

Gemeente Losser

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Losser

Verkeersonderzoek De Lutte

Huidige situatie verkeer en parkeren

Datum 19 januari 2017
Kenmerk LSR025/Gth/0479.01
Eerste versie

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Losser
Titel rapport	Verkeersonderzoek De Lutte
Kenmerk	LSR025/Gth/0479.01
Datum publicatie	19 januari 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren E. Steijns en R.C.M. Middelhuis
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren G. de Boer, D. Gerritsen en H.M.J. Groot
Projectomschrijving	Beschrijving van de verkeerssituatie op basis van verkeers-tellingen, parkeeronderzoek in 2016, ongevalgegevens en interviews. Vervolgens toetsen van twee maatregelvarianten met behulp van het verkeersmodel.
Trefwoorden	De Lutte, wegenstructuur, centrumontwikkeling, parkeer-onderzoek, verkeersveiligheid, ontwerp

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Kwaliteitsimpuls centrum De Lutte	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Verkeerssituatie	2
2.1	Wegencategorisering	2
2.2	Fietsen en recreatie	3
2.3	Openbaar vervoer	4
2.4	Verkeersintensiteiten en oversteekbaarheid	5
2.5	Verkeersveiligheid	7
2.6	Overige knelpunten en aandachtspunten	8
3	Parkeeronderzoek 2016	10
3.1	Algemeen	10
3.2	Parkeerdruk totale onderzoeksgebied	12
3.3	Parkeerdruk deelgebieden	13
3.4	Parkeermotief totale onderzoeksgebied	20
3.5	Parkeermotief deelgebieden	20
3.6	Conclusie parkeren	22
4	Maatregelen op structuurniveau	24
4.1	Grote voertuigen door het dorp	24
4.2	Berekening effect met behulp van het verkeersmodel	26
5	Conclusies en aandachtspunten voor het ontwerpproces	27
5.1	Conclusies onderzoek	27
5.2	Aandachtspunten voor het ontwerpproces	27

■
■
■
■

2

Verkeerssituatie

2.1 Wegencategorisering

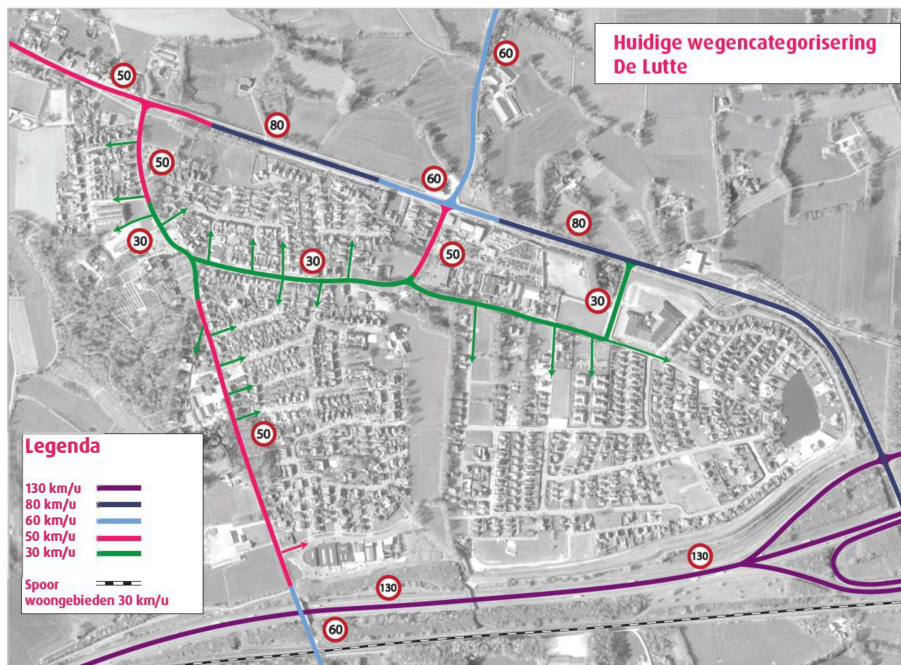
Een duurzame verkeersveiligheid vraagt om een logische en herkenbare categorisering van de wegenstructuur met een onderscheid tussen wegen met een verkeersfunctie (stroom-/gebiedsontsluitingsweg) en wegen met een verblijfsfunctie (erftoegangs-wegen). Dat geldt zowel voor wegen binnen - als buiten de bebouwde kom.

Het hiernavolgende overzicht geeft een beeld van de verschillende typen wegen met de bijbehorende snelheidslimieten.

	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom
stroomweg	70 km/h	100/130 km/h
gebiedsontsluitingsweg	50 km/h	80 km/h
erftoegangsweg	30 km/h	60 km/h

In De Lutte komen verschillende typen wegen voor. Binnen de verblijfsgebieden (30 zones) zijn er ook straten met een vormgeving als (woon)erf, echter zonder de formele status en aanduiding met borden. Het gewenste snelheidsgedrag wordt daar niet bepaald door borden, maar door middel van de inrichting van de (woon)omgeving. De gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom hebben een formele snelheidslimiet van 50 km/h. In De Lutte vormen ze niet een op zichzelf staande 'hoofdwegen'-structuur, maar zijn het overgangsgebieden tussen de echte verblijfsgebieden (30 km/h) en de situatie buiten de bebouwde kom.

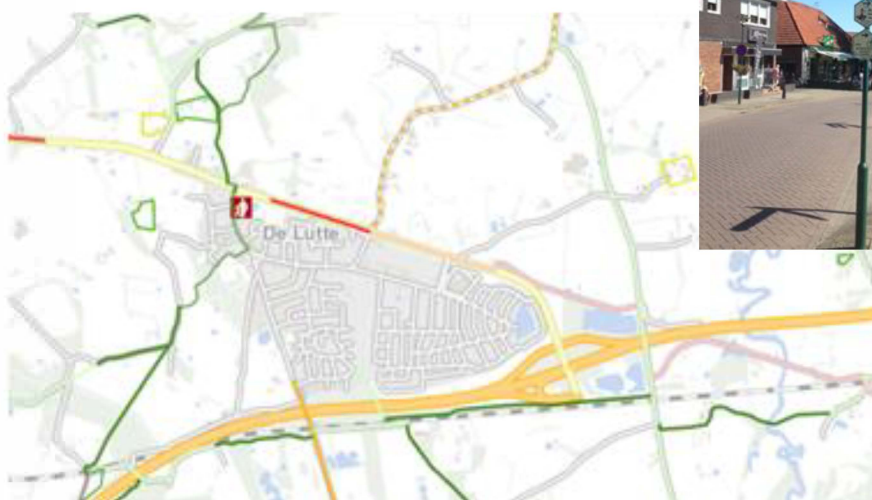
Verkeer op deze 50 km/h-wegen heeft voorrang op het verkeer uit de 30 km/h-wegen. De wegen in een verblijfsgebied zijn in principe gelijkwaardig. Op belangrijke routes (bijvoorbeeld een busroute) in een verblijfsgebied kan de voorrang ook geregeld worden, bijvoorbeeld door het toepassen van een inritconstructie. Dat principe wordt toegepast in de Dorpstraat. Dit vraagt wel om een herkenbaar verschil in status van de beide wegen. Bijvoorbeeld door toepassing van asfaltverharding op de voorrangsroute. Figuur 2.1 geeft de wegcategorisering weer met de daarbij geldende maximum-snelheid.



Figuur 2.1: Wegcategorisering De Lutte met snelheidslimiet

2.2 Fietsen en recreatie

In De Lutte wordt veel gefietst. Naast de reguliere fietsers naar school, werk en winkelen, komen er veel recreatieve fietsers in De Lutte. Een aantal recreatieve fietsroutes hebben het begin- en eindpunt bij de VVV aan de Plechelmusstraat (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2: Fietsroutes raamplan fietspaden Overijssel

Recreatief fietsen

De VVV aan de Plechelmusstraat in De Lutte is in het hoogseizoen zeven dagen per week geopend en is er voldoende ruimte om gratis te parkeren. Dit startpunt prevaleert boven de parkeerplaatsen bij de kerk. De herkomst van de bezoekers varieert, maar komt voor het grootste deel van de hotels, parken en campings in de omgeving. Daarvan zijn er vele rondom De Lutte. Elke 'inprikker' van De Lutte heeft dan ook wel te maken met de fietsende toerist.

