

Bijlage I Kadernotitie Mobiliteitsplan Losser

Gemeentelijk verkeer-en vervoersplan 2025-2035

DATUM
25 - 11 - 2024

KENMERK
015219.25112024.R1.01

Gemeente Losser



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Aansluiten bij de zorgen en wensen van inwoners

Voor het tot stand komen van de mobiliteitsprincipes hebben we eerst goed geluisterd. Inwoners zijn actief benaderd via diverse kanalen zoals bijvoorbeeld sociale media, de radio en de krant om hun mening over mobiliteit te delen.

We hebben inwoners uitgenodigd om een online vragenlijst in te vullen en om op een digitale kaart aan te geven waar het goed gaat en waar het beter kan. Ook hebben we gesproken met ambtenaren van verschillende domeinen en diverse belangenorganisaties, waaronder de Fietzersbond, VVN, hulpdiensten, LTO, de provincie, dorpsbelangen, buurgemeenten etc.

Daarnaast zijn we met de gemeenteraad het gesprek aangegaan over gevoeligheden en denkrichtingen.

Doordat we eerst goed hebben geluisterd, weten we wat er speelt in onze gemeente. Mede op basis van deze input hebben we de mobiliteitsprincipes opgesteld.

Digitale vragenlijst

Aantal respondenten: 521

Dialogoog met ambtenaren

Aantal aanwezige ambtenaren: 13

Dialogoog met belangenorganisaties
(online en fysiek)

**Aantal aanwezige
belangenorganisaties: 16**

Dialogoog met de gemeenteraad

Aantal aanwezige raadsleden: 11

Wat zeggen de feiten en cijfers?

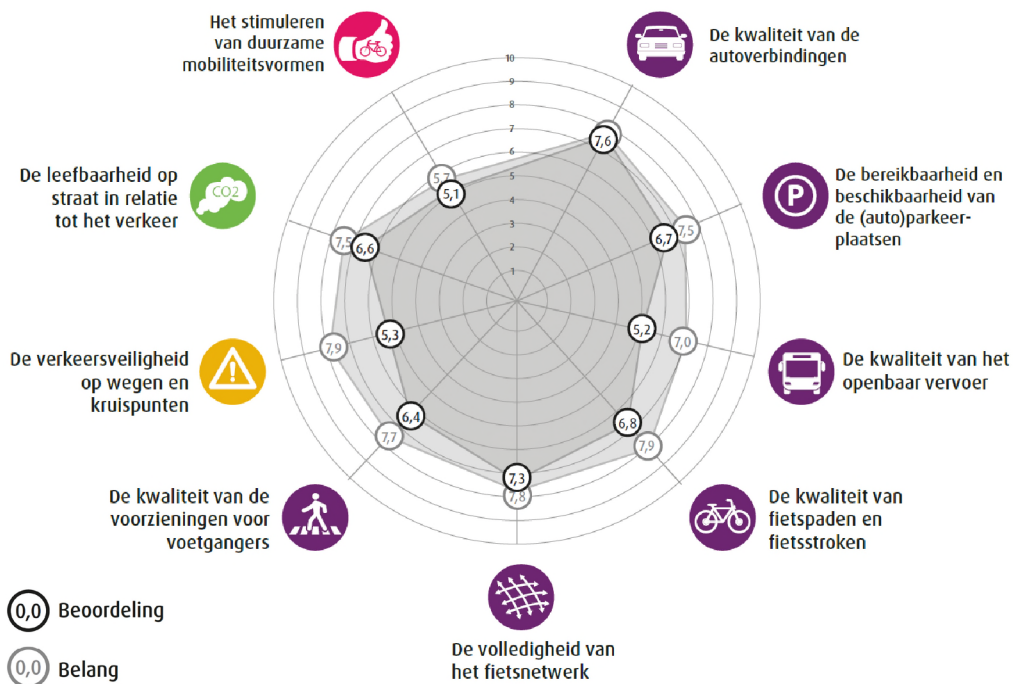
Gelijktijdig hebben we een analyse gedaan waarbij we o.a. de ongevallencijfers, intensiteiten en snelheden op gemeentelijke wegen hebben geïnventariseerd. In dit hoofdstuk laten we zien of de subjectieve beleving i.r.t. mobiliteit overeenkomt met de objectieve mobiliteitscijfers.

