

Masterplan herinrichting Ruurlo-centrum

De raad van de gemeente Berkelland;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19-03-2024;

b e s l u i t :

1. Het "Masterplan herinrichting Ruurlo-centrum", gedateerd 11 mei 2023, en de zienswijzennota vaststellen met inbegrip van de 4 nadere detailschetsen;
2. Voor de uitvoering van dit Masterplan een krediet van € 6.475.000 beschikbaar stellen.

Inhoud

1. Inleiding & proces
2. Inventarisatie / analyse
3. Ruimtelijke visie
4. Schets masterplan

1 - Inleiding & proces

Zo'n 20 jaar geleden is het centrum van Ruurlo heringericht en is het centrum compacter gemaakt. Verschillende aspecten vormden voor de ROV (Ruurlose Ondernemers Vereniging) aanleiding om te herbezinnen op de toekomst van het centrum en de wens om de kracht van Ruurlo te versterken. Zo werden de hoeveelheid vrachtverkeer en de rijsnelheid in de Dorpsstraat genoemd als aandacht vragende aspecten evenals veiligheid voor fietsers en voetgangers (oversteekbaarheid).

Belangrijk doel is om inwoners en bezoekers in het dorp te houden (groen, levendig en toegankelijk). Daarbij gelden voor de toekomst bovendien meer algemene uitdagingen van deze tijd, zoals omgang met klimaatadaptatie en biodiversiteit, aandacht voor mobiliteit, gezondheid en duurzaamheid.

Daarnaast is er de wens een recreatieve verbinding tussen het kasteel en het centrum van Ruurlo te maken. De uitwerking van dit plan 'van Kunst naar Koffie' is toegevoegd aan het masterplan.

Bij het maken van de plannen is participatie/betrokkenheid van de Ruurlose bevolking van belang. Voor ogen staat een proces waarin in een tweetal stappen tot herinrichtingsplannen wordt gekomen:

1. Aan SACON (bureau voor architectuur, stedenbouw en landschap) is gevraagd om samen met vertegenwoordigers van de ROV en enkele bewoners (klankbordgroep) te komen tot een masterplan voor herinrichting van het centrum van Ruurlo. Onderbouwd door een 'centrumvisie' worden daarin globaal mogelijkheden verkend en geschetst om te komen tot verbeteringen. Op strategisch niveau moet worden bepaald welke ingrepen op welke plek zijn gewenst. Tijdens deze stap is door de klankbordgroep een peiling gedaan om te onderzoeken wat voor ideeën en wensen voor Ruurlo centrum er zijn onder de inwoners. Dit gebeurde door een 'kerstballen-actie' in december 2021, waarvan naaststaande de uitkomst/ideeën zijn opgenomen.
2. Het masterplan wordt vervolgens voorgelegd aan de inwoners van Ruurlo die de mogelijkheid krijgen om op de plannen te reageren. Ingediende reacties vormen kanttekeningen bij het schetsvoorstel en zijn zo nodig van invloed op de concrete uitwerkingsplannen.

2 - Inventarisatie / analyse

In dit hoofdstuk presenteren we onze verkenning van de huidige situatie. Hieronder vallen (kaart)analyses en persoonlijke observaties.

2.1 Het gezicht van het centrum

Een bezoek aan het centrum van Ruurlo is een aangename ervaring. Het oogt gezellig en gemoedelijk, talloze recreanten zorgen voor een levendige sfeer en de bevolking is vriendelijk. Het centrum is compact en overzichtelijk en feitelijk opgespannen tussen het Julianaplein in het noorden en de rotonde bij Avenarius in het zuiden.

Beide kunnen worden gezien als beeldbepalende entree's van het centrum. Door de specifieke vorm en (groene) inscenering is de zuidelijke entree zeer karakteristiek en kenmerkend. Hier herken je specifiek Ruurlo. Omdat dit nergens anders kan zijn is dit van grote waarde. Hoe anders is dit aan de noordzijde bij het Julianaplein. Onduidelijke oriëntatie, veel verharding en geparkeerde auto's in combinatie met een grote maat en schaal van de ruimte maken het gebied weliswaar kenmerkend maar niet in positieve zin.

2.2 Morfologie

In het morfologiekaartje wordt zichtbaar dat we in het centrum te maken hebben met grotere volumes cq grotere bebouwingseenheden. Duidelijk is de compactheid van het centrum waarbij in de afwisseling en variatie of geleding in bouwvormen en -volumes nog steeds een 'dorps' karakter herkenbaar is.