Door De Lutte liggen goed bezochte wandel- en (knooppunten)fietsroutes. Die worden goed gevolgd. Het plein in het centrum is een belangrijk punt hierin. Het is een richtingskeuzemoment (geen knooppunt) in de fietsroute, er zijn winkels en vooral terrassen.

Aandachtspunten is de fietsbewegwijzering (is de regio al mee bezig). Er worden nu verschillende routes met verschillende bordjes aangegeven. Daarnaast is aandacht nodig voor een 'ruimte' waar men even kan stoppen. Dit gebeurt nu vaak midden op de weg. Ook het beeld van de Hellehond levert vaak een fotomomentje, maar daar is eigenlijk geen ruimte voor. Een andere grote bestemming is het Arboretum waar circa 100.000 bezoekers per jaar op afkomen.

Fietsenstalling

In de huidige situatie zijn er in het centrum alleen fietsenstallingen van de horeca. Op piekmomenten is dit onvoldoende voor de overige recreatieve fietsers. Een informele plaats hiervoor is wenselijk.

2.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt verzorgd door de buurtbus Lijn 593 Twents (Syntus) met een directe verbinding met het station en het ziekenhuis in Oldenzaal.

Deze bus heeft een aantal halteplaatsen in het dorp: RK Kerk, Leeuwerikstraat, Spechtstraat en Sporthal.



Figuur 2.3: Buslijn en halten buurtbus (bron: Syntus)

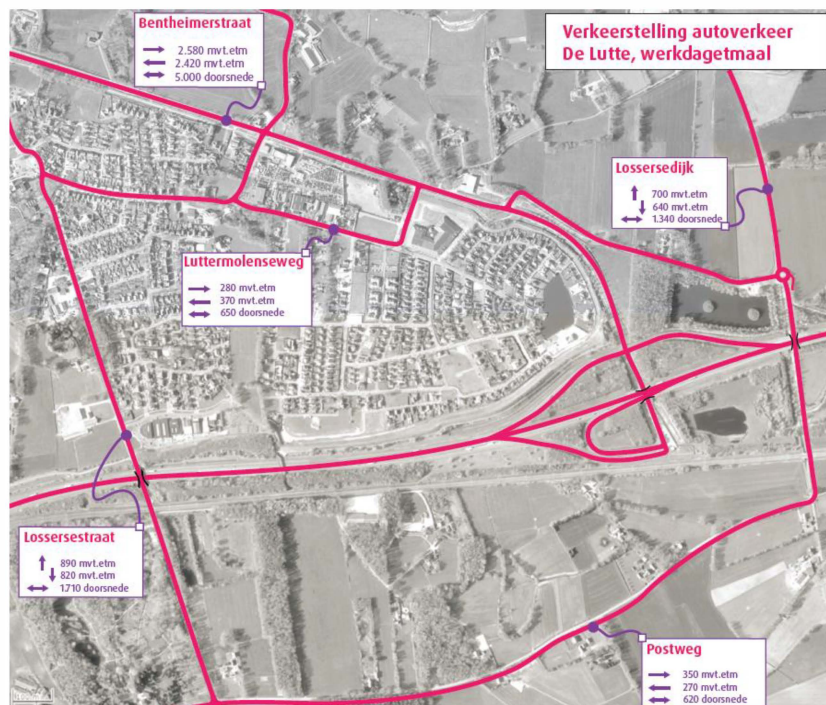
2.4 Verkeersintensiteiten en oversteekbaarheid

Door de gemeente is op een beperkt aantal plaatsen een verkeersstelling uitgevoerd. Daarbij is zowel het aantal motorvoertuigen als het aantal fietsers geteld. De figuren 2.4 en 2.5 geven de tellocaties en de intensiteiten per etmaal. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de intensiteiten op de doorsneden per etmaal.

Met behulp van het verkeersmodel is een prognose opgesteld voor de verkeersintensiteiten in 2020 op alle wegvakken. Een uitsnede met het centrum van De Lutte is weer-gegeven in figuur 2.6. De oversteekbaarheid van de wegvakken, en daarmee het verblijfsklimaat, kan daar op worden getoetst.

	motorvoertuigen per etmaal	fietsers per etmaal
Bentheimerstraat	5.000	100
Lossersestraat	1.710	140
Luttermolenseweg	650	120
Postweg	620	50
Lossersedijk	1.340	100

Tabel 2.1: Overzicht intensiteiten op de doorsneden per etmaal

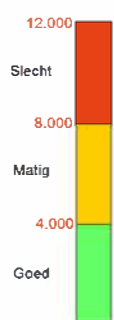


Figuur 2.4: Locaties met etmaalintensiteiten motorvoertuigen (mvt) op werkdagen

Figuur 2.5: Locaties met etmaalintensiteiten fietsers op werkdagen

Figuur 2.6: Prognose verkeersintensiteiten 2020, verkeersmodel (mvt/etm)

Oversteekbaarheid en verblijfsklimaat



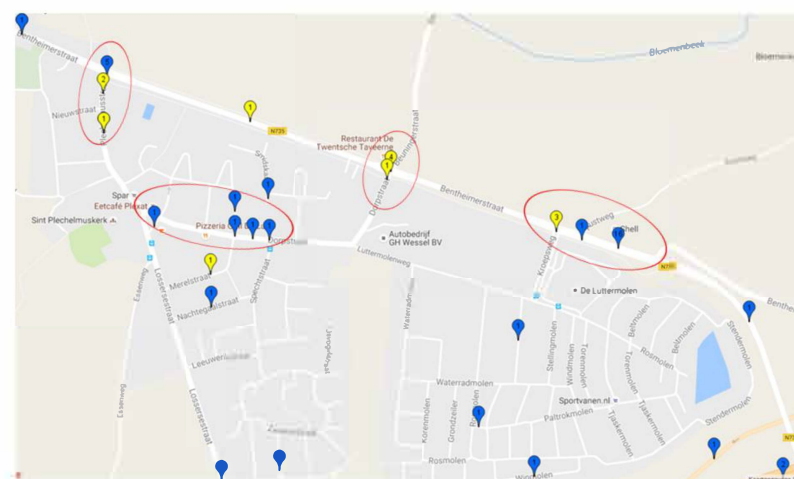
Bij een verkeersintensiteit van minder dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal is de oversteekbaarheid goed. Over het algemeen wordt daarom gestreefd naar verkeersintensiteiten van maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal op wegen binnen verblijfsgebieden en op wegen zonder aanvullende oversteekvoorzieningen.

De verkeersintensiteiten in en rond het centrum van De Lutte zijn en blijven onder de 3.000 mvt/etm. In het centrum is het zelfs aanzienlijk minder. De oversteekbaarheid in het centrum is geen enkel probleem, maar ook aan de randen van het centrum is de oversteekbaarheid nog goed.

De Plechelmusstraat heeft bij de aansluiting op de Bentheimerstraat zijn hoogste verkeersintensiteit, met iets meer dan 4.000 mvt/etm. De Bentheimerstraat zelf heeft een verkeersintensiteit van rond de 5.000 mvt/etm. Bij de Bentheimerstraat is de oversteekbaarheid matig.

2.5 Verkeersveiligheid

De geregistreerde ongevallen geven een beeld van de verkeersveiligheid. Ook de hiervoor genoemde oversteekbaarheid en het gevoel van onveiligheid zijn hierbij een graadmeter. In figuur 2.7 is een overzicht van de ongevallen weergegeven. (Het aantal letselongevallen tot en met 2008 zijn goed bijgehouden, maar in de jaren daarna zijn de ongevallen minder goed geregistreerd door de politie; dit is een landelijk probleem.)



