

Opdrachtgever	Gemeente Losser
Datum	3 november 2021
Auteur	Gerwin de Boer
Kenmerk	10218.03112021.N01.01
Kenmerk opdrachtgever	[Kenmerk opdrachtgever]
Status	Definitief
Pagina	1/11

1. Kwaliteitsimpuls De Lutte, Onderbouwing Verkeer

De aanleiding van de kwaliteitsimpuls voor de Lutte kent zijn oorsprong in de problematiek met de riolering en de hemelwateroverlast. Daarnaast wil de gemeente inzetten op een leefbaar en toekomstbestendig dorp met voorzieningen en ruimte te bieden voor recreatie en toerisme. Met een interdisciplinair team is in 2016 – 2017 de integrale kwaliteitsimpuls De Lutte opgesteld.

Een belangrijk onderdeel uit de kwaliteitsimpuls is de herinrichting van het centrum. In het voorjaar van 2017 is de visie voor het centrum op basis van de technische onderzoeken samen met de klankbordgroep uitgewerkt in een eerste ruimtelijke schets. In juli 2017 is de schets aan het dorp gepresenteerd. Het ontwerp werd positief ontvangen. De schets toont een hoge ambitie voor het centrum van de Lutte. Een centrumplein met ruimte voor recreatie en toerisme maar ook ruimte voor parkeren, voorzieningen als winkels, de kerk en de school. Het 1e schetsontwerp betekende wel gesprekken voeren en afspraken maken over grondgebruik, grondruil, koop en verkoop en meer onderzoeken. In de afgelopen periode zijn die onderzoeken uitgevoerd en zijn er subsidies binnengehaald. Ook is in de tussentijd o.a. het gezondheidscentrum ontwikkeld en is het voorterrein van Erve Boerrigter heringericht. Beide ontwikkelingen passen binnen de kernwaarden en geven invulling geeft aan de ambities voor het centrum.

In de periode van 2017 tot 2021 zijn de Dorpsstraat en de Lossersestraat volgens de kwaliteitsimpuls uitgewerkt en op straat gerealiseerd. Het ontwerpproces voor het centrumplein is in 2021 opgestart en heeft geleid tot de ontwerpvisie van het centrumplein. Ten behoeve van dit onderzoek is dieper ingegaan op de verkeerskundige aspecten van het plein. In voorliggende onderbouwing is dit beschreven als mede dit niet verloren gaat. Onderdelen die aan de orde komen zijn:

- Werken vanuit een visie
- Een goede verkeersstructuur en inpassing schoolomgeving
- Auto en fietsparkeren

2. Werken vanuit een visie

Vanuit verkeer zijn bij een herinrichting drie thema's van belang:

1. Verkeersveiligheid
2. Leefbaarheid
3. Bereikbaarheid

Verkeersveiligheid is een vanzelfsprekend thema. De gebruikers van de wegen moeten hier verkeersveilig gebruik van kunnen maken. In Nederland is hiervoor sinds de jaren '90 het landelijke 'Duurzaam Veilig'-beleid van toepassing. Dit houdt in dat de functie, het gebruik en de inrichting van een weg op elkaar zijn afgestemd. Is dat het geval, dan is in de basis de verkeersveiligheid voldoende geborgd. Voor bijzondere situaties zijn hierbinnen 'gestandaardiseerde' maatregelen beschikbaar.

Leefbaarheid is de mate waarin het verkeer wordt opgenomen in de omgeving. Hierbij zijn termen als geluidshinder en trillinghinder als gevolg van verkeer aan de orde. Er is sprake van een goede leefbaarheid wanneer het verkeer niet dominant aanwezig is. In een kern als De Lutte is dit het uitgangspunt.

Met bereikbaarheid wordt bedoeld de mate waarin een individu een bestemming kan bereiken. Voor De Lutte geldt als criterium dat iedereen binnen een acceptabele reistijd zijn bestemming moet kunnen bereiken. Doordat De Lutte een relatief kleine kern is dat goed ontsloten is (en blijft) via het rijkswegennet (A1) en provinciaal wegennet (Bentheimerstraat) is de bereikbaarheid met de huidige verkeersstructuur goed.

