

Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

■■■■■
■■■■■
Datum: 11 mei 2023
Kopie: Mariska Winter
Ons kenmerk: BJ2811-MI-ME-230501-1402
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Zuidelijke Rondweg Lichtenvoorde

Inleiding

De gemeente Oost Gelre wil de verkeersontsluiting verbeteren aan de zuidwestkant van Lichtenvoorde. Het gaat vooral om de ontsluiting van bestaande woonwijken en de hier nog te realiseren woningen. Een nieuwe weg ten zuiden hiervan is een mogelijkheid voor een snellere en verkeersveiligere ontsluiting. Deze nieuwe weg kan fungeren als een soort zuidelijke rondweg.

Het is nuttig om in beeld te hebben welke verkeerseffecten deze nieuwe zuidelijke rondweg kan hebben. Dit gaat daarbij enerzijds over de ontsluiting van de nabije woningen (Het Brook, Flierbeek en omgeving), maar anderzijds zijn er wellicht ook (gunstige) verkeerseffecten elders in Lichtenvoorde. Bij een afname van verkeer op bestaande wegen kunnen deze mogelijk worden afgewaardeerd, wat onder andere de verkeersveiligheid ten goede komt. Met het bestaande verkeersmodel kunnen we de verkeerseffecten in beeld brengen.

Gebruikt verkeersmodel

We maken gebruik van het Verkeersmodel Achterhoek. Dit verkeersmodel had oorspronkelijk een basisjaar 2012. In 2015 is dit model voor Lichtenvoorde al een keer geactualiseerd naar een basisjaar 2015. In 2020 hebben we basisjaar 2015 voor Lichtenvoorde geactualiseerd naar 2020. Er zijn diverse wijzigingen doorgevoerd.

Het verkeersmodel gaat uit van een zeer beperkte verkeersgroei tussen basisjaar en prognosejaar 2030. Verschillen tussen 2020 en 2030 zijn er nauwelijks. Slechts op de N18 en de N313 is een kleine groei. We hebben daarom voor deze opgave het basisjaar 2020 gebruikt.

We adviseren wel om voor toekomstige opgaven dit verkeersmodel niet meer te gebruiken. Het verkeersmodel is de afgelopen 10 jaar een aantal keren bijgewerkt en geactualiseerd en de 'rek' is er wel uit. Tegenwoordig wordt ook een prognosejaar 2040 gebruikt, waarbij wel weer een verkeersgroei tussen basisjaar en prognosejaar is voorzien. Ook de onderliggende regionale en landelijke verkeersmodellen zijn ten opzichte van 2012 inmiddels meerdere keren geactualiseerd.

Uitgangspunten berekeningen met het verkeersmodel

De autonome situatie is de uitgangssituatie voor de berekeningen. We hebben de autonome situatie zoals aanwezig in het verkeersmodel op een aantal punten geactualiseerd. Deze aanpassingen zitten dus ook in alle varianten zoals hieronder beschreven. Het gaat om:

- De aansluiting Zieuwentseweg - N18 is verwijderd. De Zieuwentseweg is met een parallelweg aangesloten als vierde tak op de kruising N18-Richterslaan.
- De Oude Winterswijkseweg is aangesloten op de rotonde N313 – Groten Bos. De oude route via de Vragenderweg blijft ook toegankelijk
- De snelheid op Het Brook is verhoogd van 30 km/h naar 50 km/h

We hebben vier varianten gemaakt, allen gebaseerd op de autonome situatie. De varianten zijn aangeleverd door de gemeente. De afbeeldingen hiervan staan in bijlage 1.

Variant 1.1

- Een nieuwe verbinding tussen het Brook en Martin Leliveltstraat, vormgegeven als Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW50).
- Martin Leliveltstraat ten noorden van de nieuwe verbinding, vormgegeven als Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (ETW30).

Variant 1.2

- Zoals in variant 1.1, maar dan de Martin Leliveltstraat deels vormgegeven als Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW50).

Variant 2

- Een nieuwe verbinding tussen het Brook en Martin Leliveltstraat, vormgegeven als Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW50).
- Een nieuwe verbinding tussen Martin Leliveltstraat en Oude Aaltenseweg, vormgegeven als Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW60).

