

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Dinkelland

Centrum Weerselo

Verkeer

Datum 16 november 2016
Kenmerk DLD027/Vnj/
Eerste versie 14 oktober 2016

1 Inleiding

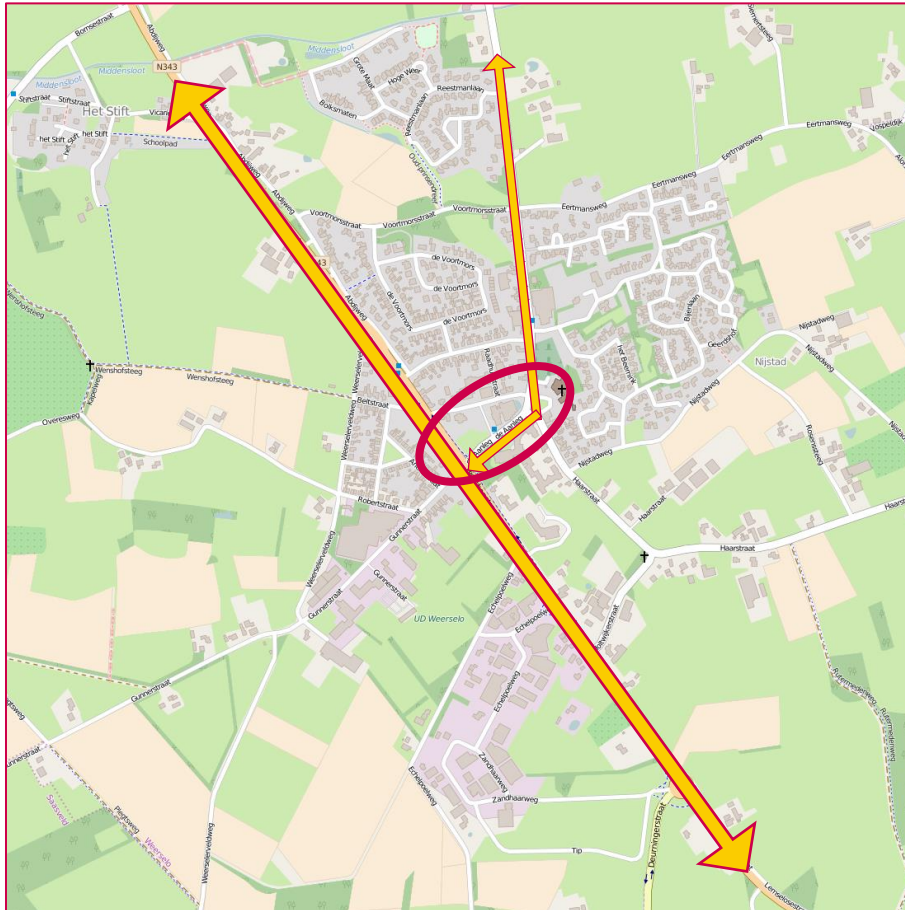
De gemeente Dinkelland is in samenwerking met Bureau Over Morgen bezig met het 'Ontwikkelperspectief centrum Weerselo'. Centraal in deze opgave staat het Burgemeester Scholtensplein. Dit centraal in Weerselo gelegen plein grenst direct aan de aan de doorgaande Bisschopstraat (N343). Naast de verblijfsaspecten op en aan het plein zijn ook de verkeerskundige aspecten van belang. In deze notitie brengen we de verschillende verkeerskundige aspecten in beeld.

2 Ontsluiting van het centrum

De kern Weerselo wordt doorsneden door de drukke provinciale weg N343, de Bisschopstraat. De Bisschopstraat bepaalt ook één van de zijden van het Burgemeester Scholtensplein. De andere zijden van het driehoekige plein worden gevormd door De Aanleg en de Sint Remigiusstraat. De Aanleg heeft ook een functie voor regionaal (landbouw) verkeer via de Legtenbergerstraat.

Voor de toekomstige situatie zijn er twee scenario's voor de ontsluiting: met of zonder rondweg rond Weerselo. In beide gevallen is het mogelijk om de weg beter oversteekbaar en beter passend bij de nieuwe inrichting van het plein te maken. In deze notitie benoemen we maatregelen voor de Bisschopstraat voor een situatie zonder rondweg. Op het moment dat in een later stadium de nadere uitwerking van de Bisschopstraat aan de orde is, vraagt dat om een nadere uitwerking.