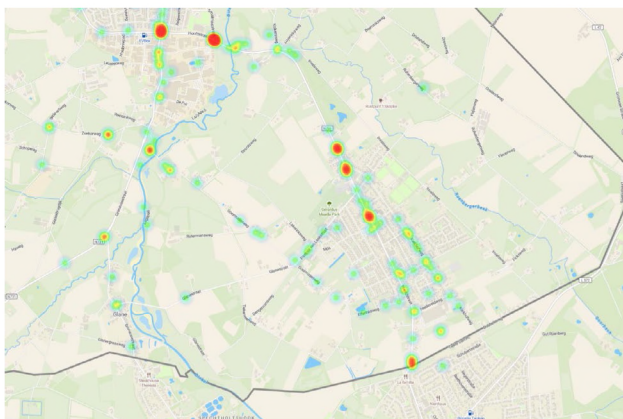
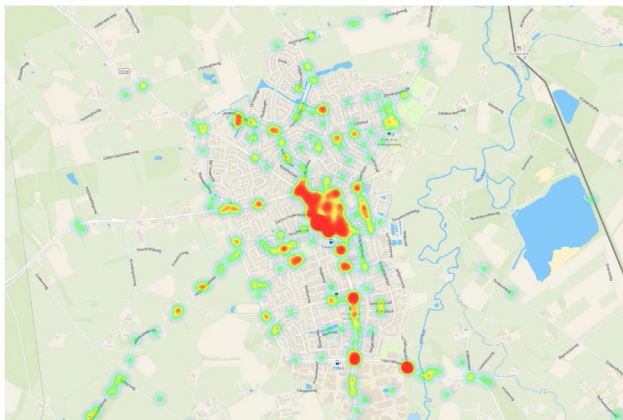
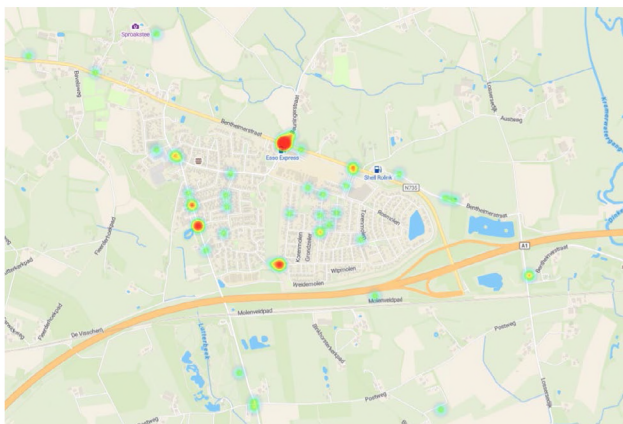


Uitkomsten van de digitale vragenlijst:

Inwoners is gevraagd een cijfer te geven aan het belang dat zij hechten aan diverse mobiliteitsthema's en hoe zij deze onderwerpen beoordelen. Dit geeft inzicht in welke thema's extra belangrijk worden ervaren. Uit de inventarisatie blijkt dat onderwerpen zoals verkeersveiligheid, de kwaliteit van fietspaden en voorzieningen voor voetgangers belangrijk worden gevonden; zie onderstaande afbeelding. Wat betreft de beoordeling, scoorden de kwaliteit van het openbaar vervoer en de

verkeersveiligheid relatief laag. Deze lagere beoordeling kan deels te maken hebben met de aanhoudende opstartproblemen van de concessiehouder, aangezien het om een momentopname gaat. Verder valt op dat de kwaliteit van de autoverbindingen goed wordt beoordeeld. Dit betekent echter niet dat dit thema geen aandacht krijgt in dit plan, maar het geeft aan waar we (volgens de respondenten van de digitale vragenlijst) de accenten het best kunnen aanbrengen.





Reacties van inwoners van Losser op de digitale vragenlijst: Geef aan waar u een knelpunt ervaart: hier kan het beter

In de digitale vragenlijst zijn inwoners gevraagd om aan te geven op welke locaties het beter kan. Er zijn in totaal 767 locaties aangewezen. Er is een lijst met locaties samengesteld waarbij alle locaties zijn opgenomen die door 5 unieke respondenten zijn aangemerkt als knelpunt, deze lijst zal als input dienen voor het uitvoeringsprogramma.

Over het algemeen viel in de Lutte op dat vooral de oversteek via de Dorpsstraat over de N735 als verkeersonveilig wordt ervaren.

In Losser ging het merendeel van de reacties over verkeersveiligheid op kruispunten in en rond het centrum. Ook viel het op dat over de Gronausestraat diverse reacties binnen zijn gekomen over o.a. verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Daarnaast werd parkeren in het centrum meermaals benoemd als knelpunt.

In Overdinkel lag de nadruk van de reacties op de Hoofdstraat, waar volgens de respondenten hard wordt gereden, parkeerhinder wordt ervaren en de inrichting gedateerd is.

In Beuningen zijn diverse reacties binnengekomen over de ontbrekende solitaire fietsvoorziening langs de Oude Dijk richting Denekamp. En in Glane lag de nadruk op de ontsluiting op het OV.

Dialogo met ambtenaren

Tijdens het dialogo met ambtenaren bleek dat thema's zoals vergrijzing en toegankelijkheid, verkeersveiligheid, en de opmars van de elektrische fiets belangrijk worden gevonden. Daarnaast werden diverse onderwerpen aangedragen, waaronder de opkomst van de fatbike, het debat over het verharde van recreatieve paden en het belang van duurzaam vervoer. Er werd opgeroepen om met durf en daadkracht een duidelijke visie neer te zetten voor nu en de toekomst.

Dialogo met belangenorganisaties

Tijdens de dialogo met belangenorganisaties werd de focus gelegd op het verbeteren van de fietsvoorzieningen, zoals meer fietsparkeerplaatsen en oplaadpunten. Dit geldt voor zowel in dorpscentra als bij voorzieningen of rustpunten in het buitengebied.

Daarnaast werden de bereikbaarheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer, de veiligheid van wegen (van 50 naar 30 km/uur), en toegankelijkheid voor mindervaliden als belangrijke punten genoemd. Ook werd de behoefte aan veilige, vrijliggende fietsroutes tussen dorpen, inclusief recreatieve bewegwijzering, benadrukt.

Dialogo met Gemeenteraad

Tijdens de dialogo met de raadsleden werd benadrukt dat verkeersveiligheid, de opkomst van de elektrische fiets, en vergrijzing met aandacht voor toegankelijkheid als de belangrijkste thema's voor het Mobiliteitsplan worden gezien. De raadsleden legden ook extra nadruk op de omvang van het landbouwverkeer. Daarnaast werden onderwerpen zoals laadinfrastructuur, autoloze zones, verbeterde OV-verbindingen, fietsveiligheid, handhaving van verkeersregels, duurzame brandstoffen, en veilige oversteekplaatsen genoemd door de raadsleden.

