dat de ter plaatse geldende regels onduidelijk zouden zijn. Wat betreft de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers (gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers) zijn de bevindingen positief. Dit verloopt over het algemeen naar wens.

Handhavingsinzet

Sinds de invoering van het (winkel)erf is er specifiek actie ondernomen op basis van meldingen over parkeeroverlast. Naar aanleiding van deze signalen en de behoefte aan extra toezicht is er een periode van extra inzet geweest gericht op foutparkeerders. Hoewel er gehandhaafd wordt, constateert handhaving dat er nog steeds voertuigen op onjuiste plekken worden geparkeerd.

Handhaving heeft niet nader gespecificeerd wat de exacte frequentie van de huidige handhaving is in vergelijking met de eerdere situatie en of deze inzet van blijvende aard is.

Kaders en capaciteit handhaving

De rol van gemeentelijke handhavers is gericht op het toezien van regels voor stilstaand verkeer, zoals foutparkeren en het gebruik van de blauwe zone.

Voor het handhaven van regels voor rijdend verkeer, waaronder de maximum snelheid van 15 km/u, ligt de bevoegdheid bij de politie en niet bij de gemeente.

Daarnaast is de handhavingcapaciteit beperkt, waardoor er keuzes gemaakt moeten worden in de frequentie en duur van controles. Handhaving kan niet constant aanwezig zijn om het juiste verkeersgedrag af te dwingen.

Het voornemen was om in de kadernota voor 2026 extra capaciteit op te nemen voor handhaving, dit is alleen niet gebeurd. De capaciteit van handhaving is met het invoeren van het (winkel)erf dus niet verder uitgebreid.

Samenvattend

- ◀ Hoewel de toegankelijkheid over het algemeen als positief wordt ervaren, is het effect van het (winkel)erf op de snelheid van het verkeer en de verkeersveiligheidsbeleving volgens de respondenten minimaal. Het aandeel gemotoriseerd verkeer blijft voor alle groepen een belangrijk punt van aandacht.
- ◀ Er is een groot contrast. Ondernemers zien de auto als essentieel voor overleving, terwijl bewoners en bezoekers juist pleiten voor het verder weren van gemotoriseerd verkeer.



06

Conclusies

Toetsing aan de oorspronkelijke doelen



Conclusies

Zijn de doelen behaald?

Het doel van deze evaluatie is om na te gaan of de doelen die staan beschreven in de adviesnota voor burgemeester en wethouders (verkeerssituatie Langstraat, 18 juni 2024) zijn behaald. Op basis van onder andere deze doelen zijn conclusies geformuleerd over het functioneren van de Langstraat als (winkel)erf.

Sluipverkeer

Een doel dat staat beschreven is dat het instellen van een (winkel)erf moet gaan bijdragen aan het verminderen van sluipverkeer. Hoewel de indruk bestaat dat het sluipverkeer is afgenomen, mag dit door gelijktijdige werkzaamheden in de omgeving niet cijfermatig onderbouwd worden.

Parkeren

Een ander doel dat staat beschreven is dat het (winkel)erf moet bijdragen aan het behouden van voldoende parkeerplek. In deze evaluatie is niet gekeken naar of er voldoende parkeercapaciteit is door middel van een parkeeronderzoek. Dit is destijds wel meegenomen in het onderzoek van Goudappel in 2023/2024.

Wel is er gekeken naar de inrichting en zichtbaarheid van de parkeervakken. De zichtbaarheid van de parkeervakken is ondermaats, wat leidt tot foutparkeren. Daarnaast is parkeren in relatie tot nieuwe ontwikkelingen een punt waar aandacht voor moet blijven bestaan.

Veiligheid voor voetgangers

Het (winkel)erf had als doel om bij te dragen aan het verhogen van een veilig gevoel voor voetgangers, specifiek voor kwetsbare bezoekers. Het subjectieve veiligheidsgevoel van voetgangers is niet verbeterd door het wijzigen van de Langstraat naar een (winkel)erf. Anderzijds is er ook geen sprake van een afname van het veiligheidsgevoel. Zij voelen zich even veilig als eerst.

