

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

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Dinkelland

Centrum Weerselo

Verkeer

Datum
Kenmerk
Eerste versie

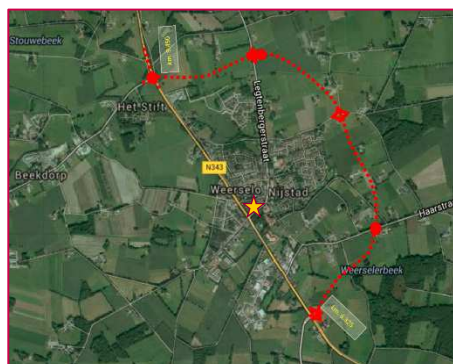
7 juni 2016
DLD026/Vnj/0075.01

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, een centraal in Weerselo gelegen plein langs de drukke doorgaande weg de Bisschopstraat (N343). Dit plein moet een centrale bestemming worden voor jong en oud. Naast de verblijfsaspecten op en aan het plein zijn ook de verkeerskundige aspecten van belang. De gemeente heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd om de verschillende verkeerskundige aspecten in beeld te brengen. Dat doen we in deze notitie.

2 N343 en rondweg Weerselo

De kern Weerselo wordt doorsneden door de provinciale weg N343. Vanwege de hoge verkeersdruk op deze weg wordt nagedacht over een rondweg aan de oostzijde van Weerselo. Uiteraard leidt de (eventuele) aanleg daarvan tot een aanzienlijke afname van verkeer op de bestaande weg door het dorp. Het al of niet aanleggen van de rondweg heeft dus ook consequenties voor de verkeerskundige mogelijkheden in en rond het centrum. Daarom bekijken we twee scenario's: met en zonder rondweg.



Figuur 2.1: Tracé van de rondweg (kaartje uit de MKBA 2015), Burgemeester Scholtensplein bij ★

Het streven is een toekomstvast plan: uitgaande van een scenario zonder rondweg moet het centrum met beperkte ingrepen 'om te bouwen' zijn naar een situatie met rondweg.

3 Uitgangspunten

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

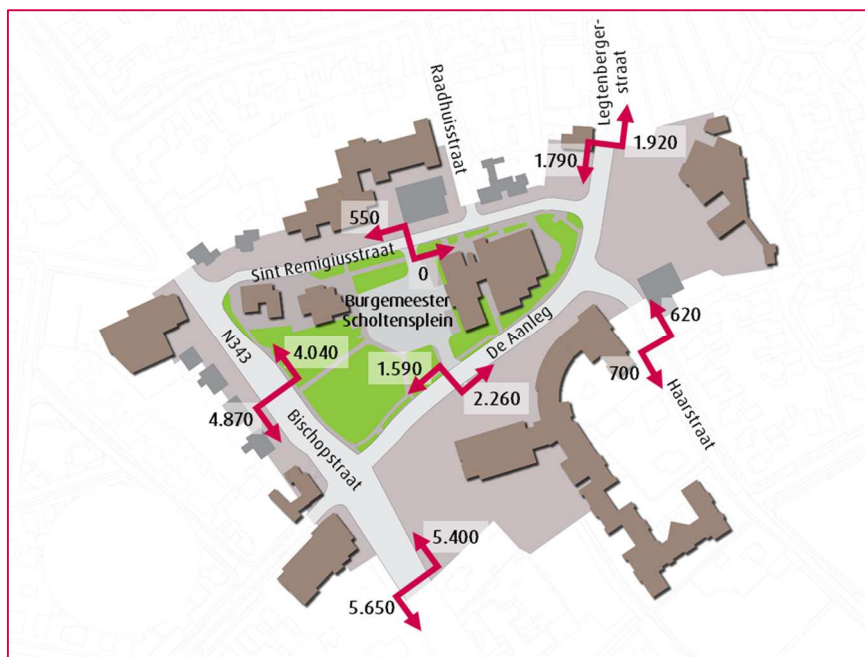
- het wegennet moet Duurzaam Veilig zijn ingericht;
- veilige en goede doorstroming van het verkeer.

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 Aloysiusschool aan de Sint Remigiusstraat;
- veilige afwikkeling verkeer op de kruispunten;
- goede inpassing van voldoende parkeergelegenheid;
- 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.