Samenvattend zijn de onderstaande vijf punten naar voren gekomen en weerspiegelen de perceptie van belanghebbenden binnen onze gemeente:

- [Er is extra aandacht nodig voor de vergrijzende samenleving en veranderende vervoerswijzen.](#)
- [Verkeer in de gemeente Losser moet veiliger.](#)
- [Fiets en wandelnetwerken zijn belangrijk + de bijbehorende voorzieningen.](#)
- [Aanpakken van parkeerhinder.](#)
- [Bereikbaarheid voor iedereen, in zowel dorpen als het buitengebied.](#)

Er is extra aandacht nodig voor de vergrijzende samenleving en veranderende vervoerswijzen.

In Nederland is ongeveer 20% van de inwoners ouder dan 65 jaar. De bevolking van Nederland is geleidelijk aan het vergrijzen. Ook in Losser neemt de gemiddelde leeftijd van de bevolking toe. Ruim 25% van onze inwoners is namelijk ouder dan 65 jaar¹.

Op basis van leeftijd zijn er binnen de verkeersdeelnemers 2 risicogroepen te onderscheiden. Dit zijn jongeren van 15 tot 25 en ouderen vanaf circa 50 jaar. Deze laatste groep is in Losser groot.

Het aantal ouderen dat jaarlijks in Nederland overlijdt aan de gevolgen van een fietsongeval is hoog (270 in 2023) en neemt de laatste jaren toe². Ouderen (75+) gebruiken relatief vaak de fiets als (recreatief) vervoermiddel. Bijna driekwart van de fietsdoden (73%) en bijna de helft (46%) van de door het ziekenhuis geregistreerde ernstig gewonde fietsers is 60 jaar of ouder³. De verwachte toename van fietsgebruik, met name onder ouderen die vaker en verder fietsen op e-bikes, vraagt om extra maatregelen. Dit blijkt onder ander uit de verdeling van ongevallen naar leeftijd. Zie de afbeelding op de pagina hiernaast.

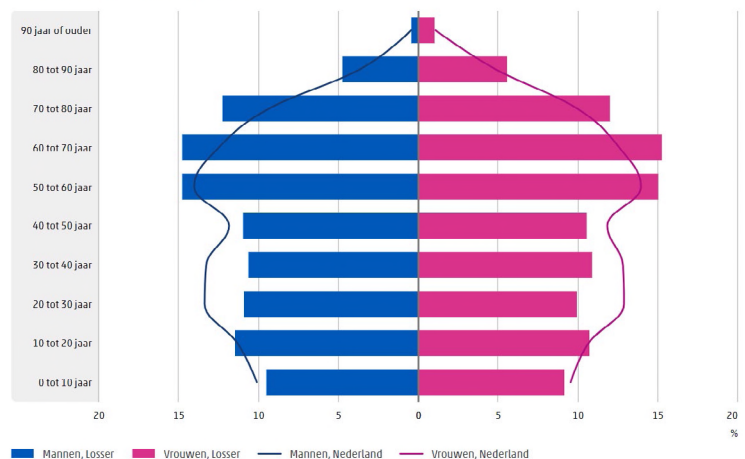
1 Ouderen in Nederland | CBS (2024)

2 Factsheet Oudere fietsers | SWOV (2024)

3 Fietsongevallen in Nederland | VeiligheidNL (2017)

De opkomst van nieuwe vormen van elektrische vervoersmiddelen vraagt om aandacht. Het is mogelijk dat de landelijke overheid tijdens de looptijd van dit plan licht elektrische voertuigen (LEV), zoals de e-step, zal goedkeuren voor gebruik in de openbare ruimte. Geëlektrificeerde voertuigen, zoals de fatbike die vaak worden opgevoerd en populair zijn onder jongeren, zorgen nu al voor bezorgdheid. Tegelijkertijd bieden deze voertuigen kansen. Jongeren in het buitengebied worden minder afhankelijk van huisgenoten of openbaar vervoer en krijgen door deze snellere voertuigen meer bewegingsvrijheid. Als gemeente staan we positief tegenover deze ontwikkeling, maar hebben ook zorgen over de verkeersveiligheid.