Bereikbaarheid Langstraat voor gemotoriseerd verkeer

Het bereikbaar houden van de Langstraat voor gemotoriseerd verkeer was ook een doel. De bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en bevoorrading is goed gebleven. Gemotoriseerd verkeer is in de huidige situatie nog steeds welkom.

Fiets

Een onderdeel dat niet in de doelen stond beschreven, maar wat in deze evaluatie wel vaak is benoemd, is de rol van de fietser in de Langstraat. Fietsers worden op dit moment als een grotere bron van onveiligheid en hinder ervaren dan auto's. Dus ondanks dat de rol van de fietser niet expliciet in de doelen staat beschreven, is het gedrag van de fietser een belangrijk aandachtspunt.

Conclusie

Hoewel het aanwijzen van het (winkel)erf een belangrijke stap is geweest in het verbeteren van de verblijfskwaliteit, is de gewenste gedragsverandering en verhoging van het veiligheidsgevoel op dit moment nog niet volledig gerealiseerd. De juridische status van het (winkel)erf is duidelijk, maar de fysieke inrichting van het tussenliggende gebied nodigt gemotoriseerd verkeer en fietsers nog onvoldoende uit om hun gedrag aan te passen aan de principes die behoren bij een (winkel)erf. De huidige handhavingssinzet is vooral reactief en gericht op parkeeroverlast na meldingen. Zonder actieve en zichtbare handhaving op gedrag, blijft de gewenste gedragsverandering bij automobilisten en fietsers achter wege. Ondanks de duidelijke juridische status van het erf.

Gedragsverandering kost tijd. De aanwijzing tot (winkel)erf is een goede juridische basis, maar zonder voldoende fysieke aanpassingen in de openbare ruimte en inzetten op handhaving blijft het gewenste gedrag bij automobilisten en fietsers achter wege.

Om de doelen te behalen, is een combinatie nodig van meerdere maatregelen. Denk aan het optimaliseren van de fysieke ruimte, actieve handhaving op gedrag en het geven van voldoende tijd aan de weggebruikers om te wennen aan de nieuwe situatie.

In het volgende hoofdstuk staat concreet beschreven welke maatregelen bij zouden kunnen dragen aan het optimaliseren van het (winkel)erf.



07

Aanbevelingen

Concrete actiepunten voor de korte en lange termijn



De evaluatie laat zien dat de gewenste gedragsverandering vooralsnog achter blijft. De onderstaande optimalisaties zijn gericht op het versterken van de verblijfskwaliteit, het verbeteren van de toegankelijkheid en het aanpakken van nieuwe knelpunten zoals fietsers.

Om tot een effectief advies te komen, zijn de uitkomsten van het objectieve en subjectieve onderzoek samengebracht. Cijfers vertellen niet het hele verhaal, de beleving op straat is minstens zo belangrijk. De verzamelde data (zowel objectief als subjectief) is gecombineerd met vakkennis van mobiliteitsexperts, waardoor er een praktisch advies is opgesteld dat varieert van quick-wins tot structurele ingrepen.

Korte termijn

Deze acties zijn gericht op zogenoemde quick-wins. Dit zijn maatregelen die met relatief weinig middelen een groot effect hebben op het functioneren van de Langstraat als (winkel)erf.

- ◀ **Verbeteren zichtbaarheid parkeervakken.** De huidige blauwe strepen, die de locaties aangeven waar geparkeerd mag worden, zijn slecht zichtbaar. Dit leidt tot onbewust foutparkeren. Door de vakken te markeren met een afwijkende kleur bestrating of duidelijkere markering, wordt voor iedereen duidelijk waar geparkeerd mag worden en waar niet.
- ◀ **Gedragscampagne ‘Gast in de Langstraat’.** Organiseer in het

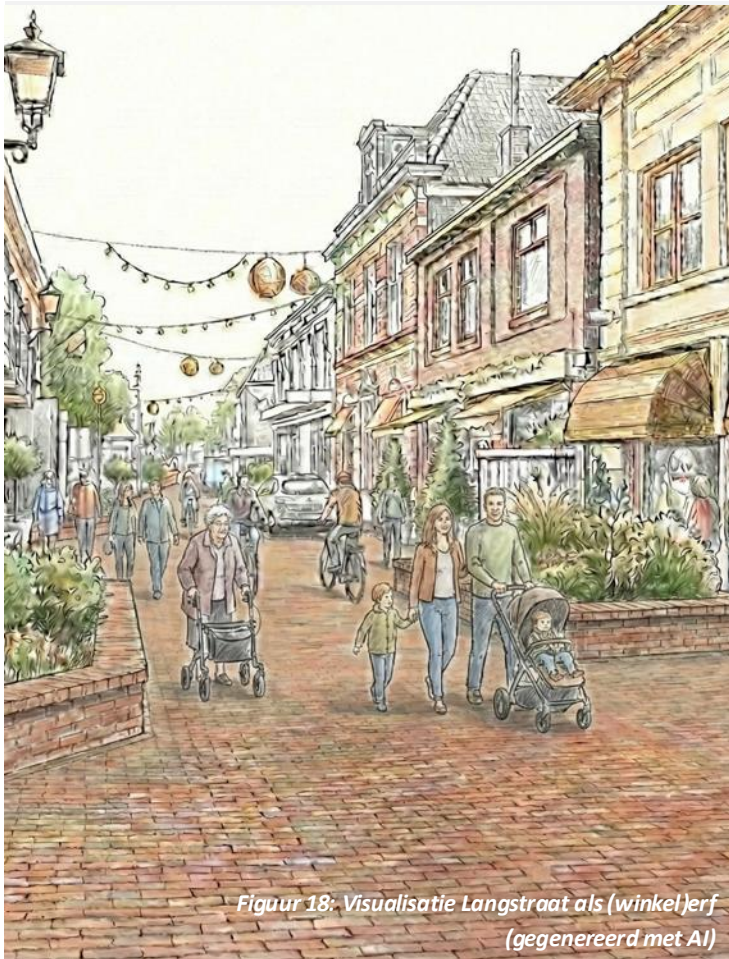
voorjaar publieksacties. In plaats van direct beboeten, worden automobilisten en fietsers actief aangesproken op hun verkeersgedrag. Het advies is om dit samen met de ondernemers op te pakken, aangezien zij ook baat hebben bij een goed functionerend (winkel)erf en inzet van handhaving niet ongelimiteerd is.

- ◀ **Getrapte handhavingsstrategie.** Dit is een vervolg op de hierboven genoemde gedragscampagne. Zet in op een attentiefase waarin vertegenwoordigers van de Langstraat, bijvoorbeeld vanuit Gastvrij Wijhe, en handhaving weggebruikers gericht wijzen op de regels die van kracht zijn in een (winkel)erf. Pas na een bepaalde periode wordt overgegaan op een strikter handhavingsregime.



Figuur 17: Voorbeeld hoe parkeervakken te verduidelijken (gegenereerd met AI)





Figuur 18: Visualisatie Langstraat als (winkel)erf (gegenereerd met AI)

Middellange termijn

Deze fase richt zich op het versterken van het erf-karakter, zonder dat de straat een ingrijpende reconstructie hoeft te ondergaan.

- ◀ **Optimalisatie tussenliggende gebied.** Het gebied tussen de entrees oogt nu nog teveel als een reguliere straat. In overleg met ondernemers kunnen extra objecten (zoals plantenbakken, bankjes of extra fietsparkeervoorzieningen) worden geplaatst om de rechtstand van de weg te breken, meer in te zetten op verblijfskwaliteit en daarmee de snelheid van verkeer en het doorgaande karakter van de Langstraat te doen afnemen.
- ◀ **Dialoog over uitstallingen en toegankelijkheid.** Start een specifiek overleg tussen de gemeente, ondernemers en belangenverenigingen voor mensen die minder mobiel zijn. Het doel is het opstellen van een set praktische uitgangspunten, waarbij er ruimte blijft voor commerciële uitstallingen, maar de toegankelijkheid in de Langstraat wordt gegarandeerd.
- ◀ **Jaarlijks verkeersoverleg Langstraat.** Behoud de goede banden met zowel de ondernemers als andere belanghebbenden door jaarlijks met een afvaardiging de voortgang te bespreken. Door de dialoog gaande te houden, kan bijtijds worden bijgestuurd indien nodig.

Lange termijn

Grote wijzigingen aan het profiel van de Langstraat worden gekoppeld aan geplande rioleringswerkzaamheden.

- ◀ **Herinrichting bij vervanging riool in 2040.** Rond 2040 staan werkzaamheden aan het riool in de Langstraat op de planning. Dit is het moment waarop de hele straat open gaat en er kansen zijn om het profiel van de Langstraat volledig als (winkel)erf in te richten, indien dan nog steeds noodzakelijk. Dit is het moment om de Langstraat als (winkel)erf in te richten, waarbij er geen onderscheid wordt gesuggereerd door de aanwezigheid van een molgoot tussen de rijbaan en het trottoir en het erf-karakter wordt benadrukt door de inrichting van de openbare ruimte.
- ◀ **Alternatieve hoofdfietsroute.** Conform het fietsverkeersplan moet op termijn de noord-zuid fietsverbinding, die op dit moment nog door de Langstraat loopt, worden verplaatst naar een route langs de N337. Dit ontlast de Langstraat van snelle, doorgaande fietsers en versterkt de verblijfsfunctie van de Langstraat voor bezoekers.

Een (winkel)erf is een uniek concept wat nog op niet veel plekken in Nederland is ingevoerd. Op de volgende pagina staan daarom voorbeelden weergegeven van voetgangersgebieden die kenmerken hebben van een (winkel)erf.



Figuur 19: Voetgangergebied Dalftsen



Figuur 21: Voetgangergebied Drachten



Figuur 22: Voetgangergebied Dalftsen



Figuur 20: Voetgangergebied Drachten



Figuur 23: Shared Space Haren

Bijlagen

Bijlage 1: Resultaten verkeerstellingen

Bijlage 2: Snelheidsgegevens



Bijlage 1: Resultaten verkeerstellingen

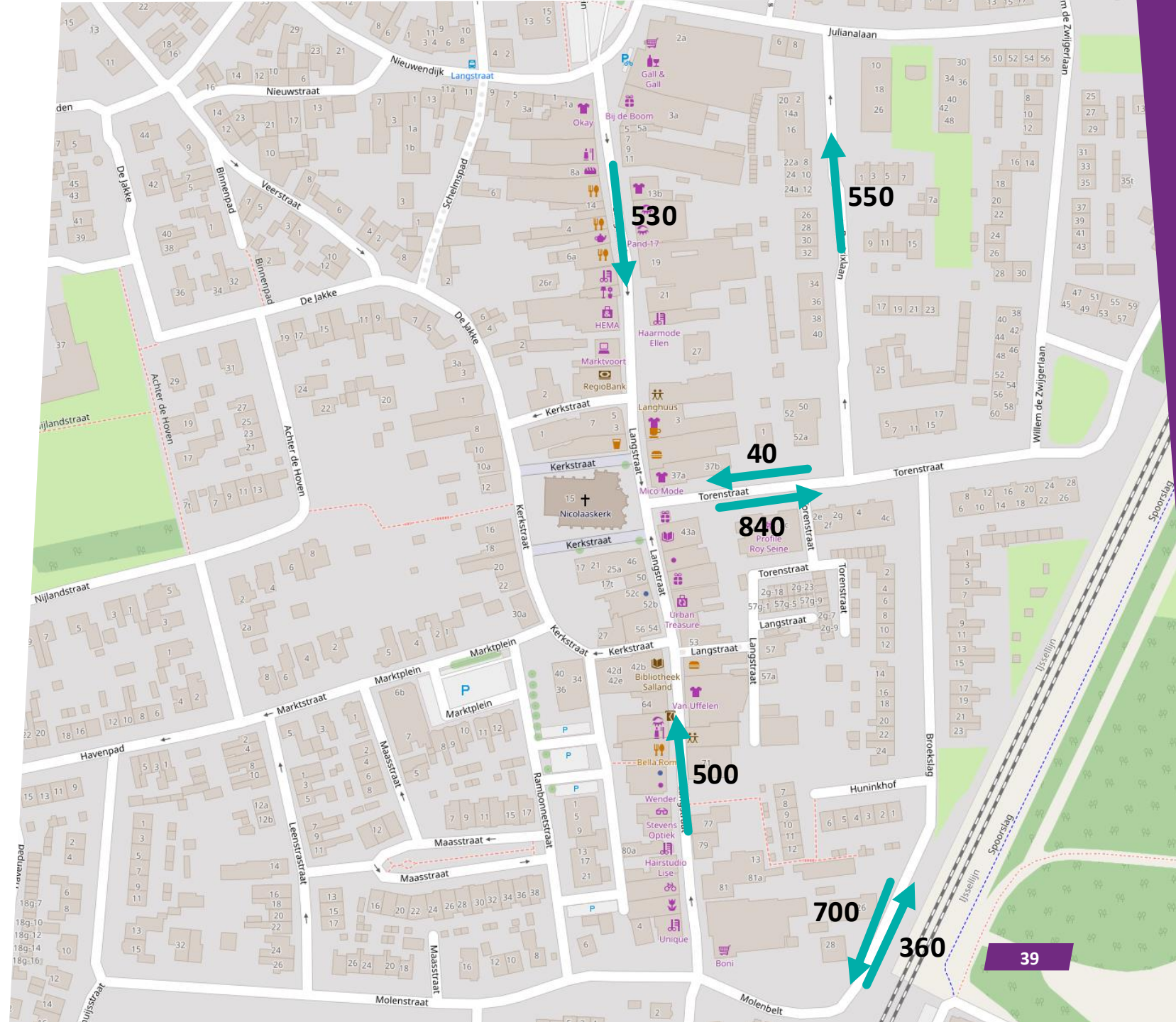


Werkdag

Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op een werkdag

Telgegevens

3 tot en met 7 juli 2023



Werkdag

Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op een werkdag

15-11-2025 t/m 21-11-2025

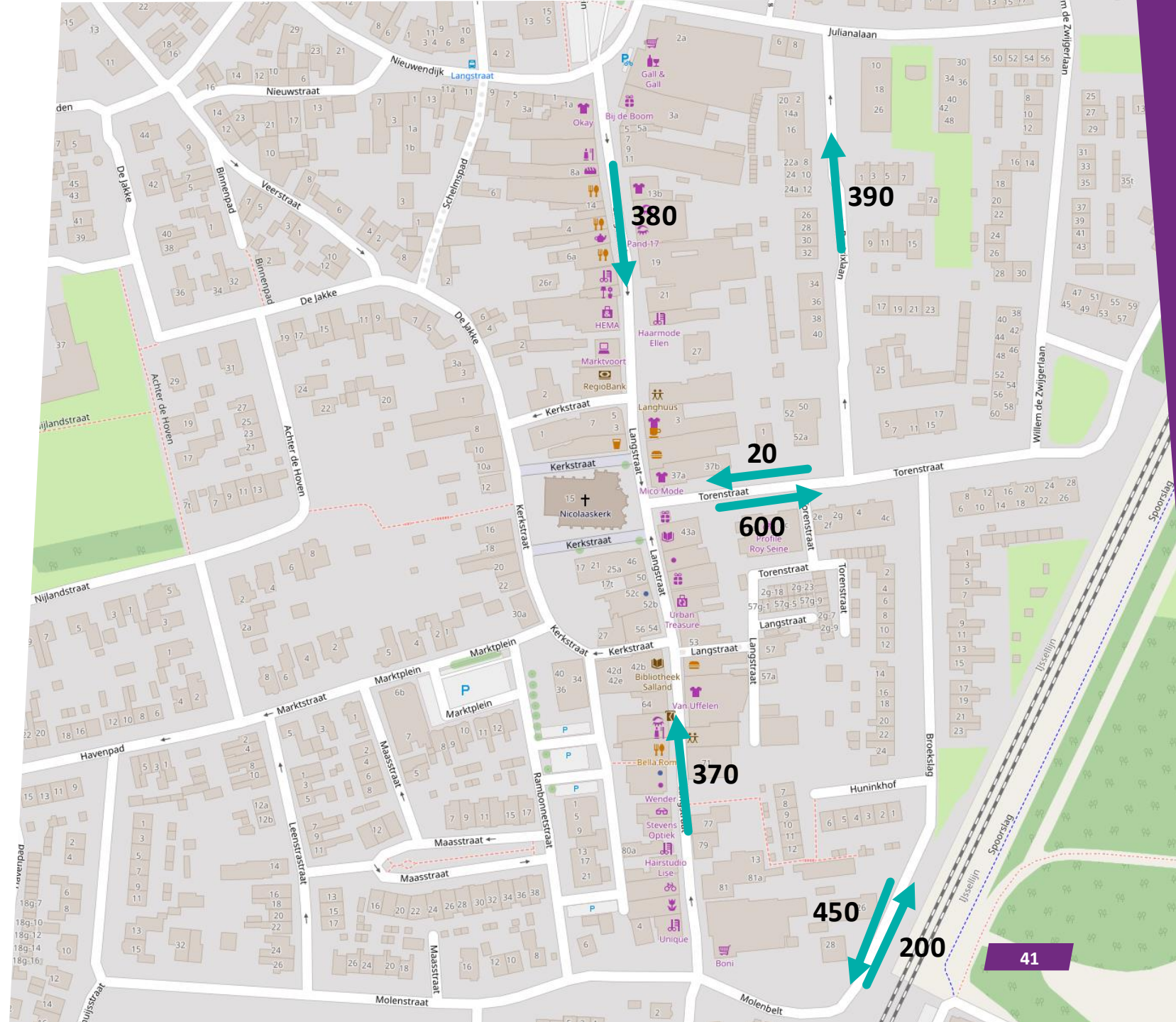


Weekenddag

Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op een weekenddag

Telgegevens

3 tot en met 7 juli 2023



Weekenddag

Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op een weekenddag

15-11-2025 t/m 21-11-2025



Bijlage 2: Snelheidsgegevens



Snelheid Langstraat Noord(Wegvak tussen Oranjelaan en Torenstraat)

LANGSTRAAT			
Linkld	1079649026T		
Lengte	134 meter		
Snelheidslimiet	30		
Freeflow	18		
Kaart			
Kaartweergave	Geen		
Maximale snelheid	44		
	Alles	Zonder vertraging	Tijdens vertraging
V85	21,3	24,5	11,4
Vgem	11,5	18,3	5,9
Voertuigen	1.490	671	819
Mediaan	1,0	16,0	1,0
Modus	12,0	18,0	4,0
Reistijd	39s	25s	1m 26s

Snelheid februari 2024

LANGSTRAAT			
Linkld	1079649026T		
Lengte	134 meter		
Snelheidslimiet	30		
Freeflow	18		
Kaart			
Kaartweergave	Geen		
Maximale snelheid	37		
	Alles	Zonder vertraging	Tijdens vertraging
V85	20,9	24,3	11,0
Vgem	11,6	18,4	6,1
Voertuigen	926	413	513
Mediaan	1,0	14,0	1,0
Modus	11,0	18,0	5,0
Reistijd	40s	25s	1m 22s

Snelheid augustus 2024

LANGSTRAAT			
Linkld	1079649026T		
Lengte	134 meter		
Snelheidslimiet	30		
Freeflow	18		
Kaart			
Kaartweergave	Geen		
Maximale snelheid	43		
	Alles	Zonder vertraging	Tijdens vertraging
V85	20,0	23,5	12,9
Vgem	11,3	18,0	6,8
Voertuigen	1.322	526	796
Mediaan	1,0	20,0	1,0
Modus	11,0	18,0	6,0
Reistijd	41s	25s	1m 14s

Snelheid februari 2025

LANGSTRAAT			
Linkld	1079649026T		
Lengte	125 meter		
Snelheidslimiet	30		
Freeflow	10		
Kaart			
Kaartweergave	Geen		
Maximale snelheid	44		
	Alles	Zonder vertraging	Tijdens vertraging
V85	19,4	21,5	7,2
Vgem	11,0	14,8	4,0
Voertuigen	1.380	896	484
Mediaan	1,0	14,0	1,0
Modus	11,0	15,0	4,0
Reistijd	38s	28s	1m 56s

Snelheid augustus 2025



Snelheid Langstraat Zuid (Wegvak tussen Kerkstraat en Hunikhof)

LANGSTRAAT			
LinkId	999141037F		
Lengte	60 meter		
Snelheidslimiet	30		
Freeflow	20		
Kaart			
Kaartweergave	Geen		
Maximale snelheid	39		
	Alles	Zonder vertraging	Tijdens vertraging
V85	25,0	26,5	14,6
Vgem	16,5	21,0	8,0
Voertuigen	1.169	767	402
Mediaan	22,0	22,0	1,0
Modus	18,0	21,0	7,0
Reistijd	12s	10s	27s

Snelheid februari 2024

LANGSTRAAT			
LinkId	999141037F		
Lengte	60 meter		
Snelheidslimiet	30		
Freeflow	20		
Kaart			
Kaartweergave	Geen		
Maximale snelheid	38		
	Alles	Zonder vertraging	Tijdens vertraging
V85	25,1	27,4	12,7
Vgem	15,2	21,1	7,5
Voertuigen	752	425	327
Mediaan	1,0	21,0	1,0
Modus	16,0	21,0	7,0
Reistijd	13s	10s	28s

Snelheid augustus 2024

LANGSTRAAT			
LinkId	999141037F		
Lengte	60 meter		
Snelheidslimiet	30		
Freeflow	20		
Kaart			
Kaartweergave	Geen		
Maximale snelheid	41		
	Alles	Zonder vertraging	Tijdens vertraging
V85	22,1	25,6	12,8
Vgem	14,4	19,9	7,6
Voertuigen	762	420	342
Mediaan	15,0	17,0	1,0
Modus	15,0	19,0	7,0
Reistijd	14s	10s	27s

Snelheid februari 2025

LANGSTRAAT			
LinkId	999141037F		
Lengte	62 meter		
Snelheidslimiet	30		
Freeflow	22		
Kaart			
Kaartweergave	Geen		
Maximale snelheid	43		
	Alles	Zonder vertraging	Tijdens vertraging
V85	21,5	24,8	14,5
Vgem	13,2	20,3	8,7
Voertuigen	944	367	577
Mediaan	1,0	18,0	1,0
Modus	14,0	20,0	9,0
Reistijd	16s	10s	25s

Snelheid augustus 2025