Voor de verandering van de kern De Lutte staan de thema's in de goede volgorde van belangrijkheid. Voor de uitwerking van het ontwerp wordt op basis hiervan het volgende uitgangspunt gehanteerd:

*Iedereen die gebruik maakt van het wegennet van De Lutte moet op een **veilige** manier met gepaste **snelheid** zijn bestemming kunnen **bereiken**.*

Om dit te kunnen bereiken, werken we aan de volgende opgaven:

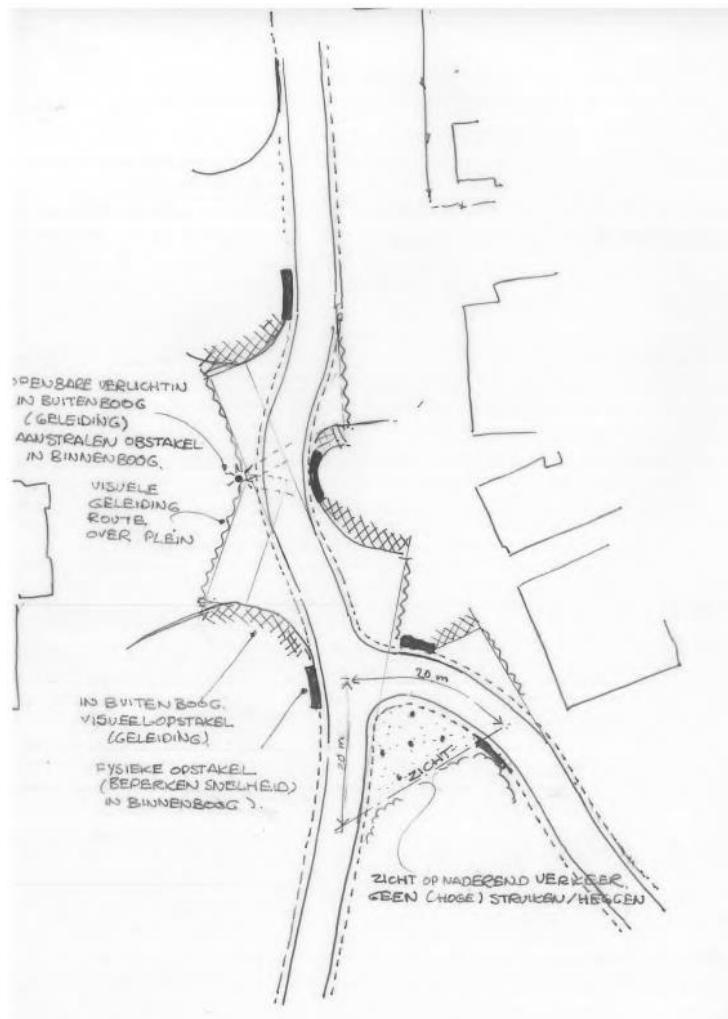
1. het uitbreiden van het 30 km/h-gebied;

2. het doorgaande vrachtverkeer leiden we om de kern;
3. een wegvakinrichting die past bij de functie van de weg;
4. een bijzondere vormgeving van 'het plein'.

Deze opgaven zijn als volgt op het centrumplein uitgewerkt.