Leeftijdsofbouw, Losser, 2024

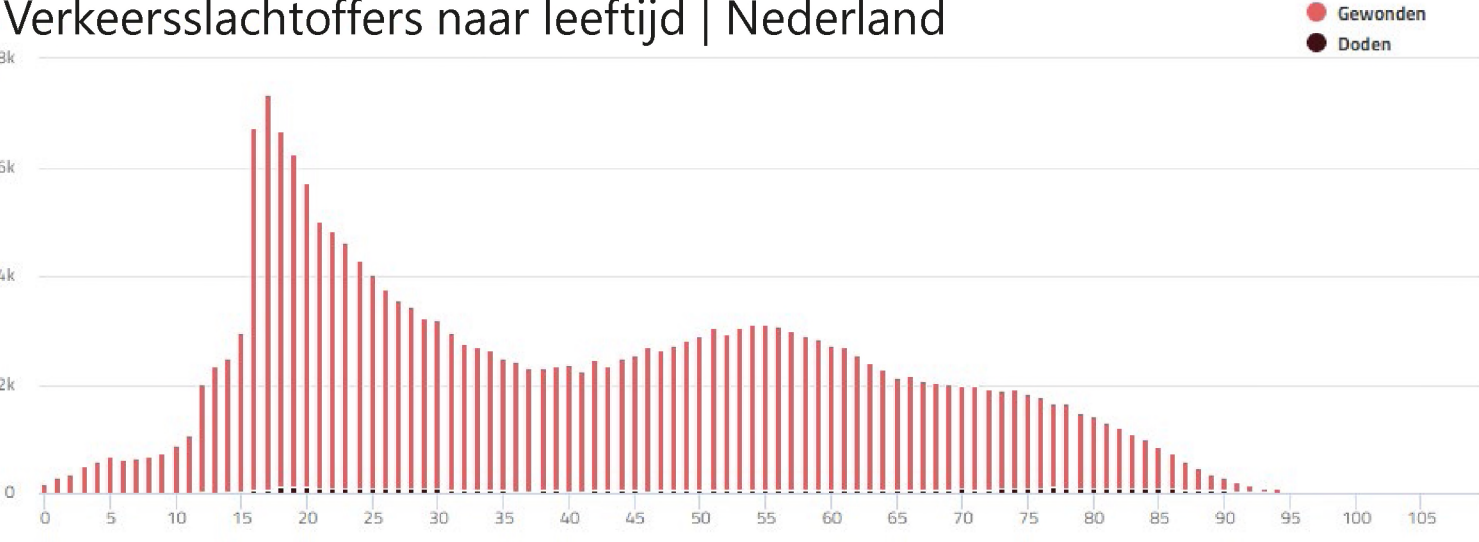


Leeftijdsofbouw gemeente Losser | CBS (2024)

Verkeersslachtoffers naar leeftijd | Losser



Verkeersslachtoffers naar leeftijd | Nederland



Verkeersslachtoffers in Nederland naar leeftijd tussen 2014-2023 | Via Stat (2024)

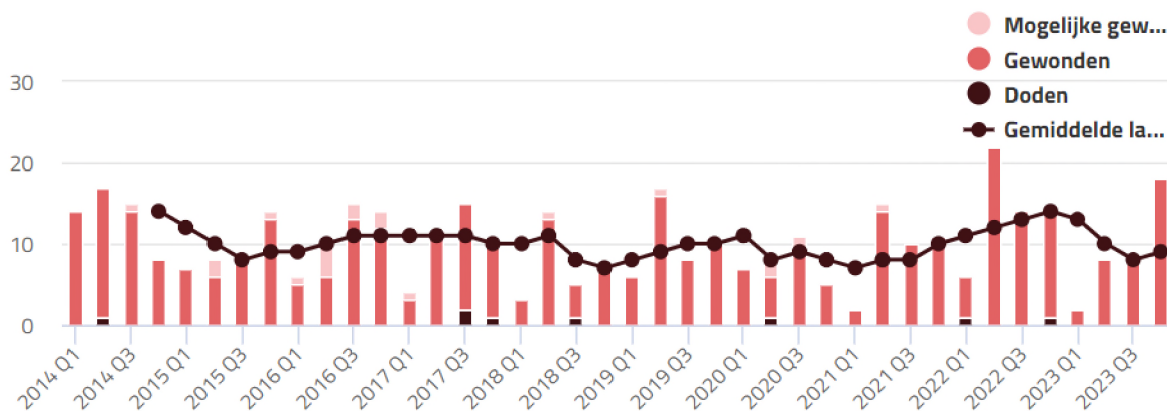
Verkeer in de gemeente Losser moet veiliger

De afgelopen 10 jaar is de daling van de verkeersslachtoffers in Losser gestagneerd. Dit staat haaks op de 'nulambitie' van de rijksoverheid⁴. Het doel van de rijksoverheid is namelijk om toe te werken naar 0 verkeersdoden in 2050.

Uit onderzoek blijkt dat verkeersongevallen worden veroorzaakt door drie hoofdfactoren: de mens, de omgeving en het voertuig. De menselijke factor heeft daarbij het grootste aandeel (75-90%), gevolgd door de omgeving (30%) en het voertuig (3-10%)⁵.

Deze percentages hebben enige marge en tellen samen op tot meer dan 100%. Dit komt doordat ongevallen vaak het resultaat zijn van een combinatie van factoren.

Hoewel de menselijke factor vaak doorslaggevend is bij ongevallen, kan de inrichting van de openbare ruimte invloed uitoefenen op het gedrag van weggebruikers. Door wegen zo vorm te geven dat gewenst rijgedrag wordt gestimuleerd, kunnen risico's worden verminderd. Een goed doordachte wegingdeling maakt veilig gedrag de meest logische keuze, waardoor de kans op fouten maken afneemt.



Verkeersslachtoffers in Nederland per kwartaal tussen 2014-2023 | Via Stat (2024)

⁴ Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur | Rijksoverheid (2018)

⁵ Inleiding in de sociale verkeerskunde | Cees Wildervanck (1988)