Figuur 4.1: Verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag (etmaal)

¹ Verkeerscirculatie Weerselo, BonoTraffics, oktober 2015.

Om gevoel te krijgen wat deze intensiteiten betekenen, kijken we naar het Handboek ontwerpen voor kinderen (CROW, 2000). Deze aanbevelingen zijn voor een verblijfsgebied van belang: als een situatie veilig en begrijpelijk is voor kinderen, is de situatie ook goed voor volwassenen en bovendien ook geschikt voor ouderen of mensen die minder goed ter been zijn.

Intensiteit	Ontwerpaanbevelingen
Tot 2.000 mvt (spitsintensiteit 200 mvt's/h)	De straat is goed tot redelijk goed over te steken, ook voor jonge kinderen
2.000 tot 4.000 mvt (spitsintensiteit 200 tot 400 mvt's/h)	Oversteekbaarheid wordt minder makkelijk voor jonge kinderen, zorg voor goed zicht van en naar de stoep en voor logische oversteekplekken op kinderroutes
Meer dan 4.000 mvt	Op schoolroutes en andere intensief gebruikte kinderroutes: <ul style="list-style-type: none"> ■ zebraad/voetgangersoversteekplaats op een plateau ■ versmalling van de rijbaan ■ goede zichtbaarheid op overstekend kind ■ middeneiland (facultatief)

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 \pm 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 als onderdeel van het plein. De Sint Remigiusstraat is zo rustig dat deze eigenlijk nu al onderdeel uitmaakt van het plein.

Figuur 4.2 laat het verkeersmodel zien zonder en met rondweg. Zonder rondweg moeten we ook in de toekomst rekening houden met verkeersintensiteiten in dezelfde orde van grootte als nu, met 9.000 tot 11.000 auto's per etmaal (werkdagen) op de Bisschopstraat. Door ontwikkelingen in Weerselo (afsluiting Bouwweg en realisatie Het Spikkert) wordt de route Legtenbergerstraat - De Aanleg drukker. Op De Aanleg neemt het verkeer met ongeveer 10% toe tot 4.150 auto's over De Aanleg.



Figuur 4.2: Vergelijking verkeersintensiteiten nu en met rondweg

Het wordt anders met een rondweg rond Weerselo. Indien er een rondweg is, kan al het doorgaande verkeer om Weerselo heen rijden. Voor bestemmingsverkeer blijft Weerselo gewoon bereikbaar vanuit alle richtingen. Dat geldt dus ook voor alle voorzieningen en winkels in Weerselo. Ook binnen Weerselo blijven alle verkeersbewegingen mogelijk. In het verkeersmodel is een verschuiving van het verkeer zichtbaar van de Bisschopstraat naar de rondweg. Daarbij is ervan uitgegaan dat de Bisschopstraat anders wordt ingericht, zodat het verkeer daar gedwongen wordt om langzaam te rijden. De verkeersintensiteiten op de Bisschopstraat dalen in dat geval aanzienlijk en ook over De Aanleg en Legtenbergerstraat komt duidelijk minder verkeer. Op alle wegen rond het plein dalen de intensiteiten tot minder dan 2.000 auto's per etmaal. In die situatie is het plein niet meer omringd door een verkeersstructuur, maar kan herverkeer worden ingepast in de inrichting van het plein zelf.

4.1 Toekomstige verkeerssituatie zonder rondweg

De Bisschopstraat is –net als in de huidige situatie– op de drukke momenten een barrière voor voetgangers en fietsers. Met een breed middeneiland (2,5 meter breed, zodat er voldoende ruimte is om er met een fiets te staan, of met een kindwagen of scootmobiel) wordt de oversteek direct veel beter. In aanvulling daarop is het zeer gewenst dat de snelheid beperkt blijft tot 40 à 50 km/h. Voor het verkeer uit de zijstraten geldt dat het op drukke momenten even kan duren voordat men de Bisschopstraat kan opdraaien.

De Aanleg is in de toekomst drukker dan nu maar is nog wel zonder problemen over te steken. Afhankelijk van de toekomstige inrichting van het plein is het wel gewenst extra snelheidsremmers aan te brengen, zoals in de bestaande situatie bij de aansluiting van de Haarstraat aanwezig is.

De Sint Remigiusstraat is ook in de toekomst zo rustig, dat deze straat in de situatie zonder rondweg als onderdeel van het Burgemeester Scholtensplein kan worden gezien. Een erf-inrichting waar de auto te gast is, is een mogelijkheid.

Rotonde?

Op de informatieavond is een rotonde op het kruispunt Bisschopstraat – De Aanleg genoemd als oplossing om het verkeer af te remmen. Ruimtelijk gezien is een rotonde hier niet eenvoudig in te passen, de Bisschopstraat moet uitbuigen ten koste van het centrumplein. Een rotonde op deze locatie is ook voor de route van het autoverkeer niet logisch: een rotonde suggereert gelijkwaardigheid van de straten, daarvan is in dit geval geen sprake. Door kortere wachttijden wordt een sluiproute door Weerselo via de Legtenbergerstraat nog aantrekkelijker dan die nu al is.

Gezien de ruimtelijke impact en omdat sluiptverkeer bevordert wordt is een rotonde op deze plaats geen goede oplossing, zeker indien het plan faseerbaar moet zijn voor het scenario met rondweg.

4.2 Toekomstige verkeerssituatie met rondweg

Bisschopstraat en De Aanleg worden zo rustig dat deze onderdeel worden van de 30 km/h zone van Weerselo. De Bisschopstraat en De Aanleg kunnen net als de Sint Remigiusstraat als onderdeel van het plein functioneren. Een 30 km/h-inrichting of een erfinrichting is het uitgangspunt, zonder aparte voorzieningen voor de fiets. De beoogde lage snelheid moet zo nodig met verkeersdrempels of plateaus worden afgedwongen. In deze situatie is de auto 'te gast' op het plein, voetgangers kunnen overal lopen en kris-kras oversteken.

5 Inrichting van de wegen

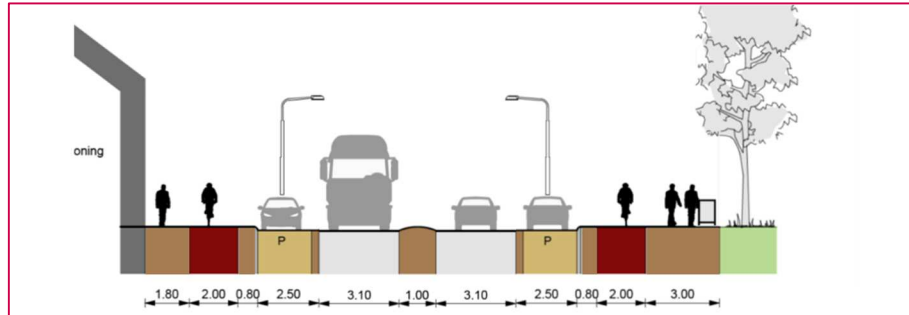
Het aanzicht van de Bisschopstraat moet worden aangepast zodanig dat het centrum van Weerselo beter herkenbaar wordt. Dat kan in beide scenario's, ook in de situatie zonder rondweg. Door bij voorbeeld het materiaal van de trottoirs en de straatlantaarns op dit stuk van de Bisschopstraat af te stemmen op de inrichting en materialen op het plein, ontstaat er eenheid in het ruimtelijke beeld. Met een smalle rijbaanscheiding kan worden bereikt dat de weg minder breed oogt. Figuur 5.1 geeft een paar voorbeelden.



Figuur 5.1: Voorbeelden voor de inrichting van de Bisschopstraat (zonder rondweg)

Goede oversteekvoorzieningen op de kruispunten met De Aanleg en Sint Remigiusstraat voor de voetgangers kunnen het begin en einde vormen van de aangepaste inrichting

van de Bisschopstraat. Met de combinatie van deze ingrepen kan ook worden bereikt dat het verkeer minder geneigd is om met hoge snelheid het centrum te passeren.

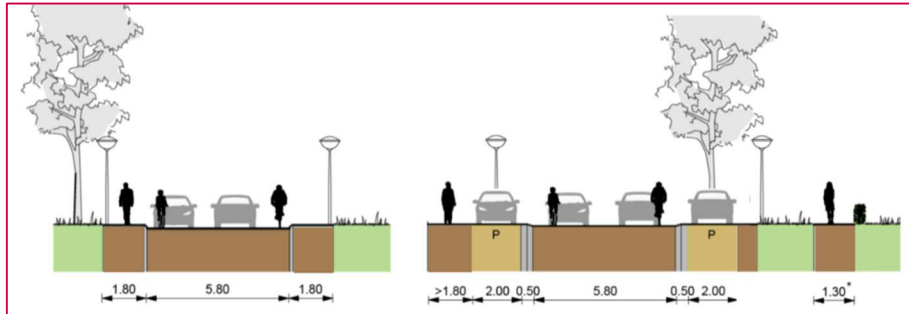


Figuur 5.2: Basisprofiel voor de Bisschopstraat (zonder rondweg)

Op het moment dat er wel een rondweg is, is een verdergaande herinrichting op zijn plaats, waarbij de drie straten rond het Burgemeester Scholtensplein inclusief de Bisschopstraat bij het plein worden getrokken. Figuur 5.3 geeft een indruk hoe dat eruit zou kunnen zien. De Bisschopstraat kan dan een inrichting krijgen die vergelijkbaar is met De Aanleg.

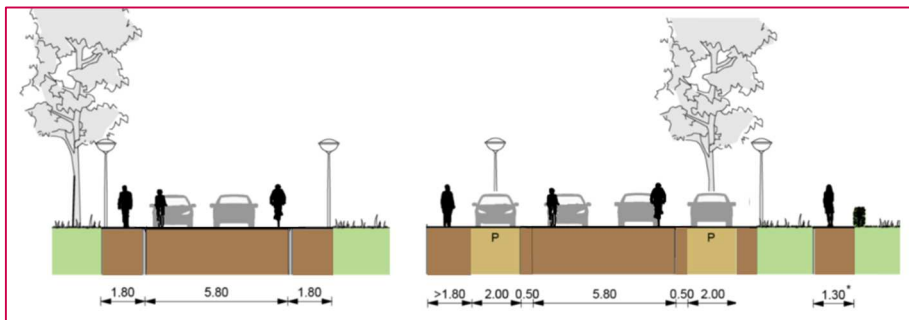


Figuur 5.3: Voorbeeld van een mogelijke inrichting van De Aanleg



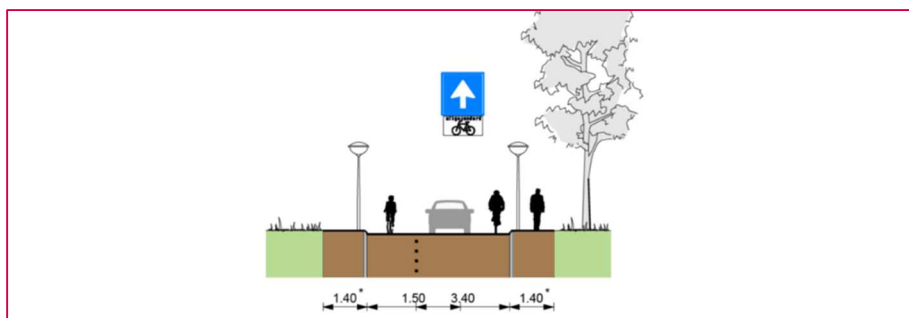
Figuur 5.4: Basisprofiel voor De Aanleg

Figuur 5.4 geeft een indruk van het basisprofiel met en zonder parkeerplaatsen langs de weg. Indien gewenst kunnen rijweg en voetpad op hetzelfde niveau liggen. De maatvoering blijft daarbij in principe gelijk. In dat geval moet door slim plaatsen van lantaarnpalen, groen en paaltjes worden gezorgd dat mensen niet foutparkeren op de stoep en (brom)fietsers niet kris kras tussen de voetgangers doorrijden. Figuur 5.5 geeft het profiel à niveau weer.



Figuur 5.5: Profiel De Aanleg à niveau

Figuur 5.6 geeft het profiel weer voor de Sint Remigiusstraat. Ook hiervoor geldt dat indien gewenst voetpad en rijweg op één niveau kunnen liggen. En ook hier moet dan in de inrichting worden gezorgd dat de inrichting op één niveau niet leidt tot ongewenst parkeren en fietsen.



Figuur 5.6: Basisprofiel voor de Sint Remigiusstraat

6 Parkeren

Ten behoeve van de voorzieningen op en rond het plein zijn in de huidige situatie in totaal 120 parkeerplaatsen aanwezig.

locatie	aantal pp	bijzonderheden
Plus	42	parkeren op eigen terrein
Bisschopstraat	12	
Sint Remigiusstraat	14	blauwe zone
Gemeentehuis (plein)	34	
De Aanleg, voor St Jozef	4	
Sint Remigiuskerk	14	
totaal	120	

Tabel 6.1: Parkeerplaatsen in het centrum van Weerselo



Figuur 6.1: Ligging van de huidige parkeerplaatsen (in blauw aangegeven)

De gemeente Dinkelland heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de Beleidsnotitie Bouwen & Parkeren 2014. Indien een supermarkt van 1.500 m² in het voormalige gemeentehuis wordt gevestigd, geldt daarbij een parkeernorm van 4,2 pp/100 m² bvo. Dat betekent dat er 60 tot 65 parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn ten behoeve van de nieuwe supermarkt. Inclusief de rijweg tussen de parkeerplaatsen ongeveer 1.200 m².



Figuur 6.2: Indicatie benodigde ruimte voor parkeren bij een supermarkt in het voormalige gemeentehuis (ruimte inclusief rijweg tussen de parkeerplaatsen)

Niet alle voorzieningen roepen op hetzelfde moment een parkeervraag op. Door een slim gekozen locatie van parkeerplaatsen kan worden bereikt dat de parkeerplaatsen voor meerdere functies kunnen worden gebruikt. In totaal hoeven dan minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd zodat er meer ruimte overblijft voor andere doeleinden. In dat geval is het een eis dat de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en dat de parkeerplaatsen die op het ene moment door winkelbezoekers worden bezet het andere moment bijvoorbeeld voor kerkbezoek gebruikt kunnen worden.

7 Openbaar vervoer

De Bischofstraat en de Legtenbergerstraat/De Aanleg zijn busroutes. Dit betekent dat op beide wegen eventuele snelheidsremmende voorzieningen 'busvriendelijk' moeten zijn. De bushaltes op de Bischofstraat liggen ten noorden en ten zuiden het centrum. Het is te overwegen om juist ter hoogte van het centrumplein een bushalte te realiseren, met een goede wachtgelegenheid en fietsparkeermogelijkheid. De wachtende buspassagier profiteert in dat geval ook van een prettige omgeving. Bushaltes op deze plek gaan ten koste van de parkeerplaatsen langs de weg, maar bij een nieuwe inrichting met een andere parkeersituatie op het plein hoeft dat geen bezwaar te zijn. In de situatie zonder rondweg moeten er haltehavens langs de Bischofstraat aanwezig zijn, in een situatie met rondweg kan de bus op de weg halteren. Op De Aanleg kan de bus in beide scenario's op de rijbaan halteren.

8 Conclusie

De Bisschopstraat ziet er in de huidige situatie uit als een doorgaande weg. Dat is ook de feitelijke functie: er is druk verkeer dat vooral door Weerselo heen rijdt. De weg draagt daarmee niet bij aan de centrumkwaliteit van Weerselo. Met een aangepaste inrichting van de Bisschopstraat op het deel De Aanleg – Sint Remigiusstraat kan dit veranderen, ook als de verkeersdruk niet afneemt. De weg wordt daarbij geen onderdeel van het verblijfsgebied, maar kan in het beeld wel veel beter aansluiten bij de inrichting van het Burgemeester Scholtensplein.

De Aanleg/Legtenbergerstraat vormt een andere doorgaande verbinding door Weerselo. De intensiteit op De Aanleg is zodanig dat de straat in het centrumplein ingepast kan worden, mits de snelheid van het verkeer wordt beperkt. De Sint Remigiusstraat is (veel) minder druk en kan zonder meer onderdeel zijn van het centrum-plein van Weerselo.

Indien een rondweg rond Weerselo wordt gerealiseerd ontstaat in het centrum een verkeersluw gebied, waarbij alle drie de omringende straten onderdeel van het centrumplein kunnen zijn. Een inrichting als erf of shared-space is dan mogelijk. Doorgaand verkeer op de Bisschopstraat en De Aanleg/Legtenbergerstraat komt in die situatie niet meer voor.