2.3 Functies

In de functiekaart zien we dat zowel winkels en horeca als dienstverlenende bedrijven en maatschappelijke instellingen een plek hebben in het centrum. Over het algemeen komen de verschillende functies verspreid voor, horeca concentreert zich enigszins rond de kerk/kerkplein in het hart van het centrum.

Daarbij valt op dat in het centrum veelvuldig gewoond wordt. Goeddeels in bovenwoningen en appartementen boven winkels en op enkele plekken (nog) gewoon grondgebonden in het bebouwingslint van de Dorpsstraat.

Er is weliswaar sprake van enige leegstand, maar deze is relatief bescheiden qua omvang.

2.4 Groen

De Dorpsstraat heeft over het algemeen een wat stenig karakter met overwegend bomen in het straatbeeld. Een deel daarvan bestaat uit gesnoeide 'blokbomen' die een bescheiden bijdrage leveren aan een groen straatbeeld. Volgroeide en monumentale bomen op de juiste plek hebben een grotere bijdrage aan het groene karakter van het centrum.

Met name aan de noord- en zuidkant van het centrum zorgen openbaar 'plantsoen' en tuinen bij woningen nog voor een (bescheiden) bijdrage aan de groenbeleving van het dorp.

Verdere 'vergroening' van het centrum draagt bij aan de ambitie om het groene karakter van Ruurlo te versterken, zorgt voor een grotere biodiversiteit, houdt water langer vast en levert een bijdrage aan het tegengaan van hittestress.

2.5 Inrichting Openbare Ruimte

Het over-all beeld van de inrichting van het centrum is (nog) best redelijk goed. Verharding van rijbaan en loopstroken in op kleur afgestemde klinkers oogt zeker niet gedateerd. Het uniforme materiaalgebruik benadrukt de inrichting als verblijfsgebied ('erf') maar omdat de auto dominant is in het straatbeeld wordt ze minder als zodanig ervaren. De gebruikte gebakken klinkers zijn mooie materialen die mooi verouderen (duurzaam). In de manier waarop ze gelegd zijn (legverband en -richting) en door beperkte 'detaillering' komen deze echter niet overal even goed tot hun recht. Denk hierbij aan het pleintje voor de bibliotheek, het Kerkplein en De Smidse.

In tegenstelling tot de bestrating oogt het straatmeubilair wel enigszins gedateerd, met name ook vanwege de blauwe kleur. Van de zitbanken valt op dat het er veel zijn, soms niet passend (waarom zo lang bijvoorbeeld) of niet goed of logisch gesitueerd.

Op een aantal plekken zorgt privé-gebruik van de openbare ruimte voor een rommelig beeld. Denk aan stalling van winkelwagens en fietsen bij de Coop (nu Boni) aan het eind van de passage De Smidse of aan situering van horeca-terrassen. Het gebruik van de openbare ruimte voor uitstalling en een verscheidenheid aan reclame-uitingen in het algemeen draagt hier ook aan bij.

2.6 Verkeer

Tot en met de eerste helft van de 20e eeuw lag Ruurlo op een knooppunt van O-W en N-Z verbindingen. Veel doorgaand verkeer ging door of langs het centrum. Met de aanleg van de Nieuwe Weg (oorspronkelijke N315) was de eerste omleiding voor het verkeer naar Borculo een feit, waarbij doorgaand verkeer nog steeds het centrum van Ruurlo 'passeerde'. Met de aanleg van de nieuwe N319/ N315 wordt veel verkeer met een boog om Ruurlo geleid, kasteel Ruurlo (museum More) wordt een belangrijk herkenningpunt voor-en toegang tot het dorp. Met name doorgaand verkeer van en naar Lochem blijft gebruik maken van de Dorpsstraat.

Recent is een verkeersonderzoek uitgevoerd in opdracht van de gemeente. Hierin wordt bevestigd dat de Dorpsstraat belangrijk is voor doorgaand Noord-Zuid verkeer. De verkeersdruk zal naar verwachting verminderen omdat de provincie de N312 tussen Ruurlo en Lochem heeft afgewaardeerd.

Het verkeersonderzoek geeft verder aan dat een knip in de Dorpsstraat niet wenselijk is vanwege het ontbreken van goede alternatieven, en derhalve wordt afgeraden.

Bevoorrading van winkels zorgt voor een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer in het centrum. Door het inrichten van een 'hub' buiten het centrum met (collectieve) overslag op elektrisch vervoer naar het centrum zal de verkeersdruk verder kunnen worden verlaagd.