1. Binnen het hele dorp De Lutte, en dus ook in het centrum, richten we in als een verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/h. Binnen een verblijfsgebied wordt uitgegaan van gelijkwaardigheid. Fietsers en gemotoriseerd verkeer rijdt gemengd op de rijbaan en op kruispunten geldt voorrang van rechts. Daar waar de rechtsstanden te lang worden zijn aanvullende snelheid remmende maatregelen mogelijk. Zo worden op de aansluitingen van de Nieuwstraat en de Boerrigterstraat op de Plechelmusstraat plateau's toegepast om de zijweg (voorrang van rechts) te accentueren en de snelheid te verlagen en de centrumplein opgang te duiden. Ook op de Lossersestraat (kort na de Esserweg) en op de Dorpstraat start het plein met een verhoging. Je rijdt als het ware het plein op.
2. De Lutte is een dorp in een landelijk gebied. We houden dus rekening met grote voertuigen door het centrum, maar proberen dat te beperken. Dit doen we door vrachtverkeer dat een herkomst of bestemming heeft binnen het dorp toe te staan, maar vrachtverkeer dat dat niet hoeft de doorgang te verbieden. Met bebording wordt dit duidelijk gemaakt. Aanvullend verwijzen we vrachtverkeer, dat bijvoorbeeld via de Lossersestraat naar Losser wil rijden, via de snelweg en de provinciale weg naar Losser. Voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming in het buitengebied tussen De Lutte en Losser is dit een grote omweg. Om die reden verbeteren wij de Postweg voor grotere voertuigen zodat die verkeersveilig de route om de kern (Postweg – Lossersedijk) kunnen rijden. Een bijkomend voordeel is dat ook landbouw verkeer gebruik kan maken van dit alternatief. In het brede participatie proces is namelijk afgesproken dat het niet wenselijk is dat landbouw verkeer door het centrum rijdt, maar zeker niet tijdens schooltijden (8.15 – 8.30 uur en rond 14.00 – 14.30 uur). Voor het doorgaande landbouw verkeer is er met de Postweg een alternatief beschikbaar. Natuurlijk blijven er grote voertuigen rijden in het centrum. Denk aan de bevoorrading, de vuilniswagens of verhuiswagens. Graag wel met gepaste snelheid en oog voor het tijdstip dat scholen starten of uitgaan. Het is wenselijk bevoorrading of lossen van grondcontainers hier rekening mee te houden. In het ontwerp is rekening gehouden met de maatvoering van deze voertuigen.
3. Een goede wegvakinrichting zorgt voor een veilige situatie. Niet te breed en niet te smal. De Plechelmusstraat krijgt dezelfde breedte als de Dorpsstraat en de Lossersestraat. Hierdoor kunnen fietsers en automobilisten elkaar goed passeren en indien nodig twee grote voertuigen met gepast snelheid.

4. Het centrumplein is een bijzondere situatie. We gaan uit van één groot plein waar overheen een rijloper ligt. Alles op 1 niveau, de rijloper is met verzonken banden zichtbaar gemaakt. De rijloper slingert over het plein op die manier dat de snelheid wordt geremd. De ligging van de rijloper wijkt af van de huidige ligging. Op het kruispunt van de Lossersestraat – Dorpstraat – Plechelmusstraat is de bocht 'omgeklapt' richting de kerk. Hierdoor ontstaat ruimte voor extra terrassen en een looproute ten oosten van het plein. Personenauto's kunnen samen door de bochten, een groter voertuig gaat er alleen door. Hierbij is voldoende zicht en uitwijk mogelijkheden belangrijk. Op het net genoemde kruispunt en de Beatrixstraat geldt weer de gelijkwaardigheid. Het parkeerterrein op en af wordt met voorrang geregeld.