Variant 3

- Een nieuwe verbinding (een volledige Zuidelijke Rondweg) tussen de N18 en de N313, vormgegeven als Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW60).
- De Zuidelijke Rondweg heeft aansluitingen op Martin Leliveltstraat, Oude Aaltenseweg en GJ Doornikweg. Deze zijn vormgegeven als voorrangskruising (Zuidelijke Rondweg in de voorrang).
- Een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting op de N18.
- De bestaande aansluiting Varsseveldseweg – N18 vervalt. De Varsseveldseweg wordt via de nieuwe aansluiting op de N18 aangesloten.
- De bestaande aansluiting Harreveld vervalt. Harreveld wordt via de nieuwe aansluiting op de N18 aangesloten.
- Aan de oostzijde sluit de Zuidelijke Rondweg aan op Groten Bos (Zuidelijke Rondweg voorrang) en op de bestaande rotonde N313.

De plots

Vervolgens hebben we berekeningen gemaakt met de autonome situatie en de varianten. Hierbij hebben we een aantal plots opgeleverd, in een separaat .zip-bestand. Hieronder een korte beschrijving opgenomen van deze plots.

Algemeen:

- Alle intensiteiten zijn motorvoertuigen (personenauto's en vrachtverkeer opgeteld) per etmaal, voor een werkdag.
- De intensiteiten zijn weergegeven per rijrichting.

Autonome situatie:

- Intensiteiten: zie 'algemeen'.
- Snelheden: De snelheid die het verkeer op dit wegvak mag rijden. Soms wijken deze af van de maximumsnelheid. Dit omdat we uitgaan van een realistische snelheid.

De vier varianten (1.1, 1.2, 2 en 3):

- Intensiteiten: zie 'algemeen'.
- Snelheden: zie 'autonome situatie'.
- Verschil ten opzichte van autonome situatie, in motorvoertuigen per etmaal. Rood is een toename, groen is een afname. Als de wegen nieuw zijn in de variant en er daarom geen vergelijking met de referentie mogelijk is, dan zijn deze wegen geel.

Analyse van de resultaten van de berekeningen met het verkeersmodel

De gemeente geeft aan zelf de analyse van de resultaten te doen. We gaan er in deze memo daarom slechts globaal op in:

- Variant 1.1: Deze variant heeft een beperkt effect. Wel is te zien dat verkeer met een relatie tussen het buitengebied aan de zuidoostzijde en de N18 nu sneller een route via het Brook kiest.
- Variant 1.2: We zien geen noemenswaardig verschil met variant 1.1.
- Variant 2: Bij deze variant is er vooral een effect in het zuidwesten van Lichtenvoorde, grofweg tussen de Varsseveldseweg, Ds. van Krevelenstraat en Oude Aaltenseweg. Op deze bestaande wegen neemt het verkeer af. Dit verkeer kiest nu een route over de nieuwe verbinding tussen de Martin Leliveltstraat en Oude Aaltenseweg. Ook hier geldt dat verkeer met een relatie tussen het buitengebied aan de zuidoostzijde en de N18 nu sneller een route via het Brook kiest.
- Variant 3: In deze variant zijn de grootste aanpassingen in het netwerk. We zien hier ook de grootste effecten. Door de nieuwe 'volledige' Zuidelijke Rondweg is er een snelle nieuwe verbinding beschikbaar en zien we een behoorlijke verkeersafname op diverse wegen door en langs het centrum. Alle wegen in de bebouwde kom van Lichtenvoorde hebben nu een intensiteit lager dan 4.000 mvt/etm. Hiermee kunnen deze wegen worden afgewaardeerd naar ETW30 of de nieuwe wegcategorie GOW30. Hiermee zal de verkeersveiligheid in de bebouwde kom fors verbeteren. Dit geldt niet voor het grootste deel van de Richterslaan. De verkeersintensiteit ligt hier hoger.

Door het aanpassen van de aansluitingen op de N18 zien we ook door Harreveld een afname. Verkeer met een relatie met de N18-west kiest hier een aansluiting verder naar het westen (buiten de plots). Met ca 4.000 mvt/etm is de Zuidelijke Rondweg niet heel druk. Mogelijk kan er met extra maatregelen meer verkeer via de Zuidelijke Rondweg gestuurd worden.