Door het aanbod van parkeerplaatsen langs de Dorpsstraat is het aannemelijk dat 'zoekend' bestemmingsverkeer allereerst kijkt of hier een parkeerplaats is. Door het weghalen van parkeerplaatsen kan het gebruik van parkeerterreinen aan de flanken van het centrum worden bevorderd en wellicht ook nog een zekere verkeersreductie worden bereikt.

2.7 Parkeren

Langs de Dorpsstraat bevinden zich een groot aantal langsparkeerplaatsen. Aan de flanken van het centrum bevinden zich daarnaast verschillende parkeerterreinen, waarvan opvalt dat een aanzienlijk deel is aangemerkt (en afgeschermd) als privé terrein. De grootste openbare parkeercapaciteit ligt aan de westzijde van de Dorpsstraat. Opvallend is dat het parkeerterrein 'Zuivelplein' nagenoeg niet zichtbaar is en daardoor vaak onderbezet.

De Dorpsstraat zelf vraagt door de geparkeerde auto's veel aandacht en concentratie van automobilisten. De onbekende bezoeker mist daardoor gemakkelijk een bordverwijzing naar parkeerterreinen en is mogelijk het centrum weer uit voordat hij of zij er erg in heeft.

2.8 Fietsen

Een fietsstraat-rondje zorgt voor een goede en veilige bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen per fiets vanuit omringende wijken. Ook de sportvoorzieningen zijn aan dit fietsstraat-netwerk gekoppeld. Daarnaast beschikken de meeste aanloopstraten naar het centrum over fiets-suggestiestroken.

Bij de kerk bevindt zich fiets-knooppunt 66. Hier komen verschillende recreatieve fietsroutes samen of kruisen elkaar.

Opgemerkt is dat op verschillende plekken in het centrum fietsklemmen zijn geplaatst. Veel fietsen staan evenwel naast de klemmen of (vooral) verspreid door het centrum op trottoirs en/of voor winkels. Fietsstallingsplekken dichtbij winkels voldoen aan een zekere vraag. Een goede bereikbaarheid en ontsluiting voor fietsers kan fietsgebruik stimuleren en zo een bijdrage leveren aan gezond gedrag ('gezond bewegen').

3 – Ruimtelijke Visie

3.1 Ruimtelijke visie

De ruimtelijke visie is tot stand gekomen in overleg met een 'klankbordgroep' bestaande uit ondernemers en bewoners. De ruimtelijke visie vormt het kader voor (her)inrichtingsplannen voor het centrum. De huidige situatie is daarbij richtinggevend, er wordt vooralsnog geen rekening gehouden met eventuele herontwikkeling van bepaalde locaties.

In hoofdlijnen wordt met de herinrichting van het centrum ingezet op het verfraaien en toegankelijker maken van het centrum, op het vergroten van de verblijfskwaliteit en op kansen voor 'vergroening' van het centrum.

De volgende deelaspecten worden onderscheiden:

- Herinrichting van de Dorpsstraat tot fiets- en voetgangersvriendelijk (verblijfs)gebied, waarbij het aantal parkeerplaatsen langs de Dorpsstraat subtianteel wordt teruggedrongen.
- Duidelijke, herkenbare en uitnodigende entree's markeren het kernwinkelgebied aan de noord- en zuidzijde.
- Vorming van een centraal en levendig, herkenbaar 'hart' van het dorp (rondom de kerk).
- Optimaliseren van parkeervoorzieningen aan de flanken van het centrum, goed bereikbaar en 'vindbaar'.
- Goede en aantrekkelijke langzaam-verkeers verbindingen (stegen) tussen voornoemde parkeervoorzieningen en de Dorpsstraat.
- Relatie met een nieuwe langzaam-verkeersverbinding tussen kasteel Ruurlo (museum More) en het centrum van Ruurlo.

3.2 Aandachtspunten ruimtelijke visie

Winkels en voorzieningen

Deze zijn primair gericht op eigen inwoners en op toeristen. Qua omvang en branchering zijn geen grote of structurele veranderingen verwacht. Veel waarde wordt gehecht aan een zogenaamde tweepolen strategie met supers aan weerszijden van het winkelgebied. Horeca en weekmarkt verhogen de aantrekkelijkheid van het centrum.

Weekmarkt

De weekmarkt vindt nu plaats op het Kerkplein, waarvoor elke week het plein moet worden vrij gemaakt en bijvoorbeeld terras(sen) moeten verdwijnen. Onderzocht moet worden of een andere plek en/of inrichting van de markt bijvoorbeeld ruimte laat voor een fraaie(re) inrichting van het plein. De klankbordgroep is akkoord met verplaatsing van de weekmarkt naar (een deel van) de Dorpsstraat die op dat moment wordt afgesloten voor doorgaand (auto)verkeer. Op die manier ontstaat ruimte om het Kerkplein verder te vergroenen.