Ongevallen 2007 t/m 2015

Plechelmusstraat	8 ongevallen, 2 letsel
Dorpsstraat-N735	5 ongevallen, 2 letsel
Kroepsweg- N735	20 ongevallen, 1 letsel
Dorpsstraat e.o.	5 ongevallen, 0 letsel

Figuur 2.7: Ongevallen De Lutte (2007-2015)

De meeste ongevallen in De Lutte gebeuren op de Bentheimerstraat en bij het oversteken daarvan. In 2014 is de Bentheimerstraat heringericht. Een belangrijke aanpassing die nog wel eens het gevoel van onveiligheid oproept, is de voorrang van de fietsers op het tweerichtingsfietspad parallel aan de Bentheimerstraat. Afslaand en oprijdend verkeer moeten hier nu voorrang aan verlenen. Op zich een logische en veel voorkomende maatregel. Het is op basis van de ongevallenregistratie niet op te maken of de maatregel werkelijk leidt tot meer onveiligheid.

Op de aangegeven concentraties op kruispunten zijn het in veel gevallen (voor zover nog wordt aangegeven) voorrangsongevallen en kop-staartongevallen tussen personenauto's onderling, en op wegvakken vooral rijongevallen. Bij twee (letsel)ongevallen betreft het een overstekende fietser.

In het dorp zelf komen de ongevallen erg verspreid voor. In het dorp zijn veel ongevallen (ook het letselongeval) eenzijdige aanrijdingen met een vast obstakel (bijvoorbeeld een lantaarnpaal).

2.6 Overige knelpunten en aandachtspunten

Tijdens een interview met vertegenwoordigers van de VVV en enkele loonwerkbedrijven komen enkele knelpunten en aandachtspunten naar voren. Daarbij is ook een aantal wensen ten aanzien van de oplossing naar voren gebracht.

Fietsen en recreatie

In de huidige situatie zijn in het centrum alleen fietsenstallingen van de horeca. Op piekmomenten is dit onvoldoende voor de overige recreatieve fietsers. Een informele plaats hiervoor is wenselijk. Als we naar de toekomst kijken dan zijn verbeteringen mogelijk. Ten eerste moet rekening worden gehouden met de groei van het aantal bezoekers. Dit vraagt om meer terrassen op het plein, maar ook een aantal (tijdelijke) fietsparkeerplaatsen.

Inrichting openbare ruimte

De ruimte voor de Spar en de ijssalon heeft aandacht. Door de bocht is daar minder ruimte in het trottoir. Ook zorgt de pinautomaat voor halterende auto's en belemmering van de route.

Snelheidsremming en grote voertuigen

In de Lossersestraat is een bocht gelegd om de snelheid voor het gemotoriseerde verkeer te remmen en het kerkplein te vergroten. Wanneer grotere landbouwvoertuigen of vrachtwagens (diepladers) door de bochten moeten rijden, gebruiken ze de hele weg. Het is voor die voertuigen een obstakel. Wanneer een fietser of geparkeerde auto (pinnen) in de weg staan, is de doorgang belemmerd. Het weer recht maken van de weg wordt gezien als mogelijke oplossing hiervoor.

Drempels zijn voor het grote landbouwverkeer niet wenselijk. Het geeft extra slijtage aan de voertuigen en zorgt voor veel lawaai/hinder voor de aanwonenden.

De bewegwijzering 'Losser' zorgt er soms voor dat bevoorradersvoertuigen door het centrum Losser rijden. De afsluiting van het dorp voor doorgaand vrachtverkeer levert enige onduidelijkheid op.

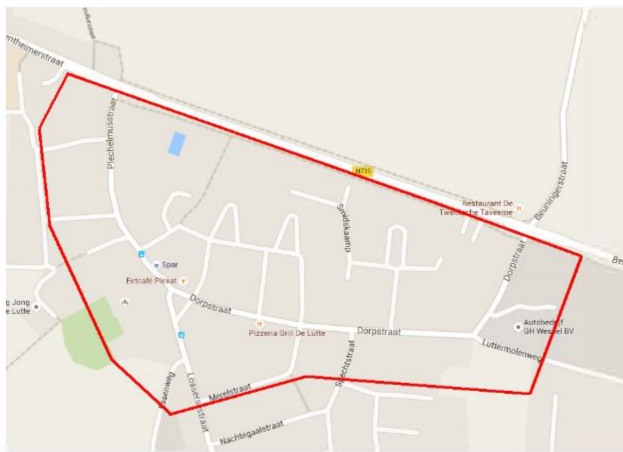
Borden en overhangende struiken zorgen voor bestuurders van landbouwvoertuigen ervoor dat situaties onoverzichtelijk zijn. Soms rijden voertuigen hierdoor meer midden op de weg. Regelmatig snoeien kan dan al helpen. Er wordt ook gedacht aan alternatieve routes voor deze voertuigen. Op deze maatregelen op structuurniveau wordt specifiek ingegaan in hoofdstuk 4.

3

Parkeeronderzoek 2016

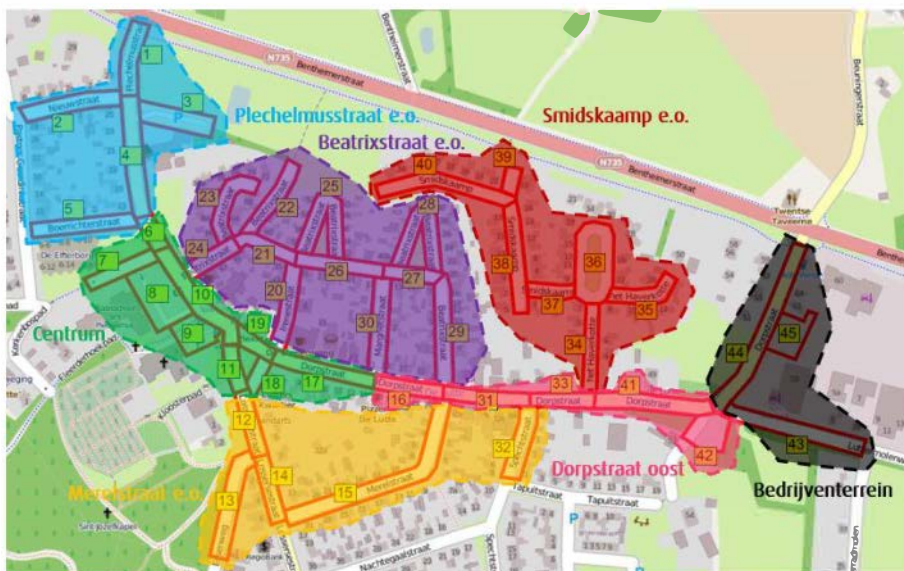
3.1 Algemeen

Hoewel er geen klachten zijn over de parkeerdruk, blijkt uit de verkenningen van het dorp De Lutte uit 2013 dat schuiven met de parkeerplaatsen wenselijk is. Om te kunnen schuiven met de parkeerplaatsen, is het goed om te weten waar nu parkeerplaatsen beschikbaar zijn, wie daar parkeren (motief) en hoe druk het dan is. Voorliggende notitie is het resultaat van het uitgevoerde parkeeronderzoek. In figuur 3.1 is het onderzoeksgebied gepresenteerd.



Figuur 3.1: Onderzoeksgebied parkeeronderzoek De Lutte

Allereerst is het onderzoeksgebied bepaald van het parkeeronderzoek. Vervolgens is dit onderzoeksgebied verdeeld in een aantal deelgebieden en secties. Door van iedere straat of ieder plein een aparte sectie te maken, worden de gegevens op een zo klein mogelijke niveau ingewonnen. In figuur 3.2 is de sectie-indeling met bijbehorende deelgebieden visueel inzichtelijk gemaakt.



Figuur 3.2: Sectie-indeling parkeeronderzoek De Lutte met deelgebieden

Het parkeeronderzoek bestaat uit een parkeerdruk- en parkeermotiefmeting. Beide deelonderzoek worden hierna even kort toegelicht.

Parkeerdrukmeting

Een parkeerdrukmeting wordt gebruikt om de bezetting per sectie te bepalen. Voor het bepalen van deze bezetting wordt ieder uur een telling uitgevoerd van het aantal geparkeerde auto's in de verschillende secties. Aangezien de legale capaciteit in de voorbereiding al is bepaald, kan met deze gegevens de bezettingsgraad per sectie worden vastgesteld. De meeste drukte in de kern van De Lutte wordt verwacht op een zaterdag. Dan is zowel sprake van winkelend publiek als toerisme. Om het verloop over de dag te volgen, wordt de meting ieder heel uur uitgevoerd van 's morgens 08.00 tot 's avonds 18.00 uur.