Advies

De Zuidelijke Rondweg heeft op basis van de uitgevoerde berekeningen met het verkeersmodel positieve verkeerseffecten in de bebouwde kom van Lichtenvoorde. Veel ritten verplaatsen zich naar de nieuwe Zuidelijke Rondweg. Door de afname van de intensiteiten op de bestaande wegen in de bebouwde kom liggen er mogelijkheden om de inrichting van diverse bestaande wegen aan te passen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. We adviseren dan ook om de (on)mogelijkheden van een Zuidelijke Rondweg in een aantal varianten nader te verkennen.

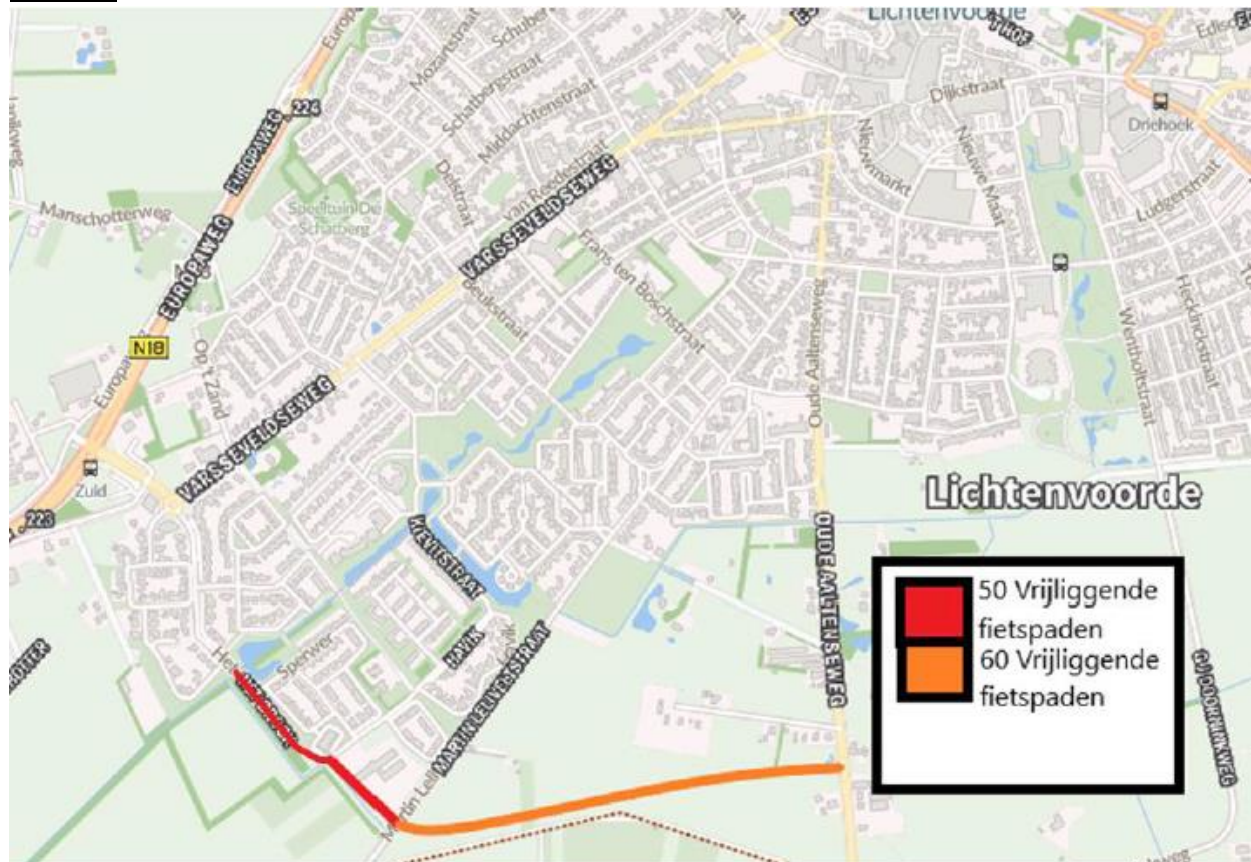
Bijlage 1 Opgestelde varianten

We hebben de varianten opgesteld zoals aangeleverd door de gemeente Oost-Gelre. Onderstaande afbeeldingen zijn door de gemeente gemaakt.

Variant 1.1



Variant 2



Variant 3