Verkeer en parkeren

De verkeerskundige functie van de Dorpsstraat is een gegeven, er zal altijd sprake zijn van doorgaand verkeer door de Dorpsstraat. Verwacht wordt dat een gezamenlijke 'hub' voor bevoorrading van winkels (buiten het centrum) kan leiden tot een afname van de (vracht)verkeersdruk in het centrum. Momenteel is het zo dat meerdere winkels meerdere keren per dag worden bevoorrad.

Om bijvoorbeeld de rijsnelheid te beïnvloeden moet de inrichting vooral worden afgestemd op de fietser en de voetganger. Van een zekere gedragsbeïnvloeding die hier van uit gaat, wordt evenveel verwacht dan van puur verkeerstechnische maatregelen zoals drempels of wegversmallingen.

In de Dorpsstraat wordt voorrang gegeven aan de winkelende consument. Herinrichting zal gericht zijn op het vergroten van de verblijfskwaliteit en mag te koste gaan van parkeerplaatsen langs de Dorpsstraat. Daartegenover wordt meer en beter gebruik van bestaande parkeerterreinen (met name ook het Zuivelplein) voorgestaan. Een goede bereikbaarheid en 'vindbaarheid' is daarbij van belang evenals de aanwezigheid van aantrekkelijke looproutes van de parkeerterreinen naar de Dorpsstraat.

Fietsers

Veel bezoekers komen met de fiets naar het centrum. Om het fietsgebruik te stimuleren zijn veilige en comfortabele routes van belang. Rondom het centrum zijn reeds fietsstraten ingericht die hieraan tegemoet komen. Door ook de Dorpsstraat in te richten als fietsstraat is de automobilist daar letterlijk en figuurlijk 'te gast'. Verwacht wordt dat het rijgedrag wordt beïnvloed door de 'ruimte' die fietsers op die manier innemen in de Dorpsstraat en auto's sneller en vaker achter fietsers moeten blijven.

Bezoekers zullen hun fiets het liefst zo dicht mogelijk willen stallen bij de winkel of horeca die ze gaan bezoeken. In de Dorpsstraat is het daarom van belang dat op de 'trottoirs' fietsstallingsmogelijkheden worden gerealiseerd.

Groen

Groen draagt bij aan de beleving van een gebied. In het geval van Ruurlo is de Vordenseweg met rotonde en de weide een sterk beeldbepalende identiteitsdrager. Hieraan weet je 'dit is onmiskenbaar Ruurlo'. Haar invloed/zichtbaarheid reikt tot in de Dorpsstraat. Bestaande blokbomen leveren een bescheiden bijdrage aan de groene kwaliteit van het centrum; onderbreking van gevelwanden bijvoorbeeld door grote vrijgroeïende bomen sorteert meer effect. In de dorpsstraat zelf is verder weinig fysieke ruimte voor het toevoegen van (grote) bomen. Bij de herinrichting van het centrum zal de aandacht vooral gericht zijn op de mogelijke bijdrage van heesters, hagen en/of vaste planten aan het straatbeeld. Daarnaast is de (groene) kwaliteit van de parkeerplaatsen met hun doorsteken naar de Dorpsstraat van belang. Dit zijn de ontvangstruimten voor de bezoekers van het dorp.

Kasteel Ruurlo

Museum More in kasteel Ruurlo trekt veel bezoekers. Een vriendelijke en uitnodigende route van het museum naar het centrum ("van kunst naar koffie") draagt er aan bij om bezoekers van More te verleiden tot een bezoek aan het dorp.

4 - Schets masterplan

Als concretisering/toetsing van de ruimtelijke visie is een schetsvoorstel gemaakt. Deze masterplan schets heeft niet de status van uitgewerkt 'plan', maar heeft feitelijk tweërlei doel;

Allereerst biedt het zekere inspiratie en verbeeld het wat mogelijk is op de betreffende plek. Door te schetsen op de situatie komen we achter meer algemene 'uitgangspunten' die de ruimtelijke kwaliteit verbeteren en die bij de uiteindelijke planuitwerking kunnen worden gehanteerd.

Daarnaast geeft de schets globaal inzicht in de te verwachten aard en omvang van werkzaamheden aan de hand waarvan een eerste investeringsopzet kan worden gemaakt. Deze is van belang om de haalbaarheid te toetsen en eventueel een strategie te ontwikkelen om plannen te realiseren.