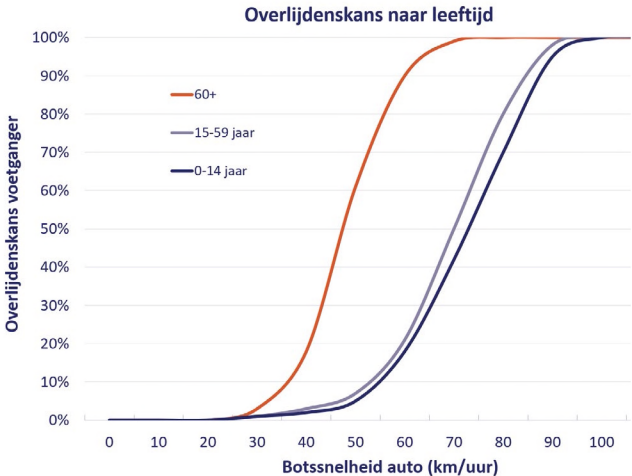
De gemeente Losser heeft in het kader van het toewerken naar 0 verkeersdoden in 2050 een eigen Strategisch Plan Verkeersveiligheid opgesteld (SPV). Hierin staat een proactieve aanpak centraal. Niet meer reactief handelen door beleid te sturen op basis van gegevens over ongevallen alleen, maar proactief handelen op basis van diverse en gestructureerde informatiebronnen. Zo worden risico's vooraf in kaart gebracht en kan er gewerkt worden aan het vermijden van ongevallen, in plaats van onveiligheid achteraf aan te pakken. Uit dit onderzoek komen de volgende risicothema's aan bod waar in Losser de grootste risico's liggen op het gebied van het voorkomen van ongevallen:

1. Veilige weginrichting
2. Onervaren verkeersdeelnemers (senioren met nieuwe e-fiets)
3. Kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers/senioren)
4. Snelheid in het verkeer
5. Verkeersovertreders
6. Afleiding in het verkeer
7. Rijden onder invloed

In Losser vinden de meeste ongevallen, op gemeentelijke wegen, in absolute zin plaats op 50 km/uur wegen. Uit onderzoek blijkt dat de overlijdenskans van voetgangers meer dan drie maal zo hoog is bij 50 t.o.v. 30km/uur. Zie onderstaande grafiek.

	Totale afstand gemeentelijke wegen in Losser	Ongeval len 2020-2023	Ongevallen per km
15 km/uur	2 kilometer	0	0
30 km/uur	89,5 kilometer	20	0,22
50 km/uur	22,5 kilometer	48	2,13
60 km/uur	192,5 kilometer	17	0,09
80 km/uur	0 kilometer	0	0

Verkeersslachtoffers in Losser gecategoriseerd per snelheidsregime 2014-2023 | Via Stat (2024)



Risico op dodelijke ongevallen voor voetgangers door de impactsnelheid van auto's | E. Rosén (2018)

Tussen 2014-2023 zijn er 1150 mensen betrokken geraakt bij een ongeval op gemeentelijke wegen van Losser. Hiervan zijn er 238 gewond geraakt en 4 dodelijke slachtoffers te betreuren. Al deze ongevallen, die door de politie zijn geregistreerd, zijn op de kaart hiernaast weergegeven. Elke cirkel representeert een ongeval. Hoe groter de cirkel, hoe meer ongevallen er zich hebben plaatsgevonden. In onderstaande tabel zijn alle ongevallen (2014-2023) per wegbeheerder weergegeven.

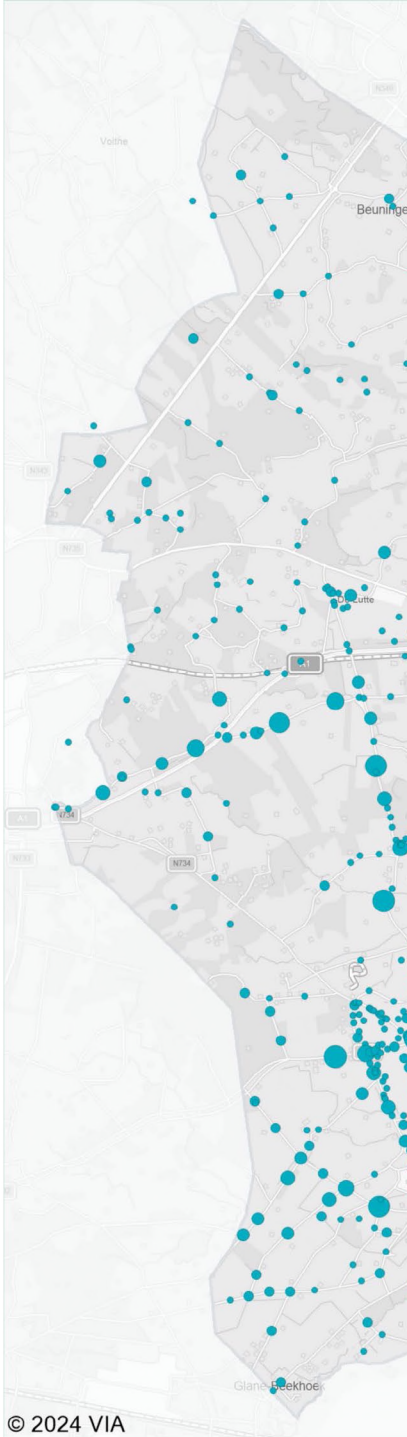
	Gemeentelijke wegen	Provinciale wegen	Rijkswegen
betrokken	1150	610	128
gewonden	238	119	17
doden	4	2	2

Verkeersslachtoffers in Losser gecategoriseerd op afloop 2014-2023 | Via Stat (2024)

In de onderstaande tabel zijn alle ongevallen (2014-2023) naar vervoerswijze weergegeven. Hieruit blijkt dat de (e)fiets in totaal het meest is betrokken bij ongevallen met een afloop waarbij bestuurders gewond zijn geraakt of zelfs zijn overleden.