Voor de andere straten in het centrumgebied speelt dit niet, de voorstellen voor de ontwikkeling van het centrum inclusief een andere inrichting zijn mogelijk in een situatie met en zonder rondweg.



Figuur 2.1: de kern Weerselo met het centrum en de doorgaande verkeersroutes

3 Uitgangspunten

Voor de verkeersaspecten bij het centrumplan Weerselo gelden de volgende uitgangspunten:

- het wegennet moet Duurzaam Veilig zijn ingericht;
- veilige en goede doorstroming van het verkeer, uitgaande van de huidige verkeersdrukte en wegenstructuur;
- goede inpassing van voldoende parkeergelegenheid, gebaseerd op de Beleidsnotitie Bouwen & Parkeren 2014.

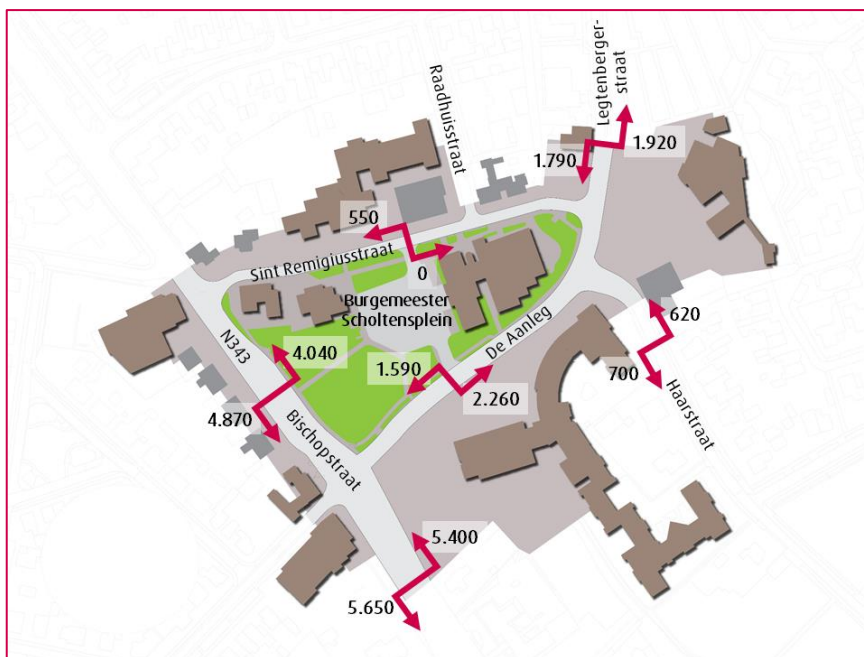
Specifiek voor centrum Weerselo zijn er een aantal aandachtspunten benoemd:

- verminderen barrière Bisschopstraat;
- veilige overstek fietsers en voetgangers over De Aanleg en de Sint Remigiusstraat;
- veilige situatie bij Aloysiuschool aan de Sint Remigiusstraat;
- veilige afwikkeling verkeer op de kruispunten;

- inpassing van de bushaltes.

4 Verkeersbeeld nu en in de toekomst

In 2015 zijn in opdracht van de gemeente verkeerstellingen uitgevoerd in Weerselo¹. Figuur 4.1 geeft een samenvatting. Naar verwachting zullen de intensiteiten in de toekomst op vergelijkbaar niveau blijven.



Figuur 4.1: Verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag (etmaal)

Oversteekmogelijkheden huidige situatie

De Bisschopstraat is in de huidige situatie met 9.000 tot 11.000 auto's per etmaal erg druk. Tijdens de spitsuren is de weg voor volwassenen maar zeker bijvoorbeeld ook voor mensen die kinderen bij zich hebben en voor ouderen lastig over te steken. De Aanleg is met ± 4.000 auto's per etmaal duidelijk van een andere orde. Mits het uitzicht goed is en de auto's niet te hard rijden, kan deze straat functioneren 30 km/uur straat, onderdeel van het plein. De Sint Remigiusstraat is zo rustig dat deze eigenlijk nu al onderdeel uitmaakt van het plein.

¹ Verkeerscirculatie Weerselo, BonoTraffics, oktober 2015.

5 Voorstel voor inrichting



In de huidige situatie wordt het plein vooral gedefinieerd door de omringende wegen. Door een andere inrichting kan er voor worden gezorgd dat het plein veel meer wordt ervaren als de ruimte tussen de voorzieningen en functies. De wegen worden onderdeel van de totale openbare ruimte. Hiernaast is een eerste verkeerskundige interpretatie gegeven, bedoeld als steun bij het VO-ontwerp.

Maatregelen om te komen tot een verbeterde plein-inrichting: een samenhangende openbare ruimte, infrastructuur en voorzieningen/functies:

- Eén materiaal voor de voetpaden. Dit zelfde materiaal wordt op de straat toegepast op plekken waar een meer erf-achtige of 'shared-space' inrichting en verkeersgedrag gewenst is.
- Nieuwe inrichting van de Bisschopstraat met twee smalle rijlopers. De voetpaden sluiten door het materiaalgebruik en kleur aan bij het plein. Voor overstekende voetgangers zijn er middeneilandjes aanwezig bij De Aanleg en bij de Sint Remigiusstraat. Net als in de huidige situatie heeft het verkeer op de Bisschopstraat voorrang op de zijwegen.
- Aanpassing van het wegprofiel van De Aanleg. De weg wordt iets versmald, de smalle fietssuggestiestroken verdwijnen. Er blijft een herkenbare rijbaan tussen trottoirbanden. Fietzers en ander verkeer delen de ruimte. Met deze inrichting kan de weg bij het 30 km/uur gebied worden getrokken. Het voetpad langs De Aanleg aan de zijde van het plein wordt breder en ligt niet meer direct aan de straat. Het voetpad aan de zijde St. Jozef komt te vervallen, voetgangers maken gebruik van de voetpaden die in de tuin van het St. Jozef liggen.
- Anders vormgeven van de aansluiting van De Aanleg op de Legtenbergerstraat en Haarstraat, zodat er een minder vloeiende bocht ontstaat tussen de Legtenbergerstraat en De Aanleg. Op dit moment is er sprake van een relatief hoge rijdsnelheid in de betreffende bocht. Formeel is de wettelijke maximum-snelheid nu nog 50 km/h en is de kruising met de Haarstraat met voorrang geregeld. Verder is het uitzicht vanuit de Haarstraat beperkt. Door herinrichting wordt het uitzicht beter, de snelheid verlaagd, mede door gelijkwaardigheid van het kruispunt en qua vormgeving wordt het beleving en het functioneren als van een plein. De auto is

min of meer te gast – maar wel zeer welkom. Ook hier geldt voor het autoverkeer een snelheid van 30 km/uur. Een prettige omgeving voor voetgangers en fietsers.

- Het kruisingsvlak De Aanleg – Legtenbergerstraat – Haarstraat – Sint Regimiusstraat wordt opgetild en in de ‘plein-verharding’ uitgevoerd. Daarmee wordt de ruimte tussen het voormalige gemeentehuis en de kerk tot één geheel gesmeed.
- Optillen van de Sint Remigiusstraat en uitvoering in de ‘plein-verharding’ waardoor aan die zijde van het plein nadrukkelijker één ruimte ontstaat;

6 Aanvullende Verkeersmaatregelen

De nieuwe inrichting van het Burgemeester Scholtenplein en de aansluitende straten past bij een 30 km/uur regime in de hele kern van Weerselo. De Sint Remigiusstraat is in de huidige situatie al een 30 km/uur straat. Na herinrichting van de wegen rond het plein kan dat ook gelden voor De Aanleg en het gebied tussen kerk en voormalig gemeentehuis. Dit past in het beleid van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van Dinkelland. Er zijn sowieso aanvullende maatregelen nodig in de Haarstraat om de verkeersveiligheid duurzaam te maken en om de wijziging in de verkeersafwikkeling verantwoord te laten plaatsvinden.

Om doorgaand (landbouw) verkeer door het centrumgebied te weren is te overwegen om De Aanleg voor dit verkeer tot verboden gebied te verklaren.

Indien landbouwverkeer of zelfs al het doorgaande verkeer op de Legtenbergerstraat buiten het centrum omgeleid wordt, ontstaat in het centrum een rustiger verkeersbeeld. Een mogelijkheid om dat te doen is een noordelijke doorkoppeling van de Legtenbergerstraat naar de Bisschopstraat. De regiegroep (bewoners) noemt de mogelijkheid om de Boerkampsmorsweg te asfalteren en zo een deel van het verkeer van De Aanleg af te houden. De verharding van de Boerkampsmorsweg of een trace parallel daaraan is een mogelijke optie. Dit is een zoekrichting, en dient later verder onderzocht te worden.

7 Parkeren

7.1 Inleiding

Hoeveel parkeerplaatsen er op en rond het centrumplein moeten komen, is afhankelijk van het type functies en voorzieningen rond het plein (huidige en toekomstige). Winkels en bedrijven hebben er belang bij dat er voldoende parkeerplaatsen voor klanten en bezoekers zijn. Door het uitbreiden van de parkeerschijfzone wordt er voor gezorgd dat er voldoende gelegenheid voor kort parkeren beschikbaar is. Door uit te gaan van het uitbreiden van de parkeerschijfzone, zijn er in totaal ook minder parkeerplaatsen nodig. Die ruimte kan voor andere doeleinden gebruikt worden. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het bijvoorbeeld gewenst om op het (voor)plein een gelimiteerd aantal parkeerplaatsen te realiseren, ten behoeve van de ruimte voor groen en verblijfs- en loopruimte voor inwoners en bezoekers.

Binnen de parkeerschijfzone, of net daarbuiten, moeten ook voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor langparkeerders (bewoners, personeel van winkels en bedrijven, bezoekers van de TOP). Mocht blijken dat er (meer) functies en voorzieningen op en rond het centrumplein komen die vragen om vrije parkeerplaatsen (lang parkeren), dan kan het plan later worden bijgesteld.

De voorzieningen zonder privé-parkeerplaats

- supermarkt, 1.200 m² bvo
- kerk met 700 zitplaatsen. Het kerkbezoek loopt terug op deze locatie.
- Café De Troll, 170 m² bvo
- Detailhandel (elektronica) 320 m² bvo
- horeca in voormalig gemeentehuis 400 m² bvo
- winkels voorzieningshoek 800 m² bvo
- bibliotheek 100m² bvo
- Kapsalon met 5 stoelen
- Kantoorruimte Rabobank 90 m² bvo
- Aloysiuschool (halen & brengen, personeel krijgt parkeerplek op eigen terrein)
 - Leerlingen groep 1 t/m 3: 72
 - Leerlingen groep 4 t/m 8: 168
- 7 appartementen (Rabobank en voorzieningshoek) 100 m² bvo
- 3 twee-onder-een kapper
- Toeristisch overstappunt

Verplaatsing van de supermarkt naar een locatie op het plein betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein achter de huidige supermarkt niet meer gebruikt kunnen worden en dat voor de klanten parkeerruimte op het plein aanwezig moet zijn.

In paragraaf 7.2 wordt ingegaan op de parkeerbalans met blauwe zone, gevolgd door 7.3 in het scenario zonder parkeerregulering/blauwe zone.

7.2 Parkeerbalans met blauwe zone

Parkeernormen

De parkeernormen van de gemeente Dinkelland zijn vastgelegd in de Beleidsnotitie Bouwen & Parkeren 2014. Voor de verschillende voorzieningen in geval van toepassing van een blauwe zone zijn de parkeernormen:

- supermarkt, 4,2 pp/100 m² bvo
- kerk, 0,15 pp/zitplaats²

² Het parkeerkental voor de kerk geldt voor de normale parkeervraag bij kerkdiensten. Bij een trouwerij of rouwdienst kan het aantal kerkbezoekers (veel) groter zijn. Dit zijn incidenten, waarbij het kan voorkomen dat de kerkbezoekers (en bezoekers van de overige centrumvoorzieningen) hun auto wat verder weg moeten parkeren.

- horeca (café/bar/cafetaria) 6 pp/100 m² bvo
- radio-tv zaak 4,3 pp/100 m² bvo
- winkelveorzieningen 4,3 pp/m² bvo
- bibliotheek 0,45 pp/100m² bvo
- kapsalon 0,8 pp per stoel
- kantoor 1,85 pp/100m² bvo
- basisschool (halen en brengen)
 - groep 1 t/m 3 0,169 pp/leerling
 - groep 4 t/m 8 0,053 pp/leerling
- appartement <100m² 1,3 pp/m² bvo
- twee-onder-een kap 1,7 pp/m² bvo (-1 want deels parkeren op eigen terrein)
- Toeristisch Overstappunt 10 pp

Deze parkeernormen gelden voor het drukste moment. Die drukke momenten hoeven niet samen te vallen. In het onderstaande overzicht zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen. Bijvoorbeeld op de zaterdagmiddag is de aanwezigheid van bezoekers aan de supermarkt het hoogst. Voor de functie kerk zijn de aanwezigheidspercentages geschat; voor de zaterdagavond en zondagochtend wordt die als hoogste geschat. Op de zondagochtend is zijn de overige functies niet actief, dus niet maatgevend.

Functie	werkdag				zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
supermarkt	30%	60%	40%	80%	100%	40%	-
kerk	25%	10%	10%	10%	10%	50%	25%
horeca	30%	40%	90%	90%	70%	100%	45%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	100%	-	-
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	-	-
kapsalon	100%	100%	5%	75%	-	-	-
kantoor	100%	100%	5%	5%	-	-	-
basisschool	100%	100%	-	-	-	-	-
appartement	50%	50%	90%	80%	60%	80%	70%
twee-onder- een kapper	50%	50%	90%	80%	60%	80%	70%
TOP	30%	30%	-	-	100%	-	100%

Parkeerbalans

Het onderstaande overzicht geeft de parkeervraag per moment van de week, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages.

Functie	omvang	eenheid	p-norm	p-vraag	werkdag				zaterdag		zondag
					ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
Supermarkt	1200	m ²	4,2	50	15	30	20	40	50	20	-
Kerk	700	zitpl.	0,2	105	26	11	11	11	11	53	26
Café De Troll	170	m ²	6,0	10	3	4	9	9	7	10	5
Detailhandel (elektronica)	320	m ²	3,4	11	3	7	1	8	11	-	-
Horeca gemeentehuis	400	m ²	6,0	24	7	10	22	22	17	24	11
Winkels voorzieningenhoek	800	m ²	3,4	27	8	16	3	20	27	-	-
Bibliotheek	100	m ²	0,5	0,5	0,1	0,3	0,5	0,3	0,3	-	-
Kapsalon	5	zitpl.	0,8	4	4	4	0,2	3	-	-	-
Kantoor Rabobank	90	m ²	1,9	2	2	2	0,1	0,1	-	-	-
Basisschool klas 1-3	72	Leerling	0,2	12	12	12	-	-	-	-	-
Basisschool klas 4-8	168	leerling	0,1	9	9	9	-	-	-	-	-
Appartement <100 m ²	7	woning	1,3	9	5	5	8	7	5	7	6
Twee-onder-een kappers	3	woning	0,7	2	1	1	2	2	1	2	1
TOP	1	TOP	10,0	10	3	3	-	-	10	-	10
Totaal				276	99	113	76	123	140	116	59

Indien we de parkeervraag op basis van de normen optellen zou dat een totaal van 276 parkeerplaatsen opleveren. Rekening houdend met de drukste momenten van de verschillende functies is de totaal benodigde parkeerbehoefte niet 276 parkeerplaatsen maar maximaal 140 parkeerplaatsen. De supermarkt is daarbij een bepalende factor.

Verplaatsing van de supermarkt betekent dat er meer parkeerplaatsen in het centrumgebied nodig zijn, aangezien de supermarkt het parkeren nu oplost op eigen terrein.

Als er aanleiding is om te stellen dat de kerk minder intensief gebruikt wordt buiten de zondag ochtend, heeft dat meteen een dempend effect op het benodigde aantal parkeerplaatsen.

7.3 Parkeerbalans zonder regulering/blauwe zone

Indien er voor gekozen wordt om het centrumgebied niet te reguleren (geen uitbreiding blauwe zone) dient het aantal parkeerplaatsen berekend te worden op basis van de Beleidsnotitie Bouwen & Parkeren 2014, normen voor 'rest bebouwde kom'. De totaal berekende vraag gaat dan van 276 naar 314 parkeerplaatsen.

Rekening houdend met de drukste momenten van de verschillende functies is de totaal berekende parkeerbehoefte niet 314 parkeerplaatsen maar maximaal 174 parkeerplaatsen. Dat is een ruim 30 plaatsen extra ten opzichte van het aantal van 140 voor het scenario met blauwe zone.

7.4 Parkeervlekken (nader uit te werken zoekgebieden)

Hieronder een schetsontwerp van de infrastructuur op hoofdlijnen. Daarbij zijn de grotere parkeerterreinen ingetekend, rekening houdend met de verplaatsing van de supermarkt. In de uitwerking zal nog rekening worden gehouden met de kleinere aantallen parkeerplaatsen, zoals langs de westkant van de St. Remigiusstraat en langs de westkant van de Bisschopsstraat. Over het totaal moeten er – uitgaande van het hier beschreven programma – 140 parkeerplaatsen aanwezig zijn op en rond het plein.

Parkeren in de tekening



Figuur 7.1: zoekgebieden parkeerplaatsen in blauw (ruimte voor ongeveer 105 parkeerplaatsen op en rond het plein)