Naast de algemene uitgangspunten die gelden voor de Dorpsstraat onderscheiden we in de masterplan schets 6 'plekken':

1. Julianaplein (noordelijke entree)
2. Zuivelplein en plein voor bibliotheek
3. Kerkplein
4. De Smidse
5. Rotonde Avenarius (zuidelijke entree)
6. Vordenseweg (verbinding met kasteel)

N.B.: Deze masterplan schets is een getekende visie op hoofdlijnen en daarmee nog geen uitgewerkt plan. Het is een houvast voor verdere planuitwerking, waarbij maatwerk nodig zal zijn. Bij verdere planuitwerking zal nadrukkelijk ook verkeerskundige toetsing benodigd zijn. Zo zal o.a. bij de fase van een SO naar VO/DO een rijcurvesimulatie van een brandweerauto noodzakelijk zijn om de cruciale ruimte voor dit voertuig te garanderen.

Algemeen Dorpsstraat

Het ruimtegebruik in de Dorpsstraat staat onder druk. Door het aanbod van parkeerplaatsen langs de Dorpsstraat is het aannemelijk dat 'zoekend' bestemmingsverkeer allereerst kijkt of hier een parkeerplaats is. Door het weghalen van een aantal langspaarvakken kan het gebruik van parkeerterreinen aan de flanken van het centrum worden bevorderd. De ruimte die ontstaat na het weghalen van de parkeervakken kan benut worden voor vergroening van de Dorpsstraat en voor fietsparkeren.

Uitgangspunten:

- De Dorpsstraat is een belangrijke fietsverbinding. Door het vele doorgaande en (zoekende) auto-verkeer en geparkeerde auto's ervaren fietsers onveiligheid. Uitgangspunt is om de veiligheid voor fietsers door de Dorpsstraat te vergroten om mogelijk de Dorpsstraat in te richten als een herkenbare fietsstraat, waarbij de 'auto te gast' is. Ruurlo onderstreept hiermee het imago van belangrijk fietsknooppunt in de regio. In de rangorde van de fietsstraat staat de fietser boven de automobilist. De automobilist wordt gedwongen veel meer achter de fietsers te blijven.
- Bezoekers beter geleiden naar openbare parkeerterreinen. Door auto's meer aan de randen op te vangen vermindert het aantal autobewegingen in de Dorpsstraat.
- Een groot aantal parkeervakken laten vervallen, ten gunste van fietsparkeren en groenvakken. Enkele parkeervakken behouden op strategische plekken (invalideparkeerplaatsen, blauwe zone en laden-lossen).
- Een deel van de ruimte die vrij komt door het laten vervallen van parkeervakken kan gebruikt worden voor groenvakken. In de vakken komt blad- en structuurhoudende beplanting met een maximale hoogte van 70 cm (ten behoud van overzicht voor de veiligheid). Parkeervakken die blijven uitvoeren in water-passeerbare bestrating (tbv retentie regenwater).
- Een ander deel van de vrijgekomen parkeervakken kan gebruikt worden voor fietsparkeren. Nu is er gebrek aan fietsparkeerplaatsen en staan ze niet altijd op de juiste plek. Fietsers stallen hun (kostbare elektrische) fiets graag zo dichtbij mogelijk de plek waar ze moeten zijn, daarom is de plek van de vrijgekomen parkeervakken erg geschikt. Op meerdere plaatsen verspreid over de lengte van de Dorpsstraat kunnen fietsparkeerclusters gemaakt worden.
- Door de Dorpsstraat in de nieuwe situatie meer te laten 'slingeren' en te voorzien van enkele wegversmallingen waar tegenliggers even moeten wachten, wordt de rijnsnelheid verlaagd en wordt doorgaand verkeer verder ontmoedigd om deze route te nemen.

Julianaplein

Het Julianaplein is momenteel een (te) grote ongedefinieerde ruimte die structuur mist en min of meer wordt gedomineerd door grote oppervlakten verharding en geparkeerde auto's. Het aanwezige groen lijkt vooral bedoeld om de restruimte aan te kleden.

Zichtlijnen naar de Dorpsstraat vanuit de Barchemseweg en vanuit de Borculoseweg lijken een verkeerd 'verkeerskundig' signaal af te geven en zorgen voor een zekere verwarring omdat de rijbeweging niet of onvoldoende wordt ondersteund. De sterke scheiding tussen rode klinkers en grijze straatstenen voorlangs de supermarkt markeert daarbij de kadastrale grens. Ook hier ontstaat enige verwarring, het lijkt alsof het 'trottoir' hier nodig is om de parkeerplaatsen 'op eigen terrein' voor de supermarkt bereikbaar te maken. Ook (en wellicht hierdoor) wordt de boogde Barchemseweg-Borculoseweg als primair doorgaande verbinding (om het centrum te ontlasten en sluipverkeer op de Garvelinkkampweg tegen te gaan) minder duidelijk en ruimtelijk onvoldoende ondersteund.