	Gemeentelijke wegen		Provinciale wegen	
	Gewonden	doden	gewonden	doden
voetganger	6	0	3	0
fiets	64	1	26	0
e-fiets	24	1	11	1
motor	12	2	5	1
(bestel)auto	34	0	40	0
vrachtauto	0	0	1	0
overig	98	0	33	0
Totaal	238	4	119	2

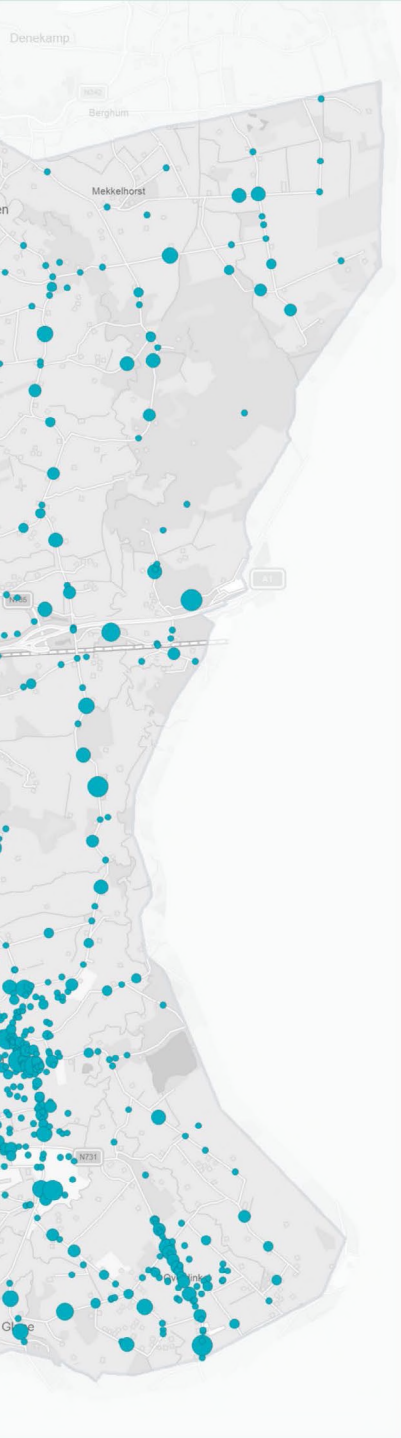
Verkeersslachtoffers in Losser gecategoriseerd per modaliteit 2014-2023 | Via Stat (2024)



Aantal

Eenheid Ongevallen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 31 december 2023



Omdat we de afgelopen jaren veel aanpassingen hebben gedaan in de openbare inrichting geven we in onderstaande tabel een de kruisingen weer waar tussen 2020 – 2023 de meeste ongevallen zijn geregistreerd. Hierbij valt op dat van de 5 kruisingen er 4 in het dorp Losser liggen en waarvan er 3 deel uitmaken van de noord-zuid route dóór Losser heen via de Gronausestraat.

Kruispunt	Aantal geregistreerde ongevallen
de Brink, Gronausestraat, Muchteweg, Raadhuisstraat	6
Lutterstraat, Oldenzaalsestraat, Pastoor Schaafsplein (rotonde)	6
De Pol t.h.v. uitrit nmr. 35 - 37	5
Bode-erfweg, Zoekerveldweg, Zoekerweg	4
Gronausestraat t.h.v. 229	4

Verkeersslachtoffers in Losser per kruispunt 2020-2023 | Via Stat (2024)

Fiets-wandelnetwerk en voorzieningen naar een hoger niveau

Nederland is een echt fietsland. Gemiddeld fietst elke Nederlander 3 kilometer per dag ⁶. In de gemeente Losser wordt ook veel gefietst. Door de lommerrijke omgeving en de ligging aan de Dinkel is recreatief fietsen populair. Toch blijkt uit cijfers dat inwoners van Losser bij ongeveer 26% van alle verplaatsingen gebruik maken van de fiets ⁷. Terwijl dit in Nederland 28% is.

Uit cijfers blijkt verder dat het fietsnetwerk in Losser, in het buitengebied, bestaat uit veelal onverharde paden⁸. Dit is een bewuste beleidsmatige keuze uit respect voor de natuur.

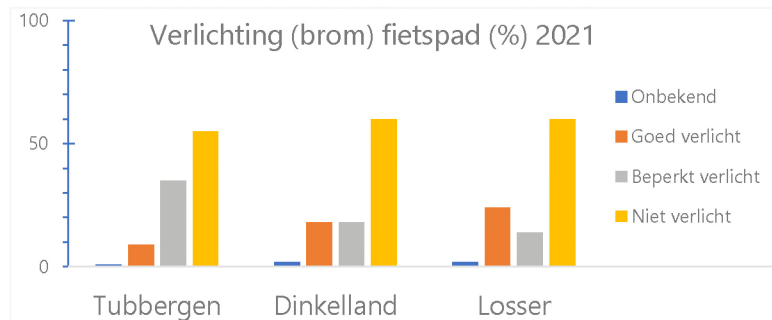
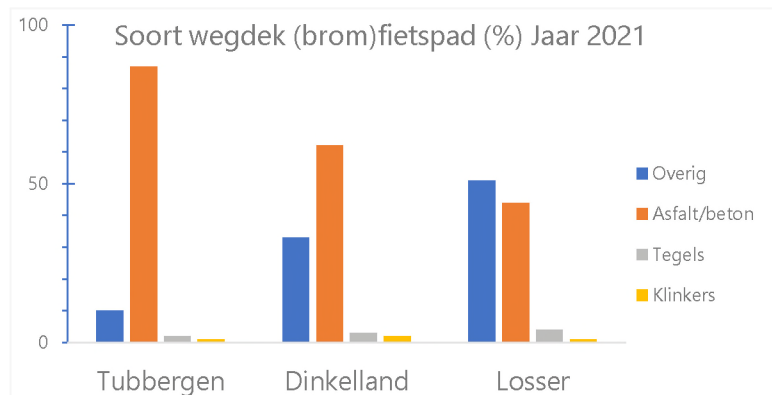
Verder laten cijfers zien dat (brom)fietspaden in Losser relatief goed verlicht zijn in vergelijking tot omliggende gemeenten. We voeren beleid op het niet of minimaal verlichten van de infrastructuur in het buitengebied. We willen namelijk het donkere landschap beschermen, en verstoring voor dieren, lichtvervuiling en onnodig energieverbruik voorkomen. We maken uitzonderingen voor belangrijke kruispunten of veel gebruikte (fiets)routes.