Figuur 2.1: situatieschets bochtig over het plein

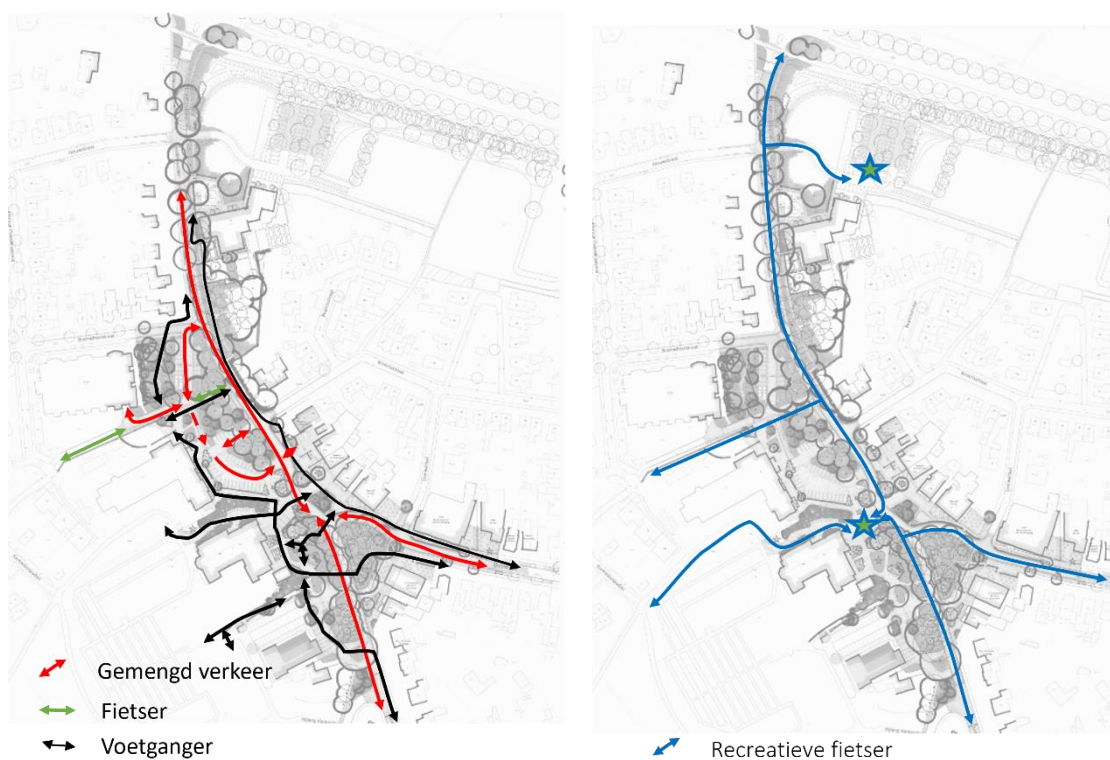
3. Een goede verkeersstructuur en inpassing schoolomgeving

In een centrum komen veel functies bij elkaar. Een goede verkeersstructuur kan helpen om conflicten tussen verkeersdeelnemers te voorkomen. Hoewel het basisuitgangspunt is het mengen van verkeerstromen hebben we in de verkeersstructuur ook kwetsbare stromen gescheiden gehouden. We hebben het dan over de voetgangers (zwarte lijn structuur) en de fietsers (groen). Door de openbare ruimte van gevel tot gevel samen herin te richten is de mogelijkheid ontstaan de voetgangers (waaronder schoolgaande kinderen) op een organische manier buiten het plein om te leiden. Hierdoor hebben voetgangers een eigen veilige plaats in de openbare ruimte, buiten de rijloper en buiten het parkeerterrein. De voetpaden liggen ten oosten en westen van de Plechelmusstraat en verbinden ook Erve boerrichter (overloop parkeren) met elkaar.

Een extra aanleiding om het Pastoor Rudingpad alleen voor de fietser open te stellen is de aanwezigheid van de Basisschool Sint Plechelmus op het plein. Gedurende de ochtendstart van de school is het druk met brengen van kinderen te voet, met de fiets en met de auto. De huidige situatie vraagt om een verbetering, omdat de verkeerstromen naar de Kiss & Ride strook, de uitgang van het appartementen complex de Elfterborgh en de toegang tot de fietsenstalling van de school voor te veel conflicten en onveiligheid zorgt. Met de nieuwe verkeersstructuur is het Pastoor Rudingpad alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers en worden zij niet gemengd met het autoverkeer. Automobilisten kiezen om te parkeren op een nieuwe parkeerplaats in het park voor de Elfterborgh of rijden door naar de Kiss & Ride door naar het parkeerterrein op het plein. Gemotoriseerd verkeer kruist de fietsers/voetgangers haaks waardoor er goed zicht is en met zeer lage snelheid. De in- en uitgang van de Elfterborgh vindt plaats via het Pastoor Rudingpad en het parkeerterrein of de Kiss & Ride strook. De Kiss & Ride strook voor de school wordt ingericht als een rijloper met een 'trottoir' er langs. Bij het afzetten (Kiss) van de kinderen staat het voertuig feitelijk in de weg voor de voertuigen er achter. Dit voorkomt dat ouders de Kiss & Ride strook als parkeerstrook gebruiken. Mede hierdoor ontstaat er ook ruimte die wordt teruggegeven aan het voorplein van de school (buiten het hek) waar wachtende ouders met de fiets zich kunnen opstellen. Het conflict tussen wachtende ouders nabij de uitgang van de Elfterborgh is hiermee ook opgelost.