Zuivelplein en plein voor bibliotheek

Het Zuivelplein is een belangrijk parkeerterrein voor het (nieuwe) centrum. Op dit moment is het plein voor de ter plekke niet bekende bezoeker 'verstopt achter de Hema'. Met het masterplan wordt beoogd de vindbaarheid/zichtbaarheid van het plein te verhogen, de ruimtelijke- en groene kwaliteit te versterken en te zorgen voor een aantrekkelijke voetgangersdoorsteek langs de bibliotheek naar de Dorpsstraat. In de bibliotheek vinden ook verschillende culturele evenementen en bijeenkomsten plaats.

Kerkplein

Het huidige Kerkplein wordt bepaald en begrensd door het VVV kantoor, een bebouwingswand met winkel/horeca-plint en een bomenrand. De bomenrand zorgt voor een duidelijke geleiding en scheiding met de ruimte rondom de kerk zelf. Zitbanken tussen de bomen, de fietsstrook en de afwijkende verharding rond de kerk versterken dit nog. Ook het plein zelf laat nog een duidelijke scheiding zien: het achterste deel (vanuit de Dorpsstraat gezien) wordt voor een groot deel in beslag genomen door een horecateras, waarbij het voorste deel als 'leegte' wordt ervaren. Zitbanken op de kop van het plein zorgen er nog eens voor dat het plein zich in zekere zin afkeert van de Dorpsstraat. Opvallend is dat voorzieningen als o.a. het VVV kantoor zich (moeten) presenteren middels reclameborden langs de Dorpsstraat.

Door de ROV is de ambitie geuit om het Kerkplein meer te zien als het kloppend hart van het centrum. In het Masterplan is voorgesteld om het Kerkplein daartoe te vergroten en rondom de kerk te trekken waardoor de kerk als het ware op het plein komt te staan.

In de schets voor het kerkplein zijn de volgende ruimtelijke uitgangspunten relevant:

- Het plein wordt doorgetrokken om de kerk heen en tot over de Dorpsstraat. Een deel van de bebouwing aan de Dorpsstraat komt hiermee direct aan het plein te liggen.
- Aan de zijde van de Leeuwerikstraat staan zowel de kerk als het VVV kantoor op een verhoging. Voorgesteld wordt om om hier het plein op niveau te leggen en een verbindend (keer)muurtje te realiseren waarin een trap/hellingbaan toegang geeft tot het plein en deze markeert. Hierbij wordt het fietspad met knooppunt 66 verlegd naar de noordzijde van de kerk. Het tracé wordt enigszins verlegd t.b.v. bijvoorbeeld een bredere loopstrook langs het VVV kantoor en een betere, veiliger aanhechting aan de Dorpsstraat met goede plaatsingsmogelijkheden van een fiets-routebord e.d. aan de kant van de kerk.
- Om de scheidende werking van de bomenrand te doorbreken zijn twee bomen verwijderd. Hierdoor wordt de breedtewerking van het plein versterkt. Onderzocht kan worden of de bomen kunnen worden herplant (eventueel op het plein zelf). Voor 'vergroening' van het plein worden plantvakken voorgestaan die zijn voorzien van zitranden en qua sfeer en karakter van de beplanting aansluiten bij de vakken in de Dorpsstraat. Plantvakken zijn zo gesitueerd dat als het ware een looplijn wordt gevormd over het plein. Hierdoor worden achterliggende winkels en voorzieningen beter aan het centrum gehecht en ontstaat als vanzelf meer levendigheid op het plein. De diagonale lijn laat bovendien de ruimte groter lijken en versterkt het breedte-effect. Complementair daaraan is een plantvak voorgesteld aan de kant van de Leeuwerikstraat waardoor deze 'hoek' bij het centrum wordt getrokken (markeert één van de langzaamverkeers-doorsteken). Hetzelfde geldt voor een plantvak 'om de hoek' bij de horecagelegenheid.
- Het plein is afwijkend vormgegeven. Dit kan door het hele plein afwijkend te bestraten met bijvoorbeeld natuursteen tegels of door met natuurstenen banen een lijnfiguratie aan te brengen en een groot deel van de aanwezige klinker te hergebruiken.
- De diagonale looplijn zorgt voor een logische inpassing en hechting van het huidige horeca-terras. Min of meer daar (schuin) tegenover ontstaat een nader in te vullen 'ruimte'. Suggesties in de schetsen zijn bijvoorbeeld een (muziek)podium en een 'pop-up' terras. Uiteraard is veel meer denkbaar en hebben inwoners van Ruurlo daar goede ideeën voor.
- Door de mogelijkheden die 'zitranden' bieden, wordt de centrale ontmoetingsfunctie van het Kerkplein en de herkenbaarheid als 'hart' van het centrum versterkt.