Parkeermotiefmeting

Om op een eenvoudige manier inzicht te verkrijgen in wie gebruik maakt van de openbare parkeerplaatsen, wordt de '6-9-11'-onderzoeksmethode toegepast:
's Ochtends vóór 06.00 uur worden alle kentekens van de in het gebied geparkeerde auto's genoteerd. Deze kentekenopname wordt om 09.00 en 11.00 uur herhaald. Er mag van worden uitgegaan dat de auto's die vóór 06.00 uur zijn waargenomen, toebehoren aan de bewoners van het gebied. Door deze kentekens te vergelijken met de waarneming van 09.00 en 11.00 uur, wordt nagegaan of de bewoner vóór 09.00 uur met de auto vertrekt of de auto gedurende de rest van de dag blijft staan. De auto's die voor het eerst om 09.00 uur worden waargenomen en er om 11.00 uur nog staan, behoren toe aan de 'werkers' in het gebied. Auto's die alleen om 09.00 of 11.00 uur worden geregistreerd, behoren toe aan bezoekers.

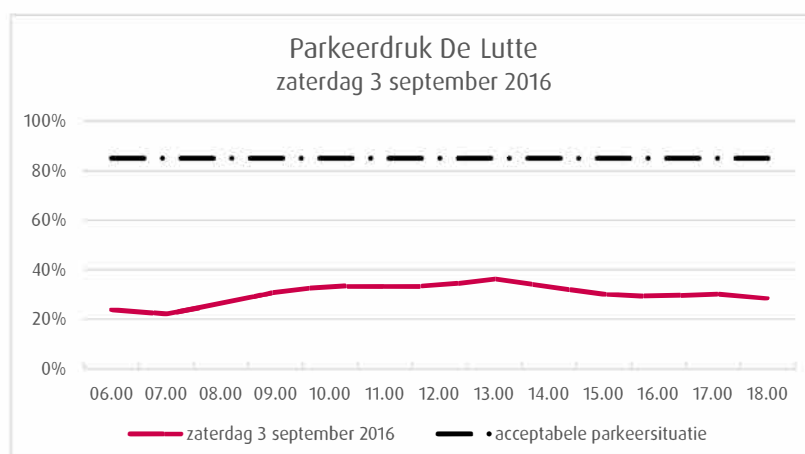
Op deze wijze is relatief eenvoudig te bepalen hoeveel parkeerplaatsen (en in welke secties) bezet zijn door bewoners, werkers en bezoekers van het onderzochte gebied in De Lutte.

Acceptabele parkeersituatie

Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. Uit ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat voor een dorpscentrum als De Lutte een bezettingsgraad van 85% als grens voor een acceptabele parkeersituatie gehanteerd kan worden.

3.2 Parkeerdruk totale onderzoeksgebied

In figuur 3.3 is de parkeerdruk van het totale onderzoeksgebied gepresenteerd. De totale beschikbare parkeercapaciteit bedraagt 462 parkeerplaatsen.



Figuur 3.3: Parkeerdruk De Lutte totale onderzoeksgebied

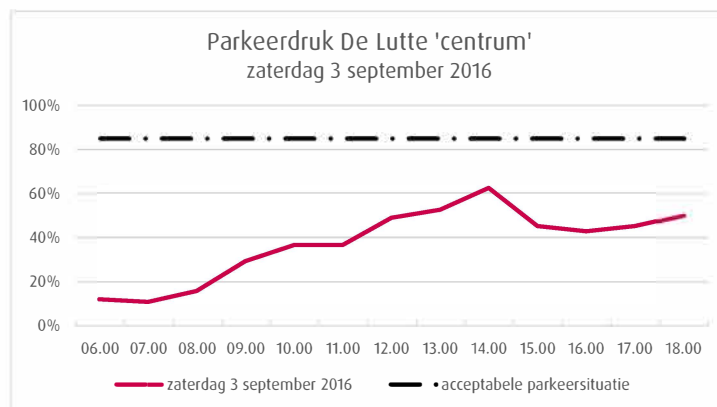
Uit figuur 3.3 blijkt dat de parkeerdruk in het totale onderzoeksgebied op geen enkel moment boven de 40% komt. Tussen 06.00 en 07.00 uur is een lichte daling te constateren (bewoners gaan naar hun werk) en vanaf 07.00 loopt de parkeerdruk geleidelijk op tot circa 36% om 13.00 uur. Vanaf dit drukste moment zet de parkeerdruk weer een lichte daling in met een parkeerdruk van circa 29% om 18.00 uur.

3.3 Parkeerdruk deelgebieden

In deze paragraaf worden de resultaten gepresenteerd van de parkeerdruk in benoemde deelgebieden.

3.3.1 Centrum 'herkenbaar verloop'

De beschikbare parkeercapaciteit in het deelgebied 'centrum' bedraagt 82 parkeerplaatsen. Figuur 3.4 presenteert het verloop van de parkeerdruk in dit deelgebied op zaterdag 3 september 2016.



Figuur 3.4: Parkeerdruk deelgebied 'centrum'

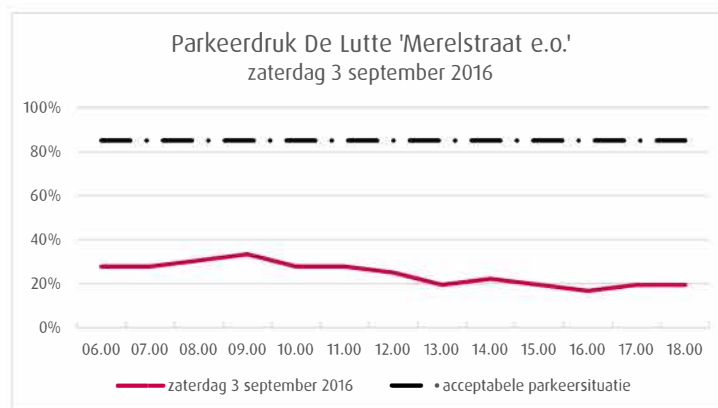
Uit figuur 3.2 valt af te lezen dat de parkeerdruk in het deelgebied 'centrum' om 14.00 uur circa 62% bedraagt. Dit is ruim onder de grens van een acceptabele parkeersituatie van 85%. Het verloop van de parkeerdruk past bij de functie die dit deelgebied vervult binnen De Lutte. Winkelend publiek en toeristen parkeren in het dorps hart. Tot 14.00 uur neemt de parkeerdruk toe, vervolgens neemt de parkeerdruk tussen 14.00 en 16.00 uur af en vanaf dit tijdstip (16.00 uur) weer toe. De horecafuncties in het centrum genereren in het begin van de avond een bepaalde parkeervraag. In tabel 3.1 zijn het aantal geparkeerde auto's per sectie gepresenteerd, afgezet tegen de parkeercapaciteit.

		06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
sectie	cap.	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur
6	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	31	1	1	1	1	2	3	3	8	6	7	8	4	4
9	23	1	1	3	8	8	11	16	21	27	17	16	16	17
10	6	1	0	2	4	4	3	6	2	4	2	1	3	2
11	0	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
17	15	5	5	5	9	9	6	10	7	10	6	8	10	11
18	7	2	2	2	2	7	6	5	5	4	5	2	4	7
19	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
totaal	82	10	9	13	24	30	30	40	43	51	37	35	37	41

Tabel 3.1: Aantal geparkeerde auto's per sectie deelgebied 'centrum'

3.3.2 Merelstraat en omgeving 'rustig woongebied'

De beschikbare parkeercapaciteit in het deelgebied 'Merelstraat e.o.' bedraagt 36 parkeerplaatsen. In figuur 3.5 is de parkeerdruk



Figuur 3.5: Parkeerdruk deelgebied 'Merelstraat e.o.'

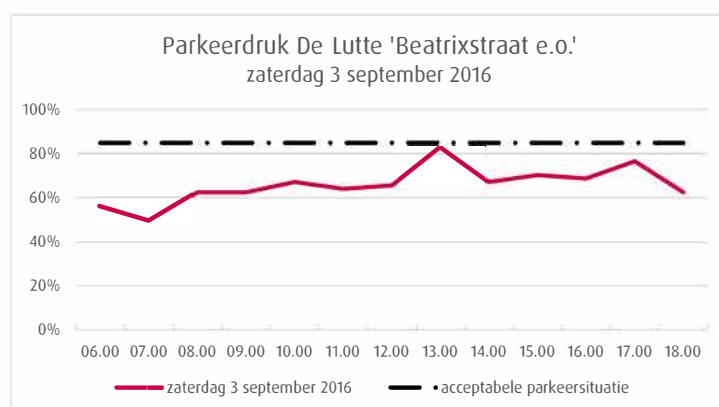
Uit figuur 3.5 blijkt dat in het deelgebied 'Merelstraat en omgeving' de parkeerdruk de gehele dag onder de 40% blijft met als drukste moment 09.00 uur. Op dit tijdstip bedraagt de parkeerdruk circa 33%. De meeste auto's staan in sectie 15 (Merelstraat) geparkeerd. Dit betreft echter ook de sectie met de meeste capaciteit. Gesteld kan worden dat dit deelgebied niet als overloopgebied vanuit het centrum fungeert. In tabel 3.2 zijn het aantal geparkeerde auto's per sectie gepresenteerd, afgezet tegen de parkeercapaciteit.

		06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
sectie	cap.	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur
12	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	6	-	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
14	7	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1
15	18	7	7	7	11	9	8	8	7	8	6	6	6	4
32	5	2	2	3	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
totaal	36	10	10	11	12	10	10	9	7	8	7	6	7	7

Tabel 3.2: Aantal geparkeerde auto's per sectie deelgebied 'Merelstraat e.o.'

3.3.3 Beatrixstraat en omgeving 'vertekend beeld'

De beschikbare parkeercapaciteit in het deelgebied 'Beatrixstraat e.o.' bedraagt 64 parkeerplaatsen. Figuur 3.6 presenteert het verloop van de parkeerdruk.



Figuur 3.6: Parkeerdruk deelgebied 'Beatrixstraat e.o.'

Uit figuur 3.6 blijkt dat de parkeerdruk in deelgebied 'Beatrixstraat en omgeving' een wisselend verloop kent. Toename van de parkeerdruk wisselt een afname van de parkeerdruk snel af en vice versa. Om 13.00 uur wordt de hoogste parkeerdruk van de dag waargenomen; circa 83%. Deze parkeerdruk zit nog steeds onder de grens van een acceptabele parkeersituatie. Deze, in vergelijking tot andere deelgebieden, hoge parkeerdruk wordt voornamelijk veroorzaakt door de secties 20, 28 en 30. Sectie 20 (Irenestraat) en 28 (Margrietstraat) hebben geen parkeercapaciteit. Derhalve geeft één auto al direct een overbezetting en dus een parkeerdruk boven de 100%. Dit kan de parkeersituatie (zoals gepresenteerd in figuur 3.6) dus erger doen lijken dan dat in werkelijkheid het geval is.

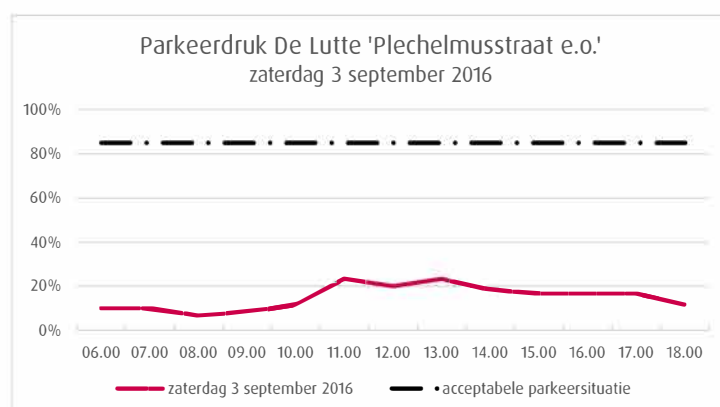
Sectie 30 (Margrietstraat) beschikt wel over parkeercapaciteit; vier parkeerplaatsen in totaal. Om 06.00 en 07.00 uur staan vier auto's geparkeerd, dit zijn bewoners. Vanaf 07.00 uur wordt het drukker binnen deze sectie met om 13.00 uur negen geparkeerde auto's. De auto's die vanaf 07.00 parkeren zijn hoogstwaarschijnlijk bezoekers of werkers. Klaarblijkelijk wordt deze straat als overloopgebied gebruikt vanuit het centrum. De parkeermotiefmeting geeft hier meer inzicht in. In tabel 3.3 zijn het aantal geparkeerde auto's per sectie gepresenteerd.

		06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
sectie	cap.	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur
20	0	3	2	3	3	3	2	2	2	2	2	1	1	1
21	5	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2
22	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	13	6	6	5	4	5	3	4	5	4	4	4	6	5
24	4	1	1	1	1	2	2	1	3	2	3	2	2	1
25	0	-	-	2	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-
26	17	8	5	8	8	6	8	6	11	8	11	11	13	12
27	12	5	5	5	7	7	7	10	9	8	9	8	7	6
28	0	-	-	1	3	3	3	2	3	4	4	5	5	2
29	9	7	7	7	6	8	6	8	7	4	2	4	5	5
30	4	4	4	6	6	7	8	6	9	8	8	7	8	6
totaal	64	36	32	40	40	43	41	42	53	43	45	44	49	40

Tabel 3.3: Aantal geparkeerde auto's per sectie deelgebied 'Beatrixstraat e.o.'

3.3.4 Plechelmusstraat en omgeving 'niets spannends'

De beschikbare parkeercapaciteit in het deelgebied 'Plechelmusstraat e.o.' bedraagt 60 parkeerplaatsen. Figuur 3.7 presenteert het verloop van de parkeerdruk.



Figuur 3.7: Parkeerdruk deelgebied 'Plechelmusstraat e.o.'

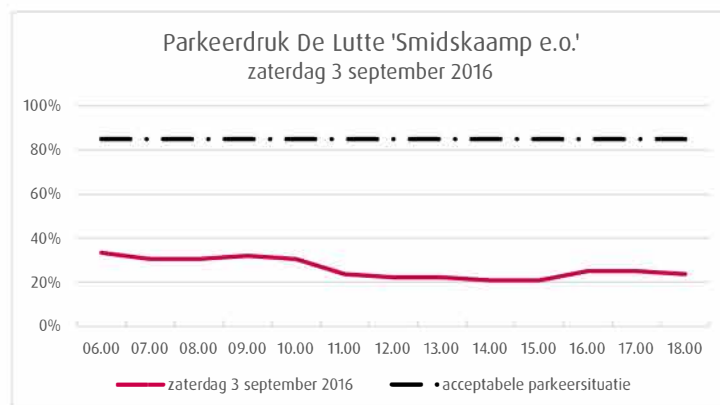
Uit figuur 3.7 blijkt dat het deelgebied 'Plechelmusstraat en omgeving' een relatief rustige parkeersituatie kent. Om 11.00 en 13.00 uur wordt een parkeerdruk gemeten van circa 23%. Op alle overige meetmomenten is de parkeerdruk lager. Tabel 3.4 presenteert het aantal geparkeerde auto's per sectie, afgezet tegen de parkeercapaciteit.

sectie	cap.	06.00 uur	07.00 uur	08.00 uur	09.00 uur	10.00 uur	11.00 uur	12.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	15.00 uur	16.00 uur	17.00 uur	18.00 uur
1	0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2	9	2	2	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2
3	29	0	0	0	0	1	8	6	9	8	7	5	3	1
4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	14	4	4	2	3	4	4	3	2	2	1	3	5	4
totaal	60	6	6	4	5	7	14	12	14	11	10	10	10	7

Tabel 3.4: Aantal geparkeerde auto's per sectie deelgebied 'Plechelmusstraat e.o.'

3.3.5 Smidskaamp en omgeving 'wonen zonder problemen'

De beschikbare parkeercapaciteit in het deelgebied 'Smidskaamp e.o.' bedraagt 72 parkeerplaatsen. Figuur 3.8 presenteert het verloop van de parkeerdruk in dit deelgebied.



Figuur 3.8: Parkeerdruk deelgebied 'Smidskaamp e.o.'

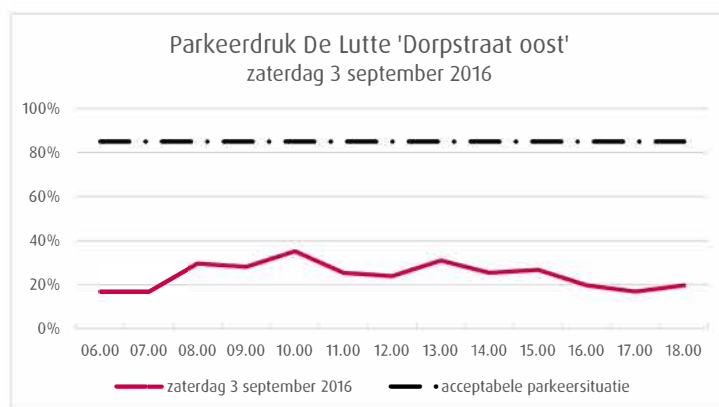
Uit figuur 3.8 valt af te lezen dat het deelgebied 'Smidskaamp en omgeving' een rustig verloop van de parkeerdruk kent over de gemeten tijdsperiode. De hoogste parkeerdruk wordt vroeg in de ochtend gemeten; een parkeerdruk van circa 33% om 06.00 uur. Daarna volgt een geleidelijke daling van de parkeerdruk (tot circa 21%) waarna om 16.00 uur de parkeerdruk weer een lichte stijging kent. In tabel 3.5 is het aantal geparkeerde auto's per sectie gepresenteerd.

sectie	cap.	06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
		uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur
34	10	5	4	6	6	5	6	5	3	3	4	4	4	4
35	8	4	4	3	4	4	2	2	2	2	3	5	4	5
36	18	6	6	5	6	6	3	2	1	1	1	0	0	0
37	7	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
38	16	4	4	4	3	4	3	4	6	6	4	6	6	5
39	0	1	1	1	-	-	-	-	1	1	1	-	1	1
40	13	2	1	1	2	1	2	2	2	1	1	2	2	1
totaal	72	24	22	22	23	22	17	16	16	15	15	18	18	17

Tabel 3.5: Aantal geparkeerde auto's per sectie deelgebied 'Smidskaamp e.o.'

3.3.6 Dorpstraat oost 'geen zichtbaar overloop vanuit centrum'

De beschikbare parkeer capaciteit in het deelgebied 'Dorpstraat oost' bedraagt 71 parkeerplaatsen. Figuur 3.9 presenteert het verloop van de parkeerdruk in dit deelgebied.



Figuur 3.9: Parkeerdruk deelgebied 'Dorpstraat-oost'

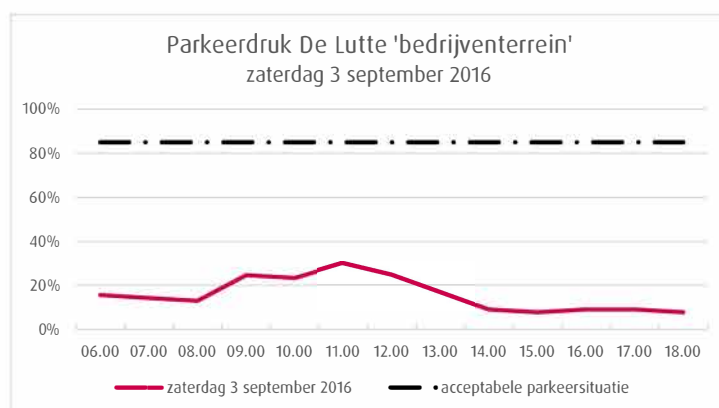
Uit figuur 3.9 blijkt dat het verloop van de parkeerdruk in deelgebied 'Dorpstraat-oost' een relatief onrustig verloop kent. Vanaf 06.00 uur stijgt de parkeerdruk licht met de hoogste piek om 10.00 uur: 35%. Vervolgens daalt de parkeerdruk weer tot 12.00 uur, waarna de druk weer toeneemt. Daaropvolgend is de tendens van de parkeerdruk dalend met om 18.00 uur een parkeerdruk van 20%. Sectie 31 (Dorpstraat) is de drukste sectie; om 10.00 en 13.00 uur staan 16 auto's geparkeerd bij een capaciteit van 20 parkeerplaatsen. Uit de parkeermotiefmeting wordt niet direct zichtbaar dat deze sectie als overloopgebied wordt gebruikt vanuit het centrum. In tabel 3.6 is het aantal geparkeerde auto's afgezet tegen de parkeer capaciteit.

		06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
sectie	cap.	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur
16	7	3	3	3	3	4	3	2	2	2	3	4	3	5
31	20	6	6	11	13	16	12	12	16	12	12	6	6	6
33	10	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0
41	14	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
42	20	3	3	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
totaal	71	12	12	21	20	25	18	17	22	18	19	14	12	14

Tabel 3.6: Aantal geparkeerde auto's per sectie deelgebied 'Dorpstraat-oost'

3.3.7 Bedrijventerrein 'met een lage druk wonen en werken'

De beschikbare parkeercapaciteit in het deelgebied 'bedrijventerrein' bedraagt 77 parkeerplaatsen.



Figuur 3.10: Parkeerdruk deelgebied 'bedrijventerrein'

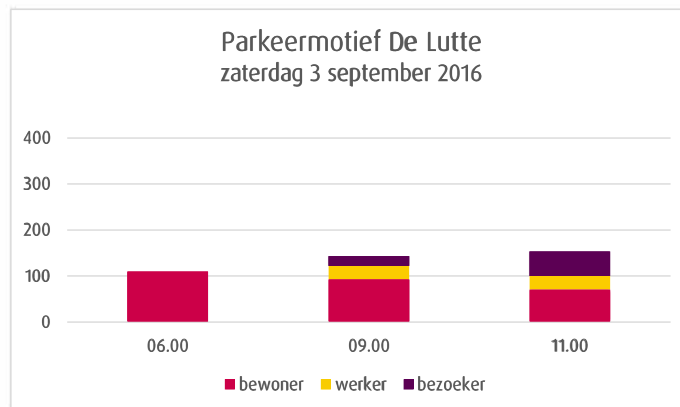
Uit figuur 3.10 blijkt dat vanaf 08.00 uur de parkeerdruk tot 11.00 uur licht toeneemt tot een druk van circa 30%. Na 11.00 uur loopt de parkeerdruk beduidend af met om 18.00 uur een gemeten parkeerdruk van circa 8%. Sectie 45 betreft het parkeerterrein voor AutoWessel. Op geen enkel moment komt de parkeerdruk op dit parkeerterrein boven de 42% uit. In tabel 3.7 is het aantal geparkeerde auto's per sectie afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit.

		06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
sectie	cap.	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur	uur
43	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	11	6	6	3	6	3	4	4	3	3	2	3	3	3
45	45	6	5	7	13	15	19	15	10	4	4	4	4	3
totaal	77	12	11	10	19	18	23	19	13	7	6	7	7	6

Tabel 3.7: Aantal geparkeerde auto's per sectie deelgebied 'bedrijventerrein'

3.4 Parkeermotief totale onderzoeksgebied

In figuur 3.11 is het parkeermotief van het totale onderzoeksgebied gepresenteerd.



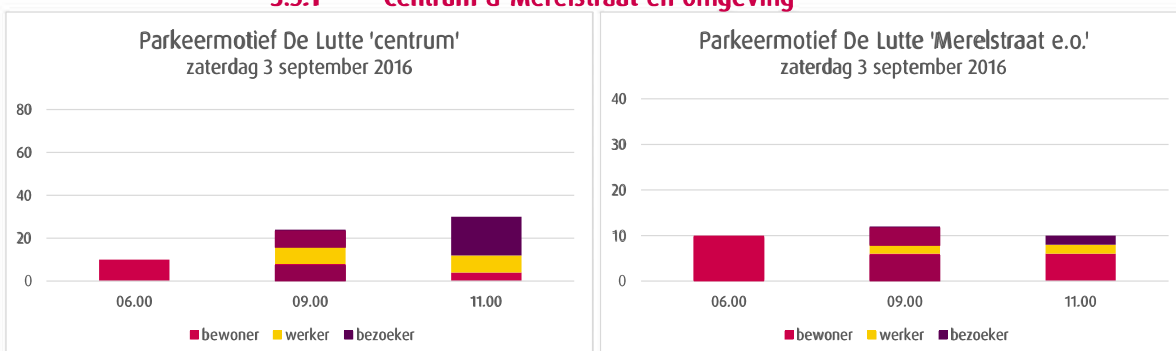
Figuur 3.11: Parkeermotief De Lutte totale onderzoeksgebied

Uit figuur 3.11 valt af te lezen dat om 11.00 uur bijna de helft van alle parkeerders bij de groep 'bewoners' hoort. In totaal staan op dit tijdstip 71 bewoners, 53 bezoekers en 29 werkers geparkeerd, waarbij de beschikbare parkeercapaciteit 462 parkeerplaatsen bedraagt.

3.5 Parkeermotief deelgebieden

In deze paragraaf worden de resultaten gepresenteerd van het parkeermotief in de benoemde deelgebieden.

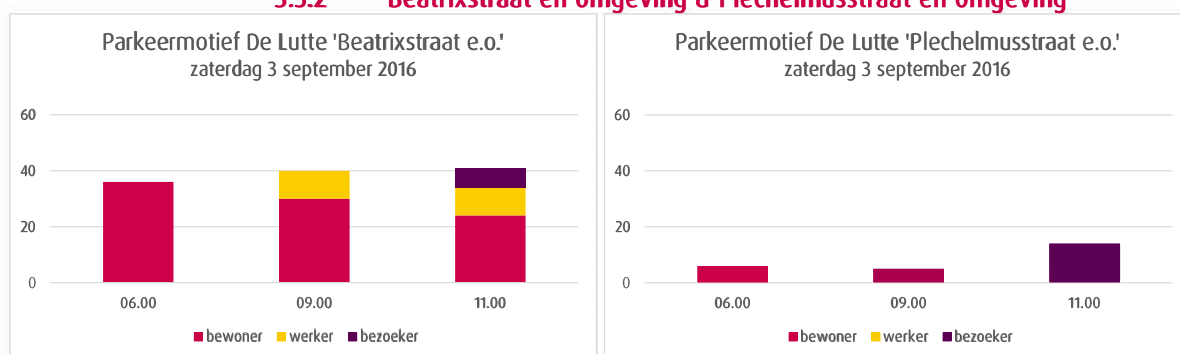
3.5.1 Centrum & Merelstraat en omgeving



Figuur 3.12: Parkeermotief deelgebieden 'centrum' (links) en 'Merelstraat e.o.' (rechts)

Uit figuur 3.12 blijkt dat in het deelgebied 'centrum' voornamelijk bezoekers staan geparkeerd. Dit is de doelgroep die juist wordt beoogd in een dorpscentrum. In totaal staan om 11.00 uur 18 bezoekers geparkeerd. Daarbij staan er nog 8 werkers en 4 bewoners in dit deelgebied. In het deelgebied 'Merelstraat en omgeving' zijn de bewoners nadrukkelijker aanwezig in vergelijking tot de andere groepen. Om 11.00 uur staan in dit deelgebied 6 bewoners, 2 werkers en 2 bezoekers.

3.5.2 Beatrixstraat en omgeving & Plechelmusstraat en omgeving

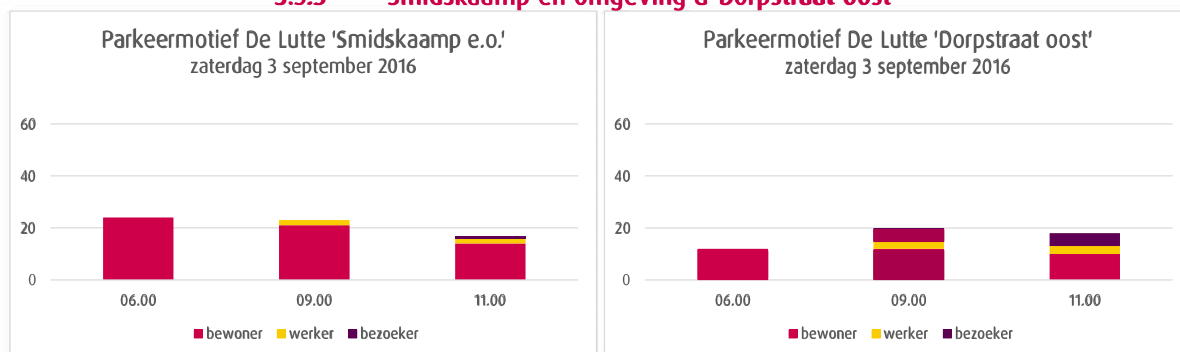


Figuur 3.13: Parkeermotief deelgebieden 'Beatrixstraat e.o.' (links) en 'Plechelmusstraat e.o.' (rechts)

Uit figuur 3.13 valt af te lezen dat het deelgebied 'Beatrixstraat en omgeving' voornamelijk een bewonersgebied is. Om 11.00 uur staan 24 bewoners in dit deelgebied geparkeerd. Verder staan nog 10 werkers en 7 bezoekers in de Beatrixstraat en omgeving. Uit de parkeerdrukmeting volgde een hoge parkeerdruk in onder andere de grenssecties met het centrum. In sectie 20 (Irenestraat) staan 2 bewoners geparkeerd bij een capaciteit van 0. Sectie 30 (Margrietstraat) heeft een divers aanbod aan geparkeerde 'doelgroepen'. Om 11.00 uur staan 2 bewoners, 2 bezoekers en 4 werkers geparkeerd. De bezoekers en werkers gebruiken de Margrietstraat hoogstwaarschijnlijk als overloopgebied vanuit het centrum.

Het deelgebied 'Plechelmusstraat en omgeving' is daarentegen meer een bezoekersgebied. Om 11.00 uur staan 10 bezoekers geparkeerd en ook 4 bewoners. Werkers zijn op deze zaterdagochtend niet waargenomen binnen dit deelgebied.

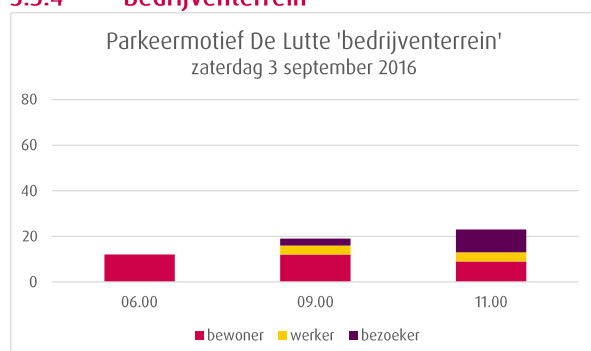
3.5.3 Smidskaamp en omgeving & Dorpstraat oost



Figuur 3.14: Parkeermotief deelgebieden 'Smidskaamp e.o.' (links) en 'Dorpstraat oost' (rechts)

Uit figuur 3.14 blijkt dat het deelgebied 'Smidskamp en omgeving' overwegend een bewonersgebied is. Om 11.00 uur staan in totaal 14 bewoners geparkeerd tegenover 2 werkers en 1 bezoeker. Deze verdeling past bij de functie die het gebied vervult, namelijk een woonfunctie. Ten oosten van het centrum (deelgebied 'Dorpstraat-oost') staan om 11.00 uur 10 bewoners, 3 werkers en 5 bezoekers geparkeerd. De beschikbare parkeercapaciteit wordt niet gebruikt als overloopgebied door bezoekers van het centrum. Kijkend naar de gemeten parkeerdruk in het centrum is dit ook niet nodig.

3.5.4 Bedrijventerrein



Figuur 3.15: Parkeermotief deelgebied 'bedrijventerrein'

Uit figuur 3.15 valt af te lezen dat het aandeel bewoners nagenoeg even groot is als het aandeel bezoekers; 9 bewoners om 10 bezoekers. Ook staan nog in totaal 4 werkers geparkeerd.

3.6 Conclusie parkeren

Uit het gehouden parkeeronderzoek is te concluderen dat de parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied relatief laag is. Per deelgebied is dit eigenlijk ook het geval, met een kleine uitzondering te weten deelgebied 'Beatrixstraat en omgeving'. Dit betreft grotendeels een woongebied dus niet zozeer van belang voor het achterliggende onderzoek. De parkeerdruk in het dorpshart van De Lutte komt niet boven de 62%. Wanneer de parkeerdruk in dit deelgebied boven het acceptabele niveau komt, is in de directe omgeving (sectie 8 parkeerplaats Plechelmus-school) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om dit tekort op te vangen.

Per deelgebied is dit eigenlijk ook het geval. Naast de resultaten per deelgebied is het echter ook interessant om te kijken wat de parkeersituatie betreft per sectie. In bijlage 1 is een uitgebreide tabel opgenomen met de parkeerdruk per sectie per moment van de dag. Binnen deze conclusie worden de meest opvallende waarnemingen met het oog op het doel van dit onderzoek opgesomd:

- Sectie 3 (parkeerplaats Plechelmusstraat) wordt nauwelijks gebruikt. Op het drukste moment (13.00 uur) staan 9 auto's geparkeerd bij een capaciteit van 29 parkeerplaatsen.

- Sectie 8 (parkeerplaats Plechelmus-school) wordt nauwelijks gebruikt als parkeer-ruimte. De drukste momenten zijn 13.00 en 16.00 uur. Op deze momenten staan in totaal 8 auto's geparkeerd bij een capaciteit van 31 parkeerplaatsen.
- Sectie 9 (parkeerplaats Sint Plechelmuskerk) is begin van de middag overbezet. Om 14.00 uur staan in totaal 27 auto's geparkeerd, terwijl plek is voor 23 geparkeerde auto's.
- Sectie 20 (Irenestraat) beschikt niet over beschikbare parkeerplaatsen, er staan echter over de gehele dag toch auto's geparkeerd. De Irenestraat grenst aan het deelgebied 'centrum'. Wellicht dat de Irenestraat wordt gebruikt als overloopgebied voor het dorpscentrum. De aantallen parkeerders zijn daarentegen niet schokkend hoog; 3 in totaal op het drukste moment.
- Sectie 30 (Margrietstraat) wordt waarschijnlijk ook als overloopgebied gebruikt. Deze sectie heeft echter wel beschikbare parkeercapaciteit: 4 parkeerplaatsen. Vanaf 08.00 uur is de gehele dag sprake van overbezetting, 13.00 uur is het drukste moment met 9 geparkeerde auto's. Uit de motiefmeting zijn geen grote verschillen zichtbaar tussen de drie groepen parkeerders, dus zijn hieruit geen conclusies te trekken.

4

Maatregelen op structuurniveau

4.1 Grote voertuigen door het dorp

Aan de Lossersestraat zijn twee loonwerkbedrijven gevestigd. Deze bedrijven maken gebruik van zeer grote voertuigen die veel hinder veroorzaken in de kern van De Lutte. Het ene bedrijf ligt binnen de bebouwde kom en het andere bedrijf buiten de bebouwde kom van De Lutte.

In de kern van De Lutte geldt een verbod voor doorgaand vrachtverkeer, maar het is niet voor iedereen duidelijk wat onder 'doorgaand' verstaan moet worden en wat de gewenste route naar de betreffende bedrijven dan wel is. Zo rijden regelmatig grote voertuigen door de woonbuurten om de Dorpstraat te mijden.



Met de huidige infrastructuur is het niet toelaten van het landbouw-/vrachtverkeer door de kern van De Lutte niet haalbaar. Er is geen alternatief voorhanden. Mogelijk alternatief is de Postweg. Maar dit leidt tot grote omrijbewegingen voor het bedrijf binnen de bebouwde kom. Een doorgang 'Ambachtstraat' is een denkrichting voor dat bedrijf, maar deze doorgang moet dan uitkomen op de Luttermolen en niet in de wijk.

Deze twee maatregelen hebben ook effect op het overige verkeer. Om de effecten en neveneffecten inzichtelijk te maken, zijn de maatregelen gesimuleerd in het verkeersmodel van de gemeente.

- Variant 1: Verbinding tussen de Ambachtstraat en Rosmolen. Deze vormt een route door de kom van De Lutte, maar buiten het centrum om.
- Variant 2: Optimaliseren van de Postweg. Hierdoor wordt de bestaande route buiten de bebouwde kom aantrekkelijker en aangepast aan een intensiever gebruik door zwaar vrachtverkeer.

Variant 1: Verbinden Ambachtstraat – Luttermolen(weg)



↔ Verbinding voor auto en fiets (met vrachtverbod)

Variant 2: Opwaarderen Postweg



↔ Verbinding voor alle verkeer, erftoegangsweg 60 km/h

4.2 Berekening effect met behulp van het verkeersmodel

Met behulp van het verkeersmodel is het effect van de beide aanpassingen in de infrastructuur op de verkeersintensiteiten onderzocht. Hieruit blijkt dat geen grote wijzigingen te verwachten zijn. De huidige route blijft in veel gevallen de kortste/snelste route. In tabel 4.1 is aangegeven hoeveel motorvoertuigen per etmaal meer of minder gebruik maken van het betreffende wegvak:

- Bij een verbinding tussen de Ambachtstraat en Rosmolen is er een verschuiving van de Kroepsweg naar deze nieuwe verbinding.
- Bij optimalisering van de Postweg is alleen op de Postweg zelf een klein verschil te zien. Procentueel is de toename daarbij wel aanzienlijk.

	referentie	variant 1: Ambachtstraat	variant 2: Postweg
1. Dorpstraat	1.500	-	-
2. Plechelmusstraat	2.700	+ 200	-
3. Lossersestraat	2.400	+ 200	-
4. Ambachtstraat	600	+ 300	-
5. Postweg (telling)	600	-	+ 100
6. Kroepsweg	900	- 200	

Tabel 4.1: Effecten van maatregelen op structuurniveau (mvt/etm)

5

Conclusies en aandachtspunten voor het ontwerpproces

5.1 Conclusies onderzoek

Het hiernavolgende overzicht geeft puntsgewijs de belangrijkste conclusies van het onderzoek:

- de verkeersstructuur is logisch en functioneel;
- in het 30 km/h-gebied is de voorrang niet overal hetzelfde geregeld;
- in het centrum is er behoefte aan meer ruimte voor (zoekende) fietsers;
- de onveiligheid in De Lutte concentreert zich rond de Bentheimerstraat;
- in het dorp zelf zijn de weinige ongevallen vaak (eenzijdige) rijongevallen;
- er zijn ruim voldoende parkeerplaatsen in het centrum van De Lutte.

5.2 Aandachtspunten voor het ontwerpproces

De conclusies van het onderzoek geven aan dat de verkeer- en parkeersituatie in De Lutte op zich geen dringende aanleiding geven om maatregelen te treffen in het centrum van De Lutte. Er zijn wel verbeteringen mogelijk, waarbij de maatregelen inspelen op de hedendaagse en toekomstige wensen en behoeften.

Uitwerking uniformiteit binnen het 30 km/h-gebied

- zo groot mogelijk verblijfsgebied;
- uniforme voorrangssituatie.

Beperken overlast vrachtverkeer:

- rekening houden met grote voertuigen in de bochten of deze weren uit het centrum;
- onderzoek haalbaarheid alternatieve routes voor loonwerkbedrijven/vrachtverkeer.

Uitwerking van maatregelen in het centrum:

- optimaliseren vormgeving van de kruising Dorpstraat – Lossersestraat;
- meer fietsparkeerplaatsen (informeel/tijdelijk) bij het plein;
- ruimte voor de Spar en de ijssalon verbeteren;
- oplossing zoeken voor bij de pinautomaat halterende auto's;

- opstelbaarheid maken voor fietsers bij de Helhond hond en bij de routeborden;
- in het ontwerp rekening houden met mensen met een handicap (rolstoel/scootmobiel, blinden, invalidenparkeerplaatsen).



Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**