Naast het dagelijkse verkeer kenmerkt De Lutte zich natuurlijk ook door zijn recreatieve karakter. Daarop is ook de recreatieve fietsstructuur inzichtelijk gemaakt en opgenomen in het centrumplein ontwerp. Belangrijk aandachtspunt hierin is de centrale verzamelplaats voor fietsbezoekers die voorheen nog wel eens op de weg voor de helle hond was. Nu is de ruimte voor de kerk hiervoor vrijgehouden met de nodige bezienswaardigheden erbij. Een goede gelegenheid om fietsers daarheen te geleiden en de juiste route te wijzen.

In figuur 3.1 is de nieuwe verkeerstructuur en recreatieve fietsroutes opgenomen.



Figuur 3.1: Nieuwe verkeerstructuur voor gemengd verkeer (gemotoriseerd en fiets), exclusief voor fiets verkeer (groen) en de voetganger (zwart)

4. Auto- en fietsparkeren in balans

Het centrum is voor veel mensen een bestemming. Om die reden moet er ruimte zijn om de auto of de fiets te parkeren.

4.1 Autoparkeren in balans

Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van het parkeeronderzoek uit 2016 wat voor het centrum is herhaald in 2021. Beide onderzoeken hebben plaatsgevonden in september. In het parkeeronderzoek van 2016 waren in het centrum 81 parkeerplaatsen beschikbaar met een bezetting van 51 parkeerplaatsen op het drukste uur op zaterdag. In het onderzoek in 2021 is de bezetting toegenomen naar 60 parkeerplaatsen toegenomen. De dagelijkse parkeerbehoefte wordt op die manier vastgesteld op 50 tot 60 auto's.

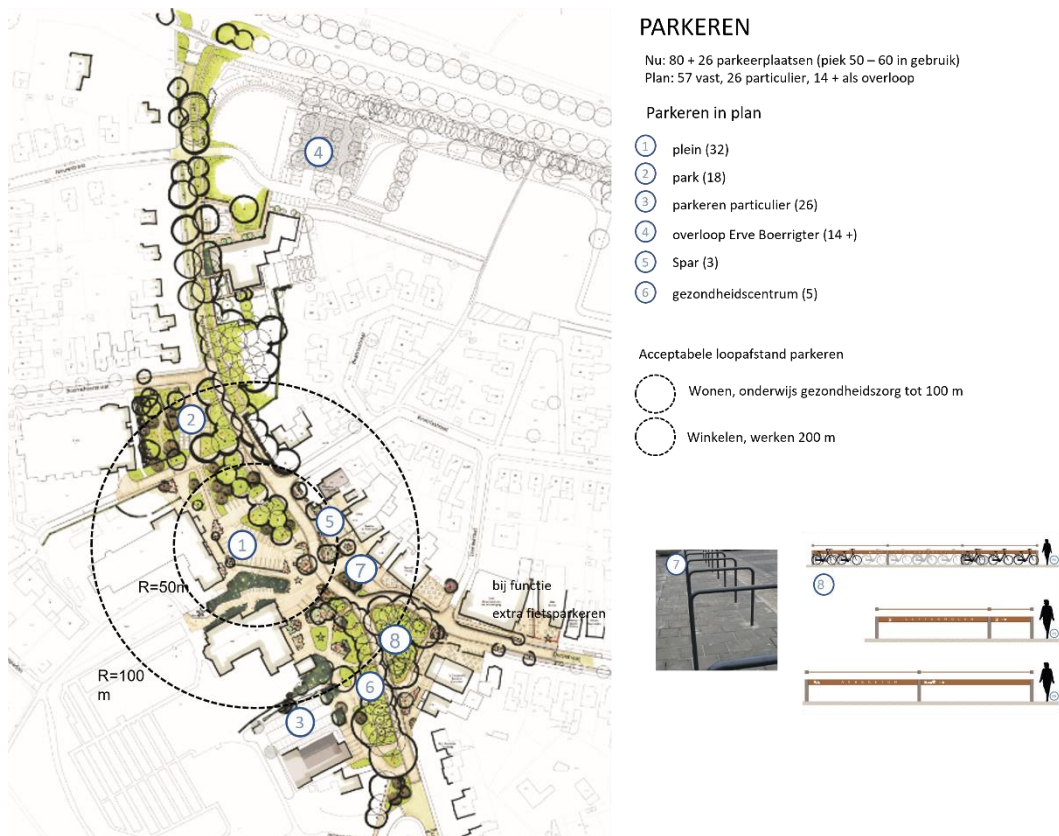
Ten opzichte van 2016 is het centrum uitgebreid met 26 particuliere parkeerplaatsen van Lutters Kwartier en is het Gezondheidscentrum (inclusief 5 eigen parkeerplaatsen) als functie toegevoegd aan het centrum. Daarnaast is op het parkeerterrein van Erve Boerrigter rekening gehouden met 14 + 46 extra parkeerplaatsen als overloop voor het centrum. De beschikbare capaciteit neemt daarmee toe van 81 naar 118, maar wordt wel verdeeld in centrum parkeren en overloop parkeren.