⁶ KIM – fietsfeiten: nieuwe inzichten (2023)

⁷ CBS – Onderweg in Nederland ODin (2022-2023)

⁸ SWOV, VVN, Fietsersbond | Verkeersveiligheidsvergelijker (2018-2024)

In Nederland ligt een knooppuntnetwerk met zo'n 9500 knooppunten en biedt recreatieve fietsers flexibele routes. In Losser liggen 37 knooppunten, waarvan er 10 zijn ingericht met een rustplek en prullenbak. Er is echter bij geen enkel knooppunt fietsparkeergelegenheid, enkel bij het knooppunt in Losser is een locatie op loopafstand waar de fiets gestald kan worden. Daarnaast is het in Nederland toegestaan om een fiets te stallen op de stoep. Echter ontstaat hierdoor veelal overlast.



Beoordeling van de kwaliteit fietsinfrastructuur 2014-2023 | Verkeersveiligheidsvergelijker (2024)

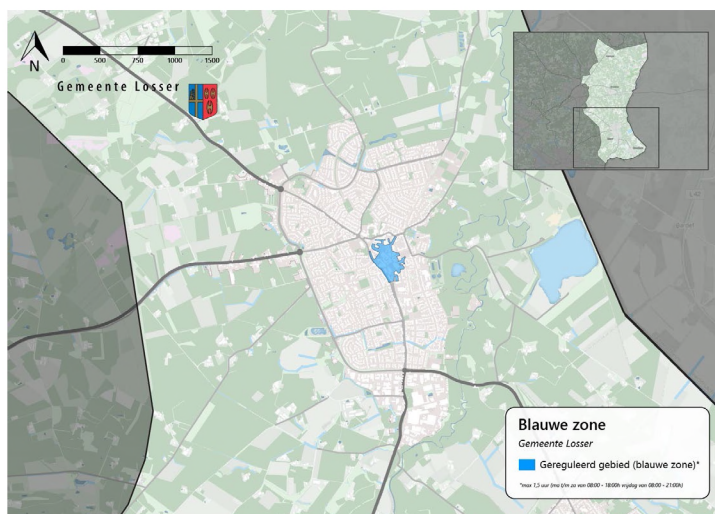
Aanpakken parkeerhinder

In de gemeente Losser wordt met name in het dorpscentrum van Loser en langs de Bookholtlaan parkeerhinder ervaren.

Uit een parkeeronderzoek, dat is uitgevoerd in 2024, blijkt dat de parkeerdruk in de meeste wijken en centra lager is dan veel bewoners misschien denken. Tijdens de drukste momenten, zoals 's nachts in de woonwijken of overdag in het centrum, zijn de meeste parkeerplaatsen nog steeds niet allemaal bezet. In sommige straten kan het drukker aanvoelen, bijvoorbeeld door auto's die gedeeltelijk op het trottoir parkeren, maar de objectieve cijfers laten zien dat er over het algemeen genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent dat de parkeerhinder die bewoners ervaren niet wordt bevestigd door de meetgegevens uit het onderzoek. Kortom, het gevoel van een tekort aan parkeerplekken komt niet overeen met de werkelijke situatie⁹.

In de gemeente Losser is parkeren overal gratis, wel is er een gereguleerd gebied in het centrum van Losser waar maandag tot zaterdag tussen 8:00-18:00 (m.u.v. vrijdag tussen 8:00-21:00) maximaal 1,5 uur mag worden geparkeerd.

Het plein voor 't Lossers Hoes is blauwe zone, evenals de parkeerplaatsen rond De Brink. Ook naast 't Lossers Hoes zijn blauwe zone parkeerplaatsen. Achter 't Lossers Hoes zijn een aantal gereserveerde plekken voor auto's van politie en boa's. Daarnaast zijn er 30 parkeerplaatsen buiten de blauwe zone. Deze zijn op werkdagen doorgaans vanaf 08:30 uur grotendeels bezet. Zie onderstaande afbeelding voor het gehele gereguleerde gebied.