De Smidse

Deze omloop om een deel van de centrumbebouwing en verbinding tussen Dorpsstraat en Leeuwerikstraat ademt saaiheid door het ontbreken van groen en van bestratingsdetaillering. Te smal voor plein en te breed voor steeg zou je kunnen zeggen.

Opvallend is ook het niet doorlopen van de kenmerkende centrum-klinkers, zowel voor de supermarkt als langs de leeuerikstraat. De onderdoorgang naar het centrum is onderdeel van één van de belangrijke doorsteken/stegen van parkeerterreinen aan de centrumflank naar de Dorpsstraat. Deze 'doorloop' wordt in de huidige situatie min of meer geblokkeerd en gedomineerd door gestalde fietsen, een winkelwagens-overkapping en reclame-uitstalling van de supermarkt. Hier doet privé gebruik een te groot beslag op de openbare ruimte waardoor de ruimtelijke kwaliteit sterk wordt beïnvloed.

Het schetsontwerp dat voor dit deelgebied is opgesteld laat een aantal pijlers zien:

- Accentueren van het steegkarakter en zorg voor een aantrekkelijke(r) beleving van deze primaire langzaamverkeers-verbinding. Om het centrale arcadegebouw is daartoe een afwijkende (tegel)verharding geprojecteerd waardoor een optische versmalling zorgt voor een herkenbaarder (voet) padenverloop. In het verlengde van de arcade markeren plantvakken de denkbeeldige erfgrans.
- Voor een goede en aantrekkelijke, herkenbare verbinding tussen parkeerterrein en het centrum is de steeg doorgetrokken tot aan de leeuwerikstaat, om de supermarkt heen verbonden met het huidige trottoir en vrijgemaakt van obstakels. Logischerwijs is de oksel van het parkeerterrein bestemd voor de verplaatste fietsstallingsplekken en winkelwagenstalling, strategisch ten opzichte van de ingang van de supermarkt en ten opzichte van de geparkeerde auto's. Op deze manier ontstaat een entree-pleintje naar het centrum dat in de schets is verfraaid met de aanplant van een boom. Bijgevolg krijgt de eveneens aanwezige winkel een plek die gehecht is aan het centrum van Ruurlo.
- In de oksel van De Smidse bevindt zich een plein-achtige ruimte. Deze krijgt door de aanplant van een boom een aangenamere maat en schaal. De boom staat juist buiten de doorgaande looproute aan de zuidkant van het pleintje. Door hier achterlangs een haag te planten ontstaat een separaat entreegebied voor de aanliggende appartementen en bovenwoningen. De haag vormt tevens een mooie markering van extra fietsstallingsplaatsen.

Rotonde Avenarius

De zuidelijke entree van het centrum van Ruurlo wordt sinds jaar en dag gemarkeerd door een rotonde. Deze zorgt voor bewuste waarneming van karakteristieke bebouwing (met name hotel Avenarius) maar ook van de specifiek landschappelijke context, een manifeste laan met aangrenzend weiland. Juist deze plek wordt beschouwd als kenmerkend en beeldbepalend voor Ruurlo.

Een aantrekkelijke verbinding in de vorm van een vrijliggend fiets-/voetpad vanaf museum More naar het centrum moet meer museumbezoekers verleiden om ook een bezoek aan het dorp te brengen.

Uitgangspunten voor (her)inrichting van deze plek betreffen:

- Handhaven van een rotonde op deze plek. Van belang omdat we -naast Dorpsstraat, Vordenseweg en Groenloseweg-voorstellen om ook het nieuwe fiets-voetpad via de rotonde naar het centrum te leiden.
- Op de rotonde zelf kan een aparte fietsstrook-markering zorgen voor een goede en veilige (langzaam)verkeersafwikkeling. Voor voetgangers ligt een oversteekplaats tegen de rotonde aan voor de hand. Nader moet worden verkend of deze het best ter plaatse van de Vordenseweg, de Groenloseweg of aan beide zijden kan worden gerealiseerd
- Door het nieuwe fiets-voetpad aan te leggen tot aan de rotonde vervallen de fiets-suggestiestroken op de Vordenseweg. Deze kunnen worden vervangen door groen. Ter plekke kan namelijk de rijweg worden versmald.

Vordenseweg

Het centrum van Ruurlo zal worden heringericht waarbij de veiligheid en bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers een belangrijk ontwerp-thema is. In dit licht is ons gevraagd om ook te kijken naar de Vordenseweg als aanloopstraat naar het (nieuwe) centrum. Deze is met name van belang om bezoekers van museum More / kasteel Ruurlo op een aantrekkelijke en herkenbare manier naar het centrum te leiden. Ook het parkeerterrein bij het station takt halverwege aan op deze verbindingsweg. 'Continuïteit' en 'identiteit' zijn belangrijke aspecten/doelen van het te ontwerpen wegprofiel.

Huidige situatie Vordenseweg

De Vordenseweg bestaat uit 8m breed asfalt en nodigt in zekere zin uit tot (te) hard rijden. Een plateau ter plaatse van de aansluiting met Boomgaard luidt een profielverandering in: tot aan het plateau twee rijstroken met een brede middengeleiding en vanaf Boomgaard tot de rotonde 'centrum' een centrale rijweg met fietssuggestiestroken ter weerszijden. Tegelijkertijd ligt -tot voorbij de rotonde 'centrum'-langs de gehele Vordenseweg een vrijliggend fietspad. Een voetpad ontbreekt; voetgangers maken gebruik van het fietspad.

Karakteristiek voor de weg is een goed ontwikkelde wegbeplanting die de landschappelijke kwaliteit in belangrijke mate bepaald en versterkt.

Opvallend is een diagonaal slijtpaadje dwars door de bomenberm net ten zuiden van de rotonde 'centrum'. Dit duidt er op dat met name fietsers er voor kiezen om zo snel mogelijk vanuit de Dorpsstraat op het (veilige) vrijliggende fietspad te komen en vice-versa. Gebruik van de fietssuggestiestroken wordt klaarblijkelijk duidelijk als minder aantrekkelijk en minder veilig ervaren. Verwacht mag worden dat juist het schuin oversteken van fietsers voor erg onveilige situaties zorgt. Overigens geldt dit ook als fietsers de rijweg moeten kruisen ter plaatse van het plateau Boomgaard.

Verder valt nog de aanwezigheid van één dode boom op in de laanbeplanting, ter hoogte van de rotonde 'centrum'.

Toekomstige situatie Vordenseweg

Om te komen tot een aantrekkelijke en herkenbare verbinding tussen (kasteel Ruurlo) / spoorwegovergang en de -tot fietsstraat heringerichte- Dorpsstraat, is een inrichtingsschets met bijbehorende profielen opgesteld.

Kern van het plan is het aanbrengen van een voetpad naast het (te vernieuwen) fietspad, daarvan gescheiden door een kenmerkende beplantingstrook. Voor de identiteit en herkenbaarheid (beleving) loopt dit als continu profiel door tot aan het centrum. Fiets- en voetpad-aansluitingen naar het centrum -ter plaatse van de rotonde- 'overbruggen' de bomenberm en de aldaar aanwezige greppel. Door fietsstroken op de rotonde aan te brengen, ontstaat een veilige 'oversteek' voor fietsers.

De Vordenseweg kan worden versmald tot een breedte van twee rijstroken à 3m breed. Tot aan de aansluiting met Boomgaard wordt een middenberm voorgesteld, in te zaaien met bloemrijk gras en globaal ter plaatse van de huidige middengeleiding. Tussen Boomgaard en rotonde 'centrum' kunnen globaal de fietssuggestiestroken vervallen. Bijgevolg ontstaat hier een bredere bomenberm. Met de voorgestelde maatregelen kan de biodiversiteit worden vergroot en worden de groei-omstandigheden voor de bomen verbeterd.

In het gedeelte van de Vordenseweg tussen de rotonde bij het museum en de spoorwegovergang is het schetsvoorstel het aanbrengen van een voetpad naast het fietspad, gescheiden door voornoemde randbeplanting. In deze tussenliggende groene zone kunnen kunst-objecten worden opgenomen. Zie voor ideeën hiervoor de visie op de route 'Van Kunst naar Koffie'.

SACON architecten

Burg. Roelenweg
28 8021 EW Zwolle
038-4221050
info@sacon.nl
www.sacon.nl

projectteam Sacon

Roel Vogelzang
Herman Pel

opdrachtgever

Gemeente Berkelland
dhr. J. Seinen
Marktstraat 1
7271 AX Borculo

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 16-04-2024

*de griffier,
de voorzitter,*