Een goede verdeling over deze terreinen kan doordat er rekening is gehouden met:

- Het dagelijkse en huidige gebruik van de centrumfuncties terug te brengen rondom het plein van 58 parkeerplaatsen (waarvan 32 op het plein, 18 in het park voor de Elfterborgh, 3 bij de Spar en 5 nabij het gezondheidscentrum);
- Het terrein bij Erve Boerrigter (14 + 46) en het particuliere parkeerterrein (26) Lutters Kwartier te gebruiken als overloop bij grote parkeervraag zoals bij feesten en partijen;
- Toeristen die een fietsrit starten te verleiden de auto te parkeren bij Erve Boerrigter.

Daarnaast wordt in het ontwerp voorzien in gehandicaptenparkeerplaatsen volgens de norm van 2% van het aantal parkeerplaatsen.

In figuur 4.1 zijn de locaties weergegeven.



Figuur 4.1: Auto- en fietsparkeren in het ontwerp

Op drie specifieke functie moet nader worden ingezoomd. Dit betreft de SPAR, het Lutke en de basisschool.

De SPAR is de enige supermarkt in het centrum. Bij een supermarkt hoort parkeren in de directe omgeving te liggen. De Richtlijnen geven acceptabele loopafstanden van 200 tot 600 meter afhankelijk waar de winkel ligt. In een dorp als De Lutte is nabijheid van 200 meter al ver. De grootste concentratie parkeerplaatsen, op het plein, liggen binnen 50 meter van de winkel en daarmee op een prima acceptabele loopafstand. Daarbij is de toegang tot het parkeerterrein recht tegenover de SPAR gesitueerd zodat de afstand zo kort mogelijk is. Gezien de korte loopafstanden is het niet noodzakelijk om direct voor de SPAR parkeerplaatsen toe te voegen. De toevoeging van slechts enkele parkeerplaatsen zorgt eerder voor verstoring dan een werkelijk toevoeging aan de kwaliteit van de winkel. Meer verstoring omdat de kans klein is dat er nog een parkeerplaats vrij is en men alsnog naar het

grote parkeerterrein moet om te parkeren. Meer verstoring omdat de kwaliteit van het terrein voor de SPAR, waar de voetganger het primaat heeft, grotendeels ingenomen wordt door parkeerplaatsen. Desondanks is, naar aanleiding van het participatieproces, ruimte gezocht voor enkele (3) parkeerplaatsen voor de deur. Deze zijn nu toegevoegd aan het ontwerp.

Het Lutke is een horecagelegenheid met cafetaria functie. Het Lutke is gelegen aan de Dorpstraat aan het begin van het plein. De wens leeft om twee parkeerplaatsen voor het Lutke op te heffen ten gunste van een terras. Op dit moment wordt daarin niet voorzien omdat hiermee de parkeerdruk in de Dorpstraat onder druk komt te staan. Dit heeft te maken met de functie van een cafetaria waarbij de bezoekers kort parkeren en daarmee geen lange loopafstanden accepteren en de bezoekers in de avonduren komen wanneer ook de bewoners in de straat thuis zijn en de parkeercapaciteit dus beperkt is. Het extra onttrekken van parkeerplaatsen in de Dorpstraat is daarom ongewenst en is niet opgenomen in het ontwerp.

De basisschool heeft ook een parkeerbehoefte. De school gaat uit van ongeveer 300 leerlingen die worden ondergebracht in 13 lokalen. Uit ervaringscijfers en kencijfers van het CROW kan worden afgeleid dat tijdens de ochtendpiek er ongeveer 20 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn voor het brengen van de kinderen, 5 plekken in de Kiss & Ride strook en ongeveer 14 parkeerplaatsen voor personeel. Deze laatste groep is de hele dag aanwezig. De andere parkeerders zijn kortparkeerders en om 8.45 weer weg. Rond die tijd is er voldoende parkeercapaciteit om dat op te vangen. Het werkelijke aantal langparkeerders zijn al meegenomen als dagelijkse parkeerders in het parkeeronderzoek en worden der halve teruggebracht in het ontwerp.

4.2 Fietsparkeren bij functie en als overloop

Het fietsparkeren is een belangrijk aandachtspunt in De Lutte. Gezien de recreatieve functie van het Dorp kunnen de aantallen zeer uiteen lopen. We maken daarom onderscheid in fietsparkeren in een cluster bij de functie en extra fietsparkeren als een overloop. De clusters bij de functie zijn bedoeld om het fietsparkeren bij de functies te faciliteren, bij voorbeeld voor de SPAR, het TheeLutke. De overloop is vooral nodig bij de horeca waar grote groepen fietsers tegelijk aankomen. Deze tweedeling blijkt ook uit het fietsparkeer onderzoek dat in september 2021 is gehouden. Bij de functies is de fietsparkeerbehoefte ongeveer tot 10 fietsparkeerplaatsen. Als overloop kan dit oplopen tot bijna 100 fietsparkeerplaatsen. In het ontwerp zijn daarom direct bij de functies kleine clusters opgenomen en bij de horeca onder de bomen is gekozen voor een object dat goed past in De Lutte en tevens dienst kan doen

als fietsstalling met aanbindt mogelijkheid. In figuur 4.1 is een voorbeeld van een fietscluster (7) opgenomen en de objecten (8) voor het extra fietsparkeren.

5. Samenvattend

Binnen de kwaliteitsimpuls van De Lutte is het centrumplein en de Plechelmusstraat uit ontworpen om te worden heringericht. Ten aanzien van verkeer is het doel geweest om de thema's verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid uit te werken met daarbij als uitgangspunt dat *Iedereen die gebruik maakt van het wegennet van De Lutte dat op een **veilige** manier met gepaste **snelheid** zijn bestemming moet kunnen **bereiken**.*

In het ontwerp is de verkeersveiligheid uitgewerkt door de uitgangspunten van Duurzaam Veilig toe te passen op de aanpalende straten naar het centrumplein. Maximumsnelheid van 30 km/h, gelijkwaardigheid op kruispunten en af en toe een snelheidsremmer. Op het plein is een bijzondere inrichting gekozen. Door een slingerende rijloper toe te passen en met aandacht voor de inrichting blijft de snelheid laag en wordt het veilig door verkeer te mengen op de rijloper, maar soms het verkeer te scheiden voor kwetsbare verkeersdeelnemers als de schoolgaande jeugd op de fiets en voetgangers. Een goede structuur en inpassing van de schoolomgeving hierin ligt hieraan ten grondslag.

Het centrum is goed te bereikbaar voor iedereen. Er zijn voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen. Vrachtverkeer zijn als bestemmingsverkeer welkom, wel met gepaste snelheid en buiten haal- en brengtijden van de school. Voor hen is, net als voor de grote landbouw voertuigen, een alternatief beschikbaar om De Lutte heen.