Gereguleerd gebied in de gemeente Losser | Goudappel (2024)

⁹ Bureau de Groot Volker – Parkeeronderzoek gemeente Losser (2024)

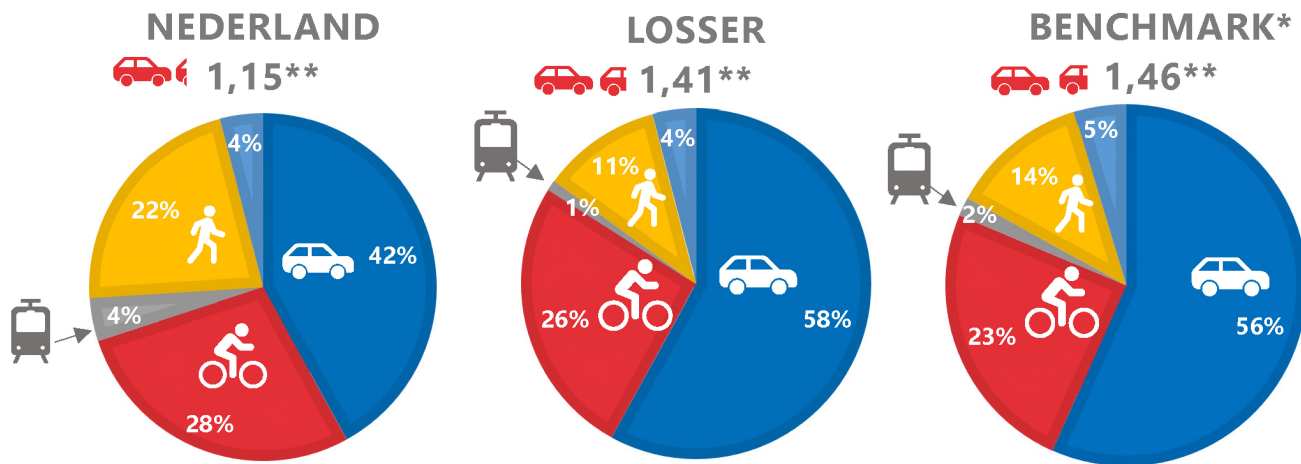
Bereikbaarheid voor iedereen, in zowel dorpen als het buitengebied

Door het landelijke karakter van de gemeente Losser ligt het autobezit en autogebruik hoger dan het gemiddelde in Nederland, ook in vergelijking met vergelijkbare gemeenten* ligt het autogebruik hoger. In onderstaande cirkeldiagrammen is te zien welk vervoersmiddel bij 100% van de verplaatsingen wordt gebruikt. Voor zowel Nederland als Losser wordt 4% van alle ritten gemaakt door overige voertuigen zoals de motor, snorfiets etc.

Doordat openbaar busvervoer niet grensoverschrijdend is, kent de

gemeente Losser bijna geen doorgaande lijndiensten. Ook ligt het gebruik van het openbaar vervoer lager dan in vergelijkbare gemeenten.

Overdinkel, Glane, Losser en De Lutte zijn direct ontsloten met een (buurt)bus. Beuningen ligt 800 meter van een bushalte verwijderd. De gemeente Losser is omringt door verschillende treinstations. Zelf heeft Losser geen directe ontsluiting op het spoor. Er bestaat geen directe wens om dit te veranderen. Een directe (doorgaande) busverbinding naar Gronau is wel een wens.



Modalsplit v.l.n.r. van Nederland, Losser en vergelijkbare gemeenten o.b.v. inwoneraantal grootte en karakter (landelijk/niet landelijk gebied) | OdiN (2022-2023)

* Gebaseerd op de gemeenten: Tubbergen, Winterswijk en Dalfsen

** gemiddeld aantal auto's per huishouden | CBS 2023

De ketenreis is een begrip dat verwijst naar het volledige traject van deur tot deur, waarbij reizigers meerdere vervoermiddelen combineren, zoals de fiets en de bus, om hun eindbestemming te bereiken. In gemeenten met een groot landelijk gebied, zoals Losser, speelt deze ketenreis een belangrijke rol, vooral voor inwoners die vanuit de dorpen naar bijvoorbeeld werk, school of de winkel(s) elders reizen. Om deze reis aantrekkelijker te maken, zijn goede voorzieningen bij bushaltes belangrijk. Uit onderzoek van het fietsberaad blijkt namelijk dat in gemeenten met een weinig stedelijk karakter, zoals Losser, gemiddeld 17% van de busreizigers als voortransport gebruik maakt van de fiets¹⁰.

In totaal telt Losser 55 bushaltes, waarvan 24 buiten de bebouwde kom liggen. Van deze haltes zijn er slechts twee voorzien van een fietsenstalling aan minimaal één zijde, wat het comfort voor reizigers met waardevolle fietsen, zoals e-bikes, beperkt. Binnen de bebouwde kom beschikken 11 halteparen over een fietsenstalling aan ten minste één zijde, waarvan er slechts één overdekt is. Verder hebben 12 halteparen een prullenbak en bieden 14 halteparen een zitplaats, steeds aan minimaal één zijde van de halte.

¹⁰ Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bij bus-, tram- en metrohaltes | CROW Fietsberaad (2013)



Bushalte in De Lutte | L. Vlot (2024)



Bushalte in Overdinkel | Google maps (2023)

Gemeentehuis

Raadhuisplein 1
7581 AG
Losser

Postadres

Postbus 90
7580 AB
Losser

Contactgegevens

Telefoonnummer: 053 - 537 74 44
E-mail: gemeente@losser.nl

Openingstijden gemeentehuis

Ma 8.30 tot 12.30 – 13:00 tot 16:30 uur
Di 8.30 tot 12.30 – 13:00 tot 16:30 uur
Woe 8.30 tot 12.30 – 13:00 tot 16:30 uur
Do 8.30 tot 12.30 – 13:00 tot 17:00 – 17:45 tot 19:45 uur
Vr 8.30 tot 12.30 – 13:00 tot 16:30 uur



Gemeente Losser



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS