

Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025 - 2040

Bijlagen

Definitief | 29 april 2025

Colofon



Titel document:	Mobiliteitsplan Oost Gelre 2040, bijlagen
Opdrachtgever	Gemeente Oost Gelre
Status:	Definitief
Datum:	29-04-2025
Projectnaam:	Mobiliteitsplan gemeente Oost Gelre
Projectnummer:	BJ9468
Auteurs	RL, JD, KvdV
Goedgekeurd	RL

HASKONINGDHV NEDERLAND
B.V.



Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Sustainable Mobility
Trade register number: 56515154
088 348 30 88
info@rhdhv.com
royalhaskoningdhv.com

T
E
W

Classificatie

Openbaar

Disclaimer

Behoudens andersluidende afspraken met de opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de opdrachtgever.



Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Participatie	4
1.3 Opbouw en leeswijzer	5
2 Huidige situatie	8
2.1 Mobiliteit in Oost Gelre	8
2.2 Verkeersveiligheid	14
2.3 Bijdrage inwoners	24
3 Beleidskaders	27
3.1 Nationale en regionale beleidskaders	27
3.2 Lokale beleidskaders	30
4 Trends en ontwikkelingen	33
4.1 Landelijke trends	33
4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	36

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit is het nieuwe 'Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040'. Met dit mobiliteitsplan kan de gemeente de komende jaren goed onderbouwd, met bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak, en op basis van de nieuwste inzichten, toekomstgericht werken aan de mobiliteit binnen de gemeente en in de regio. Dit mobiliteitsplan vervangt het Integraal verkeersprogramma Oost Gelre 2014 - 2024 en de mobiliteitsupdates van Groenlo en Lichtenvoorde.

Wat is een mobiliteitsplan?

Met dit mobiliteitsplan beschrijven we de visie van de gemeente Oost Gelre op verkeer en vervoer. We richten ons op het gewenste gebruik van de infrastructuur, waarbij we verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle typen verkeer – fietsers, personenauto's, vrachtverkeer, landbouwverkeer, voetgangers en openbaar vervoer – centraal stellen. We beschrijven maatregelen om dit te bereiken en gebruiken dit mobiliteitsplan als leidraad voor toekomstige ontwikkelingen en investeringen.

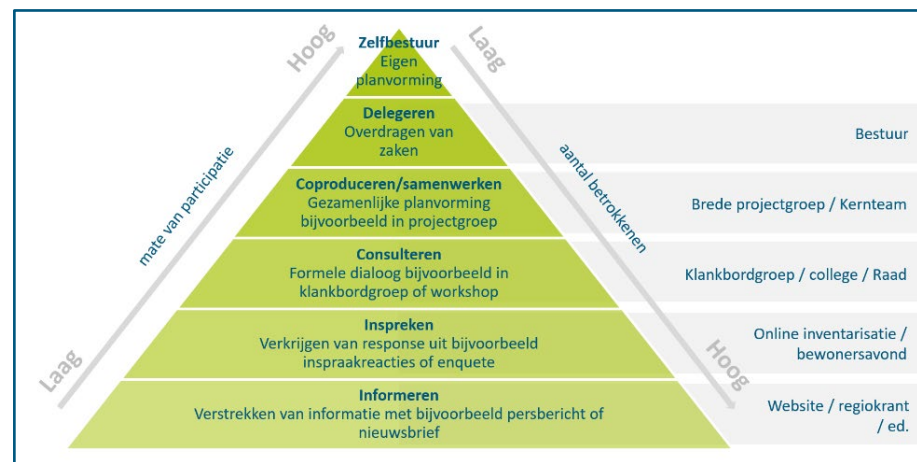
Doel van een mobiliteitsplan

Een mobiliteitsplan geeft inzicht in hoe de gemeente Oost Gelre, mede op basis van de ambities van de gemeenteraad, bereikbaar, leefbaar, aantrekkelijk en veilig kan blijven voor inwoners, werknemers, bedrijven en bezoekers. We houden rekening met toekomstige ontwikkelingen, zoals aanpassingen aan infrastructuur en de bouw van nieuwe woningen. Ook geeft het mobiliteitsplan inzicht in de logica en overwegingen bij keuzes, maatregelen en prioriteringen.

1.2 Participatie

Een belangrijk onderdeel bij de totstandkoming van dit mobiliteitsplan is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken. Dit is gedaan aan de hand van de participatiepiramide en de daarin onderscheiden treden, zie figuur 1.

Iedereen heeft op verschillende momenten en op verschillende manieren een bijdrage kunnen leveren; wensen, knelpunten en tips. Met participatie zorgen we er ook voor dat er duidelijkheid ontstaat over het proces van de totstandkoming van het mobiliteitsplan en de keuzes die we daarbij maken. Participatie betekent niet dat we alle wensen honoreren, maar wel dat we streven naar draagvlak voor de overwegingen daarbij. We hebben aandacht voor verwachtingsmanagement.



Figuur 1: Participatiepiramide

Individuele inwoners

Inwoners staan op de trede 'inspreken'. In september 2024 hebben alle inwoners de gelegenheid gehad om wensen, knelpunten en positieve ervaringen over mobiliteit aan te geven. We hebben hiervoor een digitale kaart gebruikt. Dit is gecommuniceerd via de gemeentelijke website en social media. Ook hebben we een ansichtkaart (bijgevoegd bij Elna en Groenlose Gids) verspreid en was er een mogelijkheid om met hulp een reactie te plaatsen. In de bijlage hebben we de resultaten uitgewerkt.

Klankbordgroep

De klankbordgroep bevindt zich op de trede 'consulteren'. Er zijn twee bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep: november 2024 en februari 2025. We hebben deze input gebruikt om de knelpunten en netwerken te verfijnen. De klankbordgroep bestond uit diverse belangenverenigingen, zoals dorpsbelangenverenigingen, ondernemersverenigingen, vertegenwoordigers van bedrijven, vertegenwoordigers van inclusiviteit en hulpdiensten.

Gemeenteraad

De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede 'consulteren'. We hebben de gemeenteraad twee keer geconsulteerd: in september 2024 en februari 2025. De raadsleden hebben hun eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven en de visie en we hebben gesproken over de visie, ambities en netwerken. Ook hebben we het collegeakkoord en de individuele verkiezingsprogramma's van de raadsfracties geanalyseerd. Een belangrijk doel is om ervoor te zorgen dat het mobiliteitsplan hiermee in lijn is.

Interne brede projectgroep

Ambtelijke vertegenwoordigers van diverse relevante beleidsvelden binnen de gemeente Oost Gelre maakten deel uit van de interne brede projectgroep. We hebben deze projectgroep twee keer geconsulteerd. Een belangrijk doel is om ervoor te zorgen dat het mobiliteitsplan in lijn is met de overige beleidsvelden van de gemeente. De geraadpleegde beleidsstukken zijn opgenomen in de bijlage.

1.3 Opbouw en leeswijzer

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd drie documenten:

- Visie, ambities en netwerken;
- Maatregelen;
- Bijlagen ter onderbouwing (ligt nu voor)

De documenten zijn zelfstandig leesbaar.

Visie, ambities en netwerken

We beschrijven de visie van de gemeente Oost Gelre op mobiliteit. Deze visie vertalen we naar een aantal concrete ambities. Op basis daarvan stellen we gewenste netwerken op voor de verschillende soorten verkeer. Deze netwerken passen bij een ideale verkeerssituatie in de toekomst. Het gaat om gewenste netwerken voor fiets, auto en vrachtverkeer.

Maatregelen

In dit document gaan we concrete maatregelen opstellen. Met deze maatregelen beschrijven we hoe we de ambities en gewenste netwerken daadwerkelijk kunnen realiseren en hoe we bestaande mobiliteitsknelpunten kunnen aanpakken. We beschrijven de maatregelen op hoofdlijnen.

Een uitwerking van de maatregelen maakt geen deel uit van het mobiliteitsplan. Voor elke maatregel zijn vaak meerdere mogelijkheden met voor- en nadelen, die nader onderzocht moeten worden. Ook kosten en financiering van de maatregelen vallen buiten het mobiliteitsplan.

Het document met maatregelen stellen we nog op. Dit geldt ook voor de digitale kaart met daarop de maatregelen. De bijlagen vullen we mogelijk nog aan met onderdelen die de maatregelen onderbouwen.

Bijlagen

Bij de totstandkoming van de visie, ambities, netwerken en de maatregelen hebben we analyses uitgevoerd, participatie toegepast, data en gegevens gebruikt. Dit is gebundeld in de bijlagen. Het gaat om:

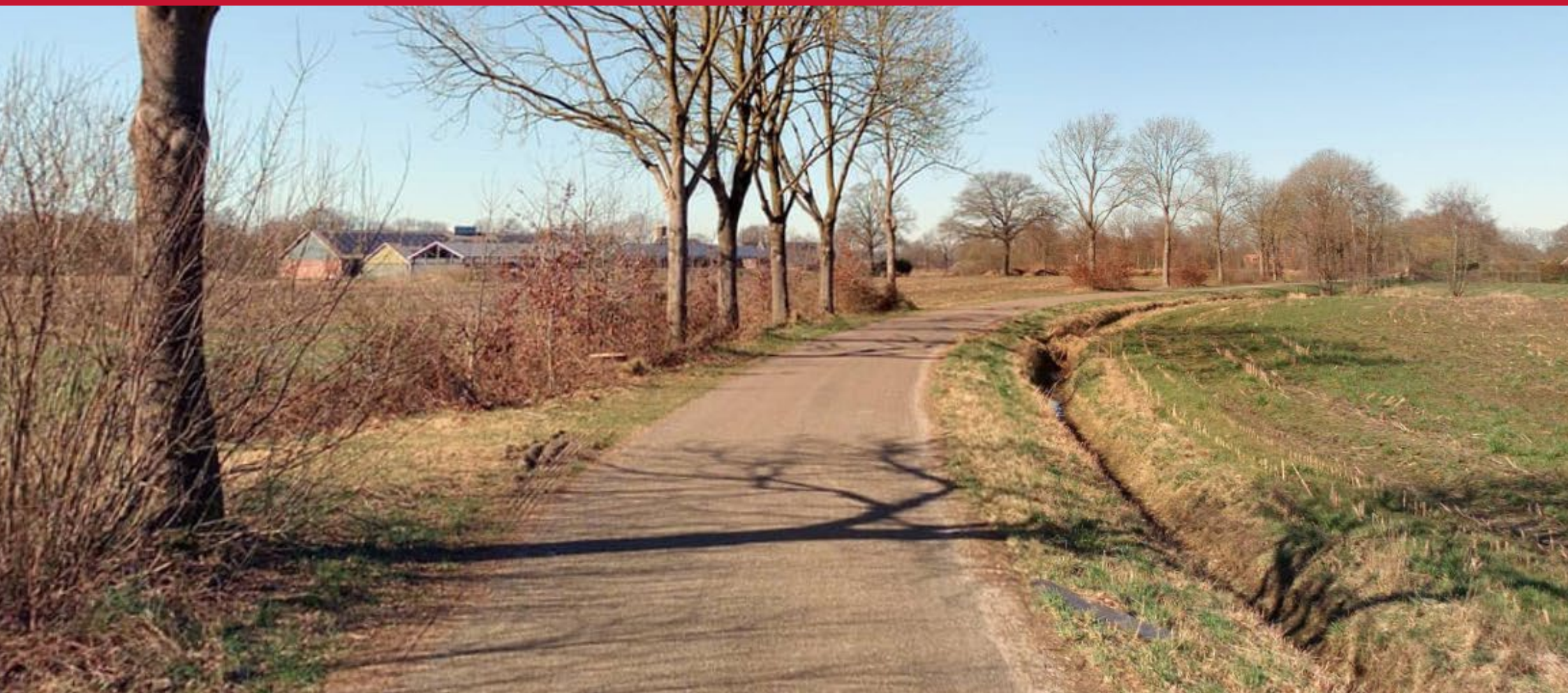
- Proactieve verkeersveiligheidsanalyse: Een risico-analyse. Dit leidt tot een overzicht van wegen en locaties met een verhoogd risico op ongevallen.
- Reactieve verkeersveiligheidsanalyse. Hier kijken we naar de geregistreerde ongevallen in de afgelopen jaren;
- Resultaten van de participatie onder inwoners. Hieruit komen subjectieve wensen, knelpunten en positieve ervaringen;
- Beleidskaders. We beschrijven relevante en vastgestelde nationale, regionale en gemeentelijke beleidskaders;
- De verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in Oost Gelre;
- Een overzicht van trends & ontwikkelingen. Het gaat bijvoorbeeld om de toename van elektrische fietsen en auto's, vergrijzing en het steeds meer beschikbaar komen van verschillende soorten data en gegevens.

Digitale kaarten

We hebben een aantal digitale kaarten opgesteld. Hierin is onderstaande op een interactieve manier te raadplegen:

- De analyse van de participatie van inwoners en de ontvangen reacties. [BJ9468 Dashboard inventarisatie Mobiliteitsplan Oost Gelre](#)
- De verschillende netwerken. [Huidige en Gewenste verkeersnetwerken Oost Gelre](#)
- De maatregelen (volgt nog).

Huidige situatie



2 Huidige situatie

In dit hoofdstuk beschrijven we zo objectief mogelijk de huidige mobiliteitssituatie in Oost Gelre. Dit is relevant, want de huidige situatie is een belangrijk uitgangspunt voor dit mobiliteitsplan.

Eerst beschrijven we de mobiliteit in de gemeente door het in beeld brengen van de bestaande netwerken voor fietsers en motorvoertuigen. Vervolgens beschouwen we de verkeersveiligheid; een overzicht van risicolocaties en geregistreerde ongevallen. Om een beeld te krijgen van de ervaren knelpunten is een enquête gehouden onder inwoners, de resultaten hiervan zijn geanalyseerd.

2.1 Mobiliteit in Oost Gelre

We beschrijven de bestaande netwerken (situatie voorjaar 2025) voor verschillende verkeersdeelnemers. Deze netwerken zijn overgenomen uit het 'Integraal verkeersprogramma Oost Gelre 2014 – 2024' en de mobiliteitsupdates van Groenlo en Lichtenvoorde. Het gaat om de netwerken voor fietsers en gemotoriseerd verkeer. Ook geven we het lijnennetwerk van het openbaar vervoer en de uitrukroutes voor hulpdiensten weer.

Openbaar vervoer

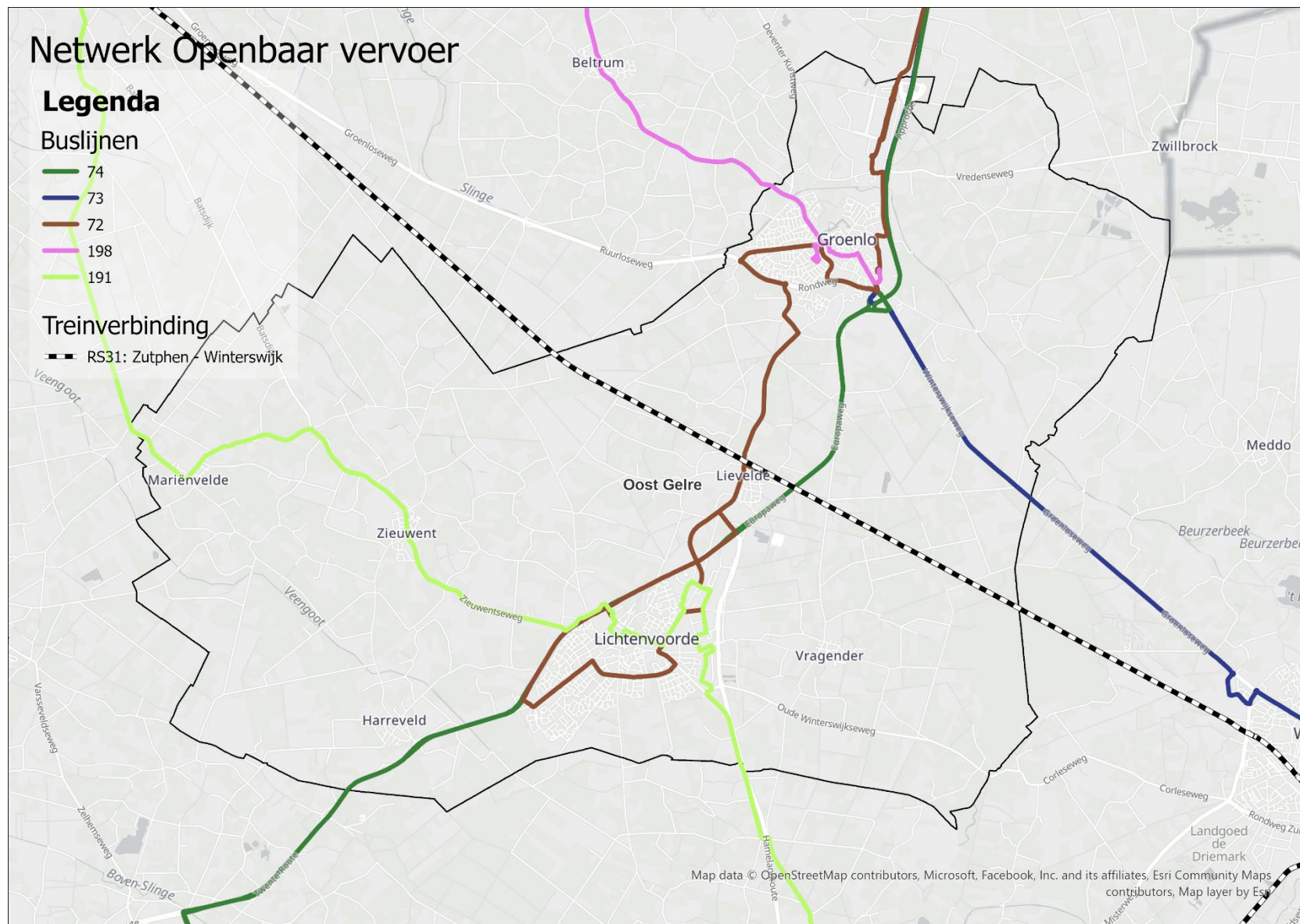
Van het openbaar vervoer geeft de lijnnetkaart van Arriva (zie figuur 2) het actuele beeld ([Dienstregeling vanaf december 2022](#)) van de trein- en (buurt)busverbindingen in de gemeente. In de gemeente zijn de volgende OV-lijnen:

Bus en buurtbus:

- Buslijn 72: tussen Neede busstation en Lichtenvoorde via station Lichtenvoorde-Groenlo en Groenlo;
- Buslijn 73: tussen Winterswijk Station en Enschede Centraal via Groenlo;
- Buslijn 74: tussen Doetinchem Station en Enschede Centraal via Lichtenvoorde en Groenlo;
- Buurtbuslijn 191: tussen Ruurlo en Aalten Station via Lichtenvoorde;
- Buurtbuslijn 198: tussen Neede Busstation en Groenlo Busstation.

Trein:

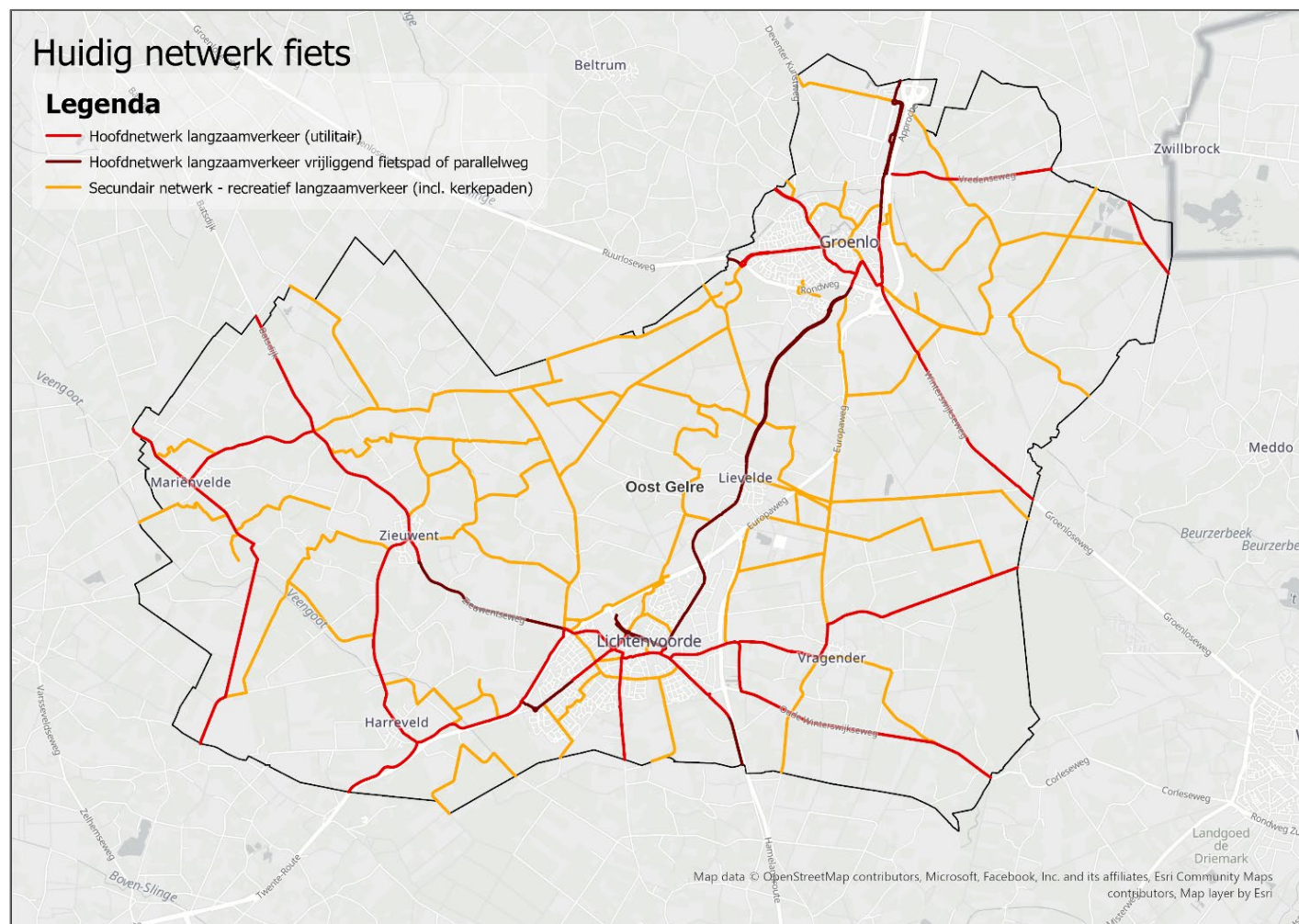
- Tussen Zutphen en Winterswijk via Station Lichtenvoorde-Groenlo (in Lievelede)



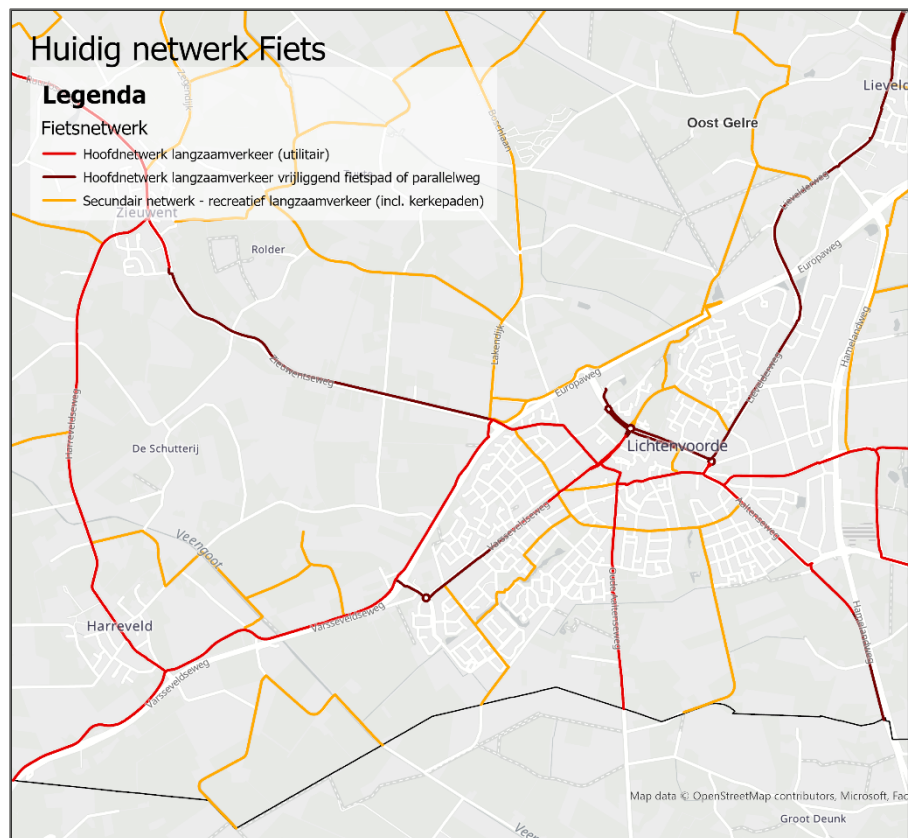
Figuur 2: Lijnennetkaart openbaar vervoer Oost Gelre. (Arriva lijnennetkaart Achterhoek 30-11-2022)

Fietsers

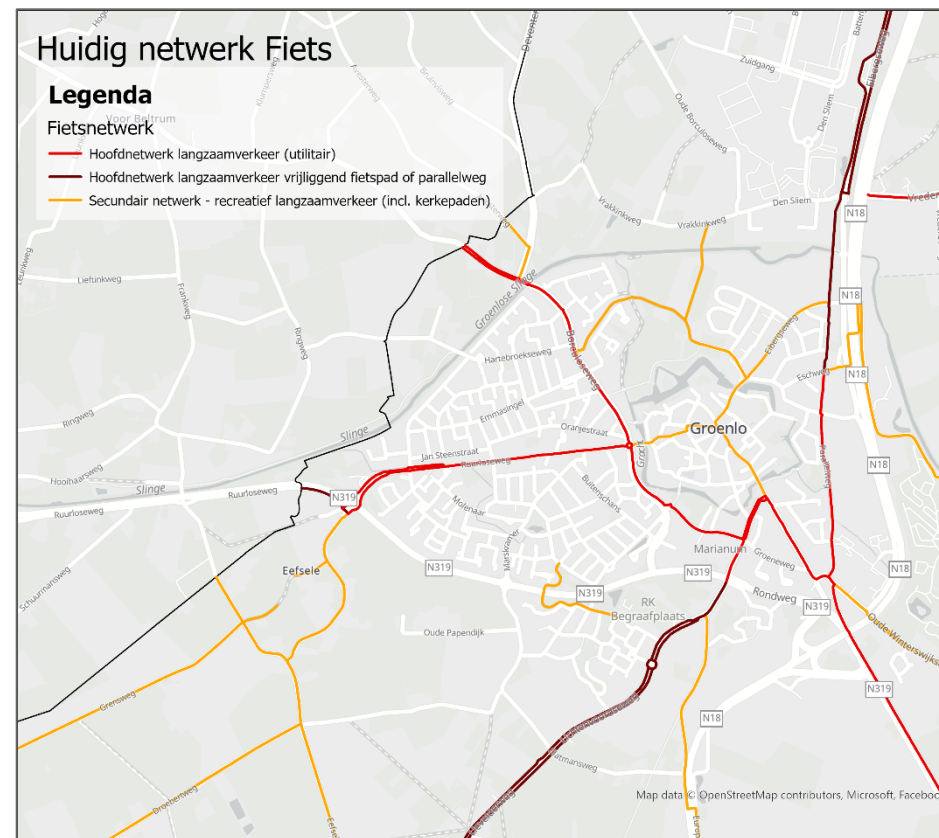
Er is een bestaand regionaal en lokaal fietsnetwerk, weergegeven op figuren 3, 4 en 5. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het hoofdnetwerk met vrijliggende infrastructuur (donkerrood), het hoofdnetwerk zonder vrijliggende infrastructuur (lichtrood) en secundaire infrastructuur (oranje)



Figuur 3: Huidig fietsnetwerk Oost Gelre.



Figuur 4: Huidig fietsnetwerk Oost Gelre, uitsnede Lichtenvoorde.

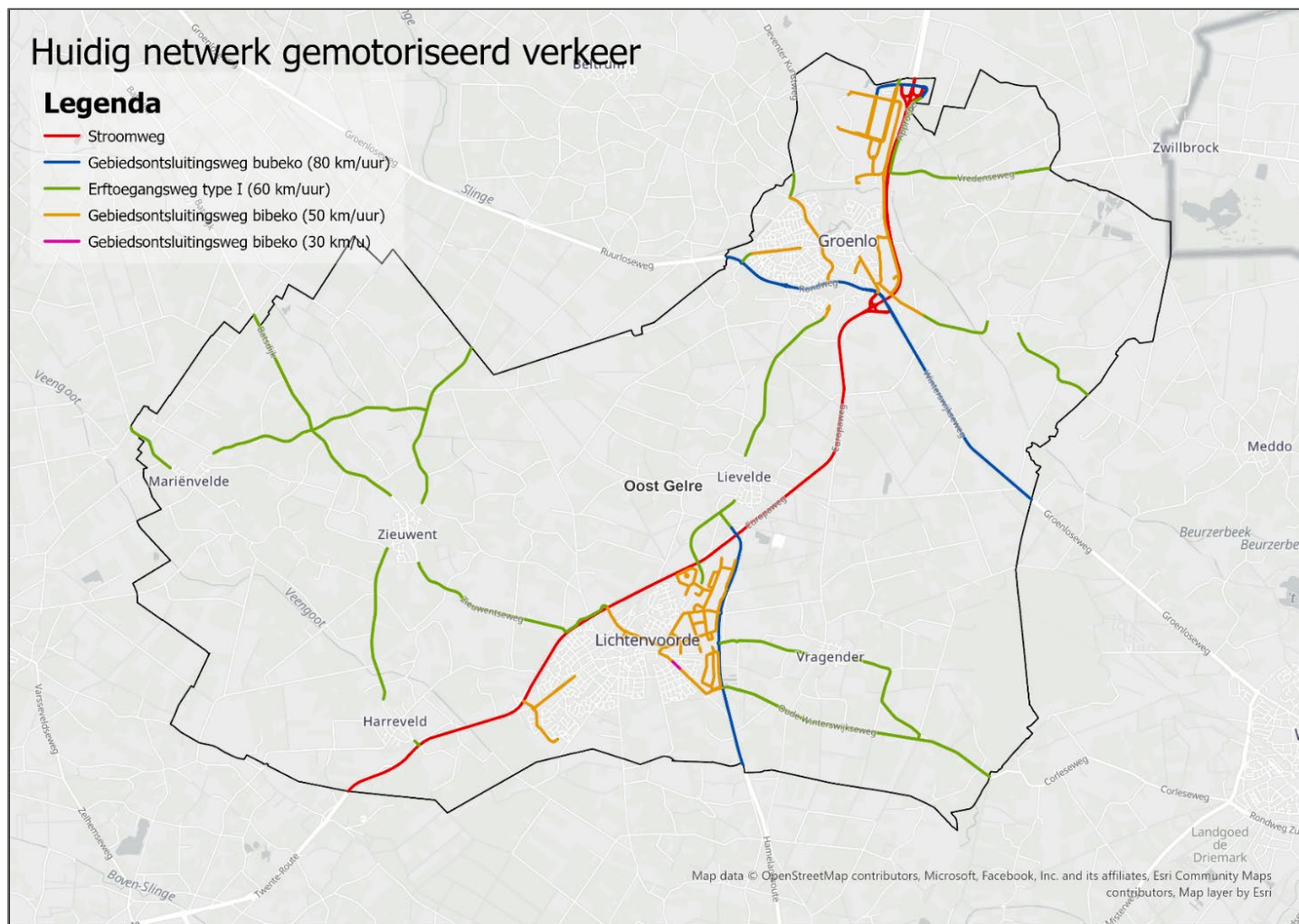


Figuur 5: Huidig fietsnetwerk Oost Gelre, uitsnede Groenlo.

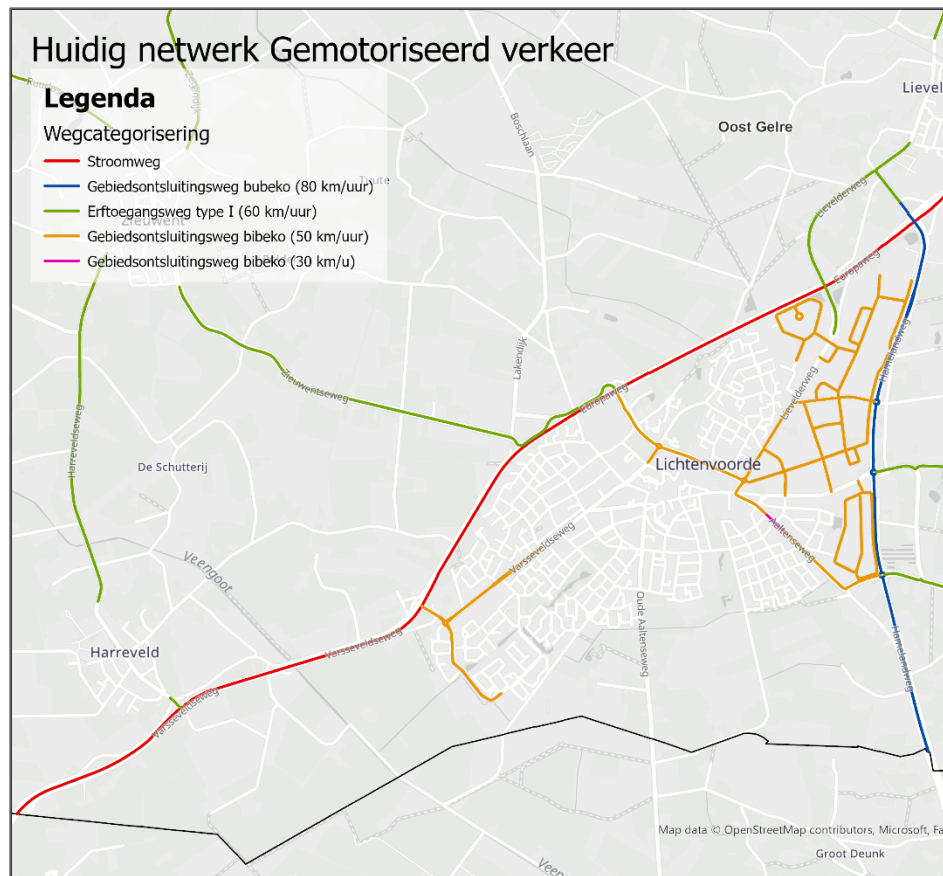
Gemotoriseerd verkeer

Er is een bestaande wegcategorisering van de gemeente Oost Gelre. Hierin zijn stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen buiten en binnen de bebouwde kom erftoegangswegen en traverses opgenomen.

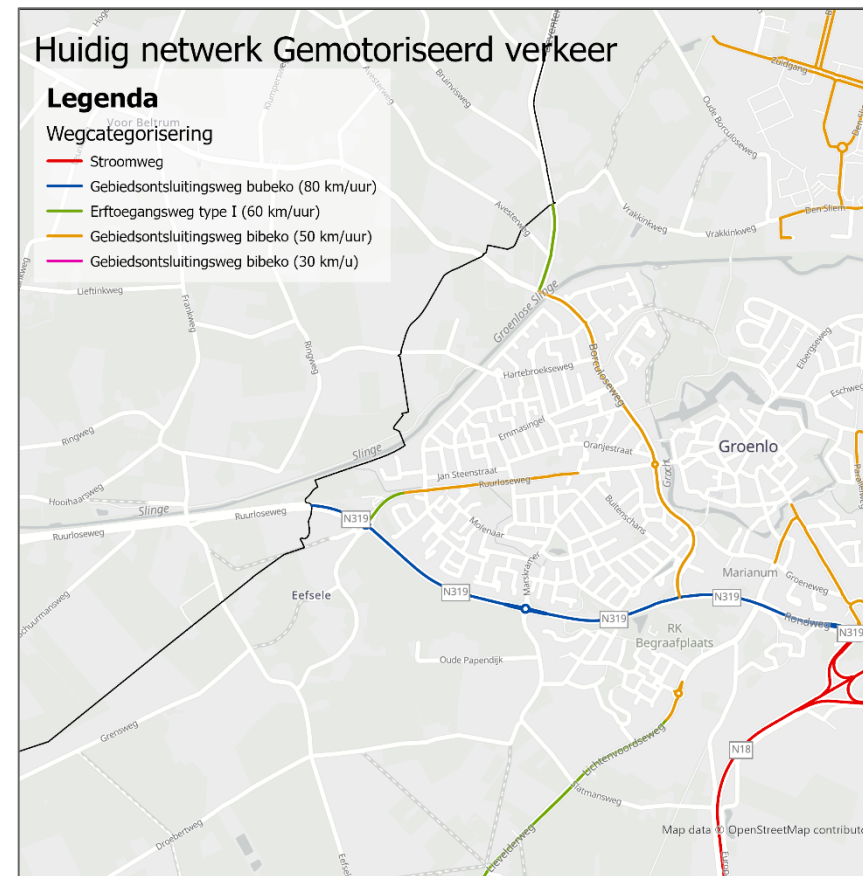
Op figuren 6, 7 en 8 zijn weergegeven de stroomwegen (rood), gebiedsontsluitingswegen buiten (blauw) en binnen de bebouwde kom (oranje) en erftoegangswegen (groen).



Figuur 6: Huidig netwerk gemotoriseerd verkeer Oost Gelre.



Figuur 7: Huidig netwerk gemotoriseerd verkeer Oost Gelre, uitsnede Lichtenvoorde.



Figuur 8: Huidig netwerk gemotoriseerd verkeer Oost Gelre, uitsnede Groenlo.

2.2 Verkeersveiligheid

We hebben de verkeersveiligheids geanalyseerd. Dit is enerzijds een reactieve analyse met de in de afgelopen vijf jaar plaatsgevonden en geregistreerde ongevallen. Anderzijds hebben we een proactieve analyse uitgevoerd volgens de SPV methodiek. SPV staat voor Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Registratie van verkeersongevallen

In de periode 2019 – 2024 tot en met het tweede kwartaal (5,5 jaar) zijn er in totaal 706 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Oost Gelre. Dit zijn ongevallen waar hulpdiensten bij aanwezig waren. Van deze ongevallen vonden er 485 plaats op wegen in beheer bij de gemeente Oost Gelre. Dat zijn gemiddeld 8 geregistreerde ongevallen per maand. We zien ongevallenconcentraties:

- Verspreid op Ruurloseweg-Zieuwentseweg-Oude Winterswijkseweg, N319 en N18;
- In de bebouwde kommen van Lichtenvoorde en Groenlo.

Een aantal ongevallenconcentraties op wegvakken zijn:

1. Groenlo: Lichtenvoordseweg, tussen Snieder en Groeneweg;
2. Lichtenvoorde: Lievelderweg, tussen James Wattstraat en Aaltenseweg;
3. Lichtenvoorde: Richterslaan, tussen Essstraat en Europaweg;
4. Lichtenvoorde: Varsseveldseweg, tussen Delstraat en Dominee van Krevelenstraat;
5. Buitengebied: Zieuwentseweg, tussen de Europaweg en N18;
6. Buitengebied: N18, tussen Lievelede en Groenlo Lichtenvoorde;
7. Buitengebied: Oude Winterswijkseweg, tussen Dwardsijk en gemeentegrens Winterswijk;
8. Buitengebied: N319, tussen Groenlo en gemeentegrens Winterswijk.

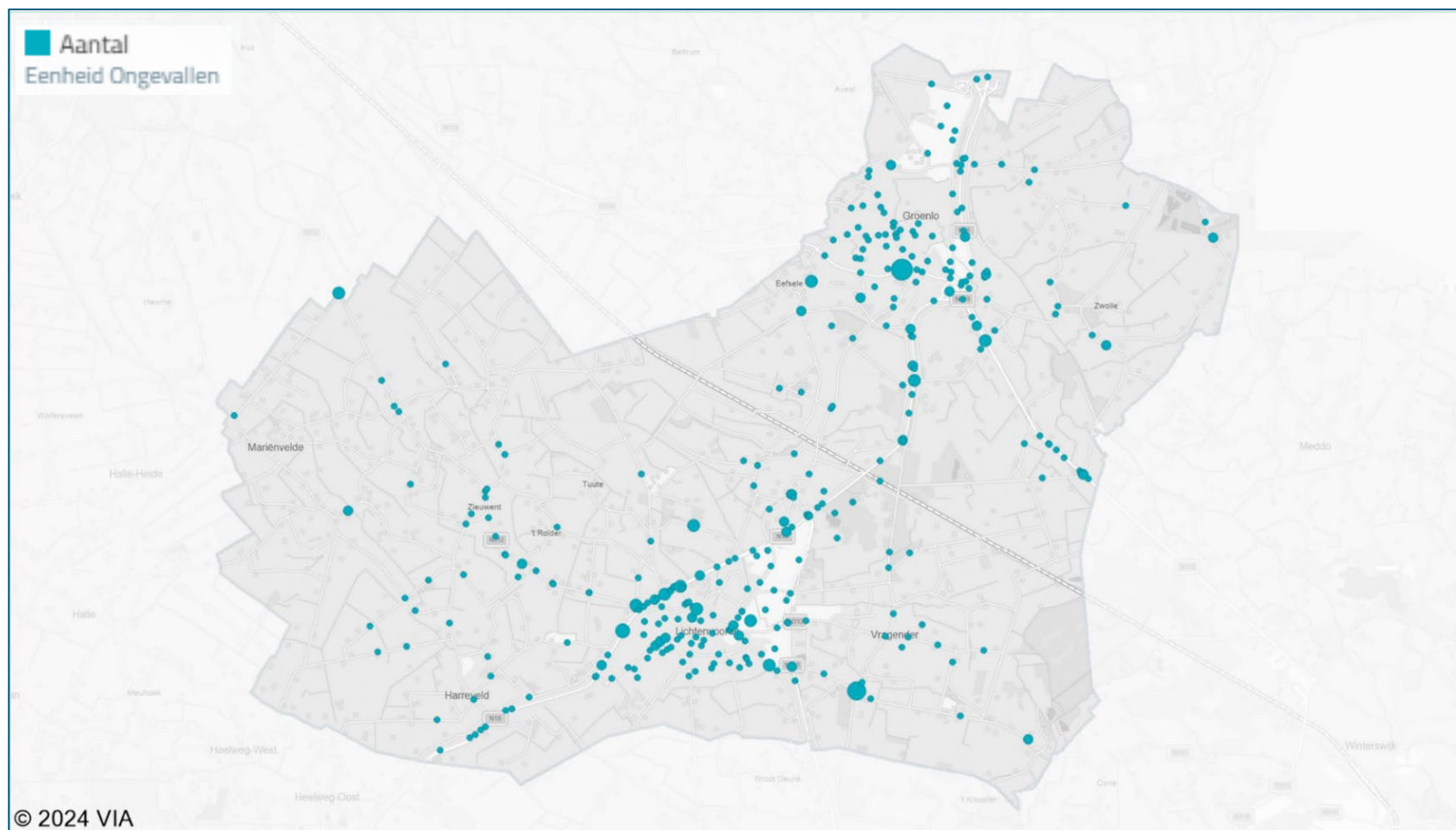
Een aantal ongevallenconcentraties op kruispunten zijn:

1. Harreveld: Harreveldseweg - Schoppenweg;
2. Groenlo: Barkenkamp - N319. Hier is een rotonde voorzien. Daarmee verwachten we een toename van de verkeersveiligheid;
3. Lichtenvoorde: Lievelderweg - Johannes Vermeerstraat - Nijverheidsstraat;
4. Lichtenvoorde: De Rode van Heeckerenstraat - Van der Meer de Walcherenstraat;
5. Buitengebied: Zieuwentseweg - Roldersweg - Kevelderstraat;
6. Buitengebied: Ruurloseweg - Kunnerij - Waalderweg;
7. Buitengebied: Grolsedijk - N18. Deze aansluiting wordt opgeheven.

Een kaart met geregistreerde verkeersongevallen gegroepeerd per locatie is weergegeven in Figuur 16.

Geregistreerde ongevallen

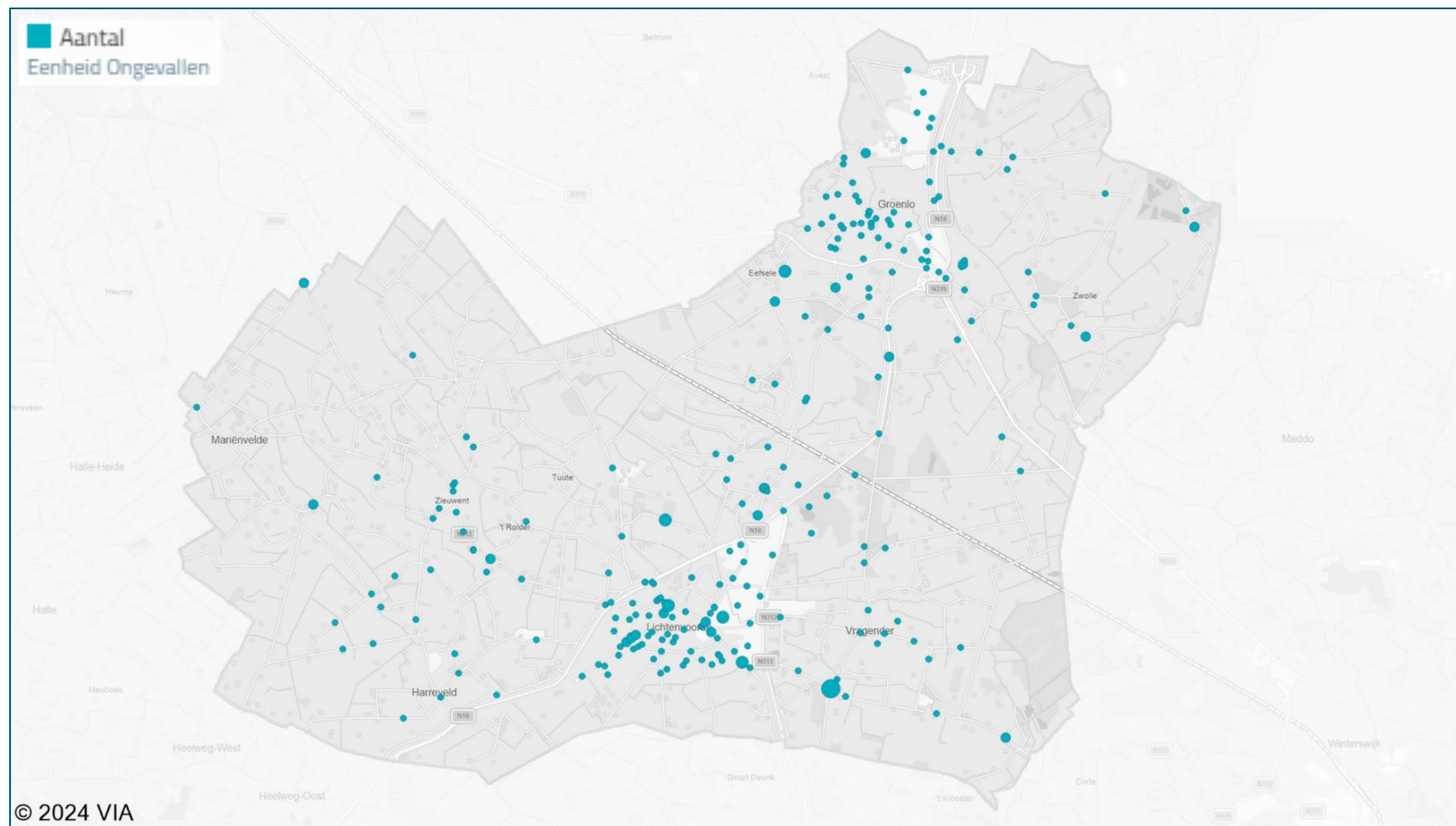
Op figuur 9 is een overzicht weergegeven van geregistreerde ongevallen. Het gaat hierbij om ongevallen tussen 2019 en 2023 (5 jaar) op alle wegen.



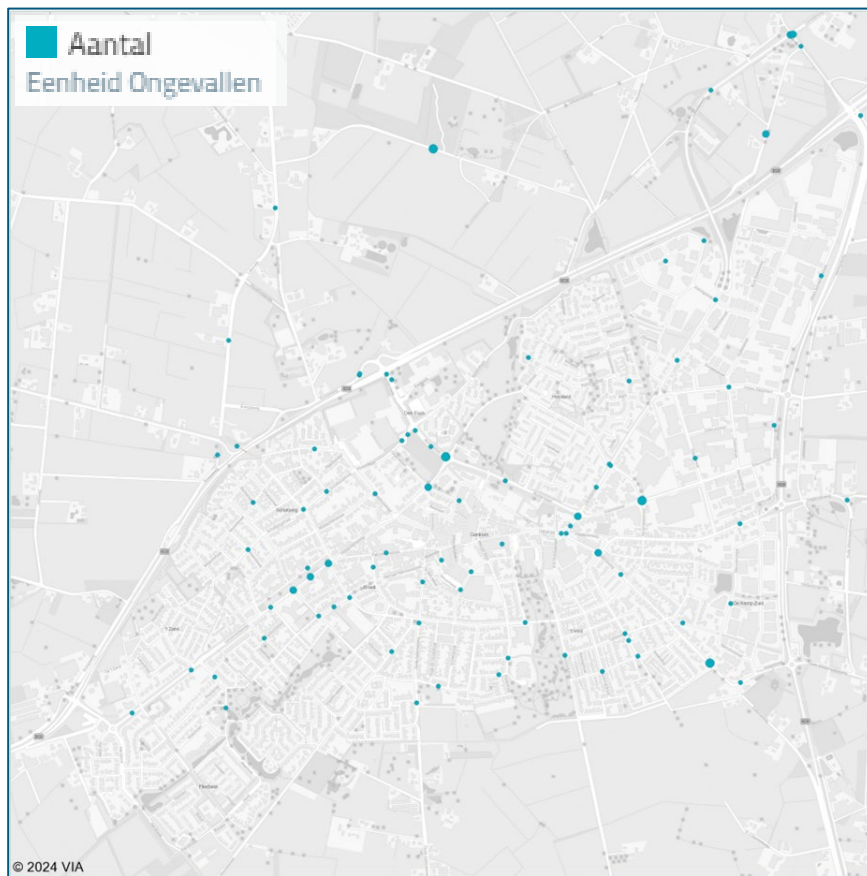
Figuur 9: Geregistreerde ongevallen op alle wegen 2019 - 2023 (Bron: VIASTAT)

Geregistreerde ongevallen op gemeentelijke wegen

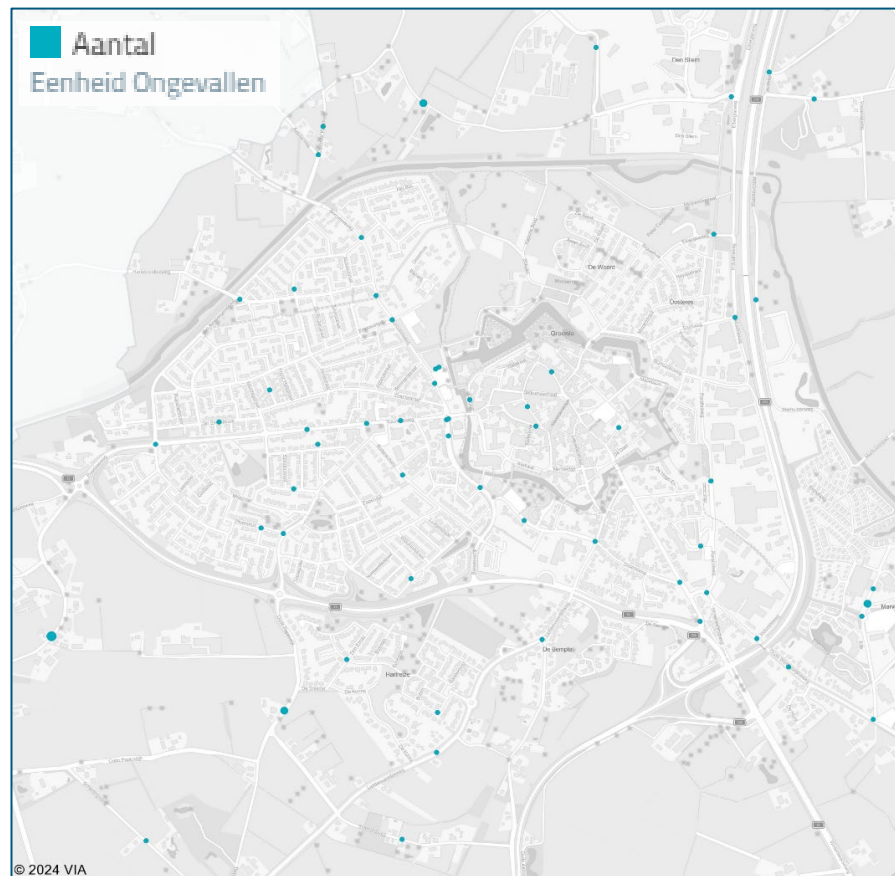
Op figuur 10 is een overzicht weergegeven van geregistreerde ongevallen. Het gaat hierbij om ongevallen tussen 2019 en 2023 (5 jaar) op gemeentelijke wegen.



Figuur 10: Geregistreerde ongevallen 2019 - 2023 (Bron: VIASTAT)



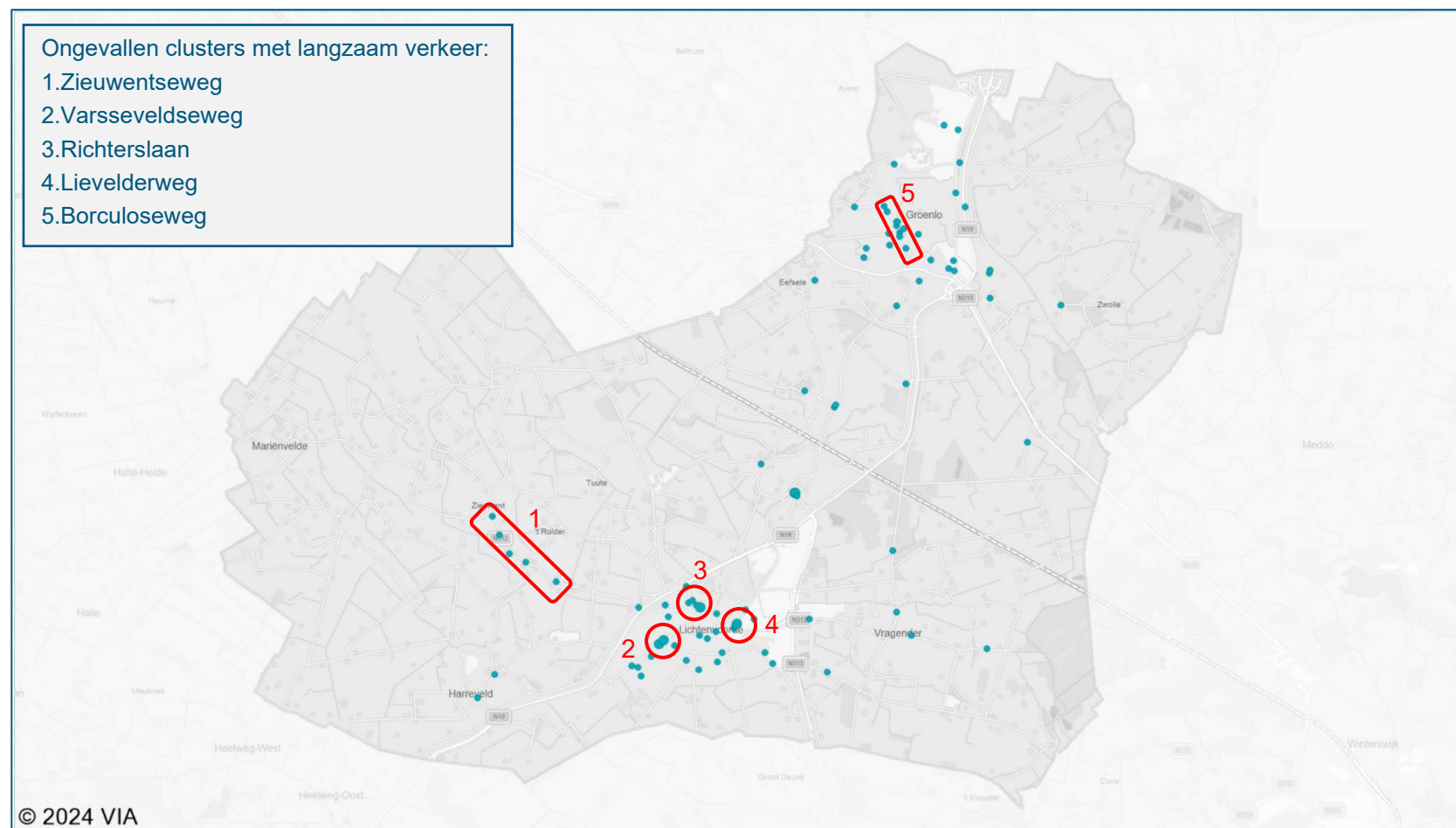
Figuur 11: Geregistreerde ongevallen 2019 – 2023, Lichtenvoorde



Figuur 12: Geregistreerde ongevallen 2019 – 2023, Groenlo

Geregistreerde ongevallen in Groenlo en Lichtenvoorde op gemeentelijke wegen

Op figuur 13 is een overzicht weergegeven van de geregistreerde ongevallen. Het gaat hierbij om ongevallen op gemeentelijke wegen waarbij voetgangers en (brom)fietsers) betrokken waren. Het gaat om de periode tussen 2019 en 2023 (5 jaar). Clusters van ongevallen waarbij langzaam verkeer betrokken was zijn aangegeven in het rood.



Figuur 13: Geregistreerde ongevallen met langzaam verkeer 2019 - 2023 (Bron: VIASTAT)

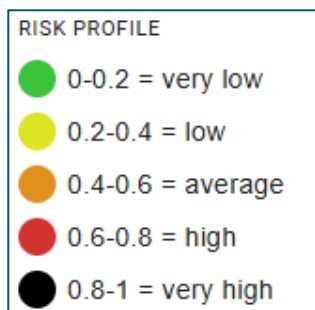
Proactieve veiligheidsanalyse

Het verkeersveiligheidsbeleid verschuift van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'

We hebben in beeld gebracht op welke kruispunten, wegen en fietspaden het meeste risico is op een ongeval. Hiervoor is gebruik van objectieve data waarop risicocijfers zijn gebaseerd. Het risicocijfer (risk profile) ligt tussen 0 en 1 en is bepaald op basis van een aantal indicatoren. De belangrijkste zijn:

- Geregistreerde ongevallen;
- Routes basisschoolleerlingen en middelbare scholieren;
- Snelheidsovertredingen;
- Infrastructuur (zoals fietspadinrichting en ongelooftwaardige 30-wegen);
- Veiligheid op wegen.

De top tien onveilige kruisingen en wegvakken uit ViaStat en kruisingen en wegvakken met een gemiddeld tot heel hoog risico (>0,55) uit het risicodashboard staan in onderstaande opsomming en in figuur 17. De knelpunten zijn onderverdeeld in toegestane snelheid/ kruispuntvorm.



Een aantal wegen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico is hieronder genoemd. Wegvakken die recent zijn aangepast, zijn niet in de lijst opgenomen (DokData 28-04-2025).

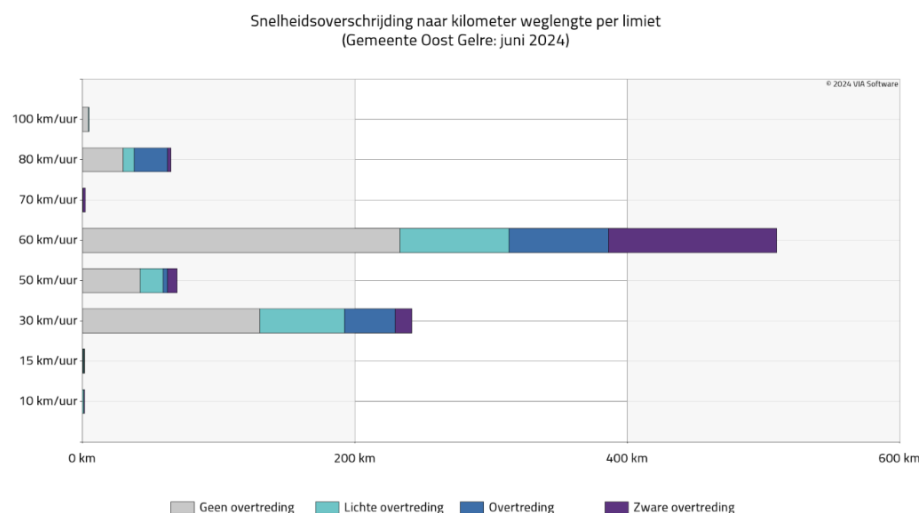
1. Buitengebied: Vredenseweg, tussen Boksveenweg en Koerboom (0,73);
2. Lichtenvoorde: Zieuwentseweg (0,71);
3. Buitengebied: Boschlaan, tussen Hemmeledijk en Maatweg (0,70);
4. Groenlo: Lichtenvoordseweg, tussen De Snieder en Slatmansweg (0,66);
5. Buitengebied: Lieveiderweg, tussen Scheidingsweg en Eimersweg (0,60);
6. Buitengebied: Winterswijkseweg, tussen Dwarsdijk en Manenschijnweg (0,59);
7. Lichtenvoorde: Varsseveldseweg, tussen Frans ten Boschstraat en Ds. van Krevelenstraat (0,58).

De top 15 kruispunten met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico is hieronder genoemd. Kruispunten die recent zijn heringericht, staan niet in de lijst.

1. Lichtenvoorde: Edisonstraat - Nijverheidsstraat (0,90);
2. Groenlo: Den Sliem - Eibergseweg (0,90);
3. Buitengebied: N18 - Grolsedijk (0,90). De kruising wordt opgeheven;
4. Groenlo: Barkenkamp - N319 (0,77). Hier is een rotonde voorzien, waarmee we verwachten dat de verkeersveiligheid verbetert;
5. Buitengebied: Heelweg - Oude Winterswijkseweg (0,77);
6. Lichtenvoorde: Pastoor Sandersstraat, Ds van Krevelenstraat (0,69);
7. Lichtenvoorde: Aaltenseweg - Groten Bos (0,69);
8. Buitengebied: Batsdijk - Scheiddijk (0,66);
9. Buitengebied: Winterswijkseweg - Zwolseweg (0,66);
10. Buitengebied: Gastevelsdijk - Winterswijkseweg (0,66);
11. Lichtenvoorde: Frans ten Boschstraat - Varsseveldseweg (0,59);
12. Lichtenvoorde: Mozartstraat - Schatbergstraat (0,59);
13. Lichtenvoorde: Koningslinde - Lieveiderweg (0,59);
14. Buitengebied: Oude Winterswijkseweg - Vragenderweg (0,59);
15. Lichtenvoorde: Mozartstraat - Schatbergstraat (0,59).

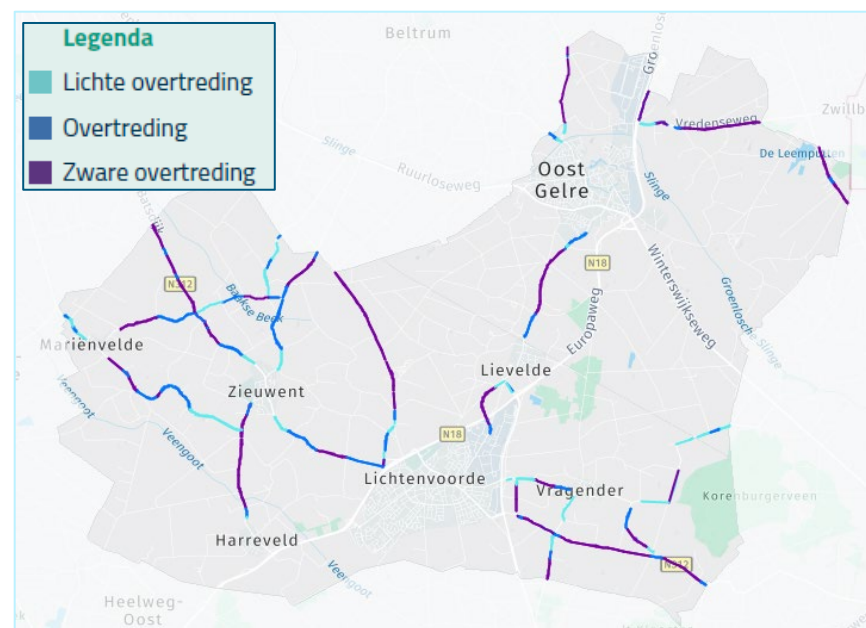
Snelheidsovertredingen

Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de wettelijke toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen. Op figuur 14 zijn de verschillende klassen van snelheidsovertredingen per snelheidslimiet weergegeven, uitgedrukt in weglengte per rijrichting. Te zien is dat op veruit het grootste deel van de wegen een maximumsnelheid van 30 km/u of 60 km/u geldt. We zien logischerwijs dat de meeste en de zwaarste snelheidsovertredingen worden gemaakt op 60 km/u wegen, gevolgd door de 30 km/u wegen.



Figuur 14: Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet (Gemeente Oost Gelre: juni 2024) (Bron: ViaStat)

Op figuur 15 zijn de wegen weergegeven waarbij de V85 (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden) 10 km/u (zwarte overtreding) of hoger ligt dan de wettelijk toegestane snelheid. Hierbij wordt de V85 van een wegvak op de rechtstand aangehouden (Bron: ViaStat Snelheidsstatistieken, juni 2024).



Figuur 15: Wegvakken 60 km/u wegen met een lichte tot zware snelheidsovertredingen.

De wegvakken waar de V85 (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden) ten minste 10 km/u boven de wettelijk maximumsnelheid liggen zijn hieronder weergegeven.

Onderstaande 60 km/u wegen (allen in het buitengebied) hebben een hoge de V85 (in km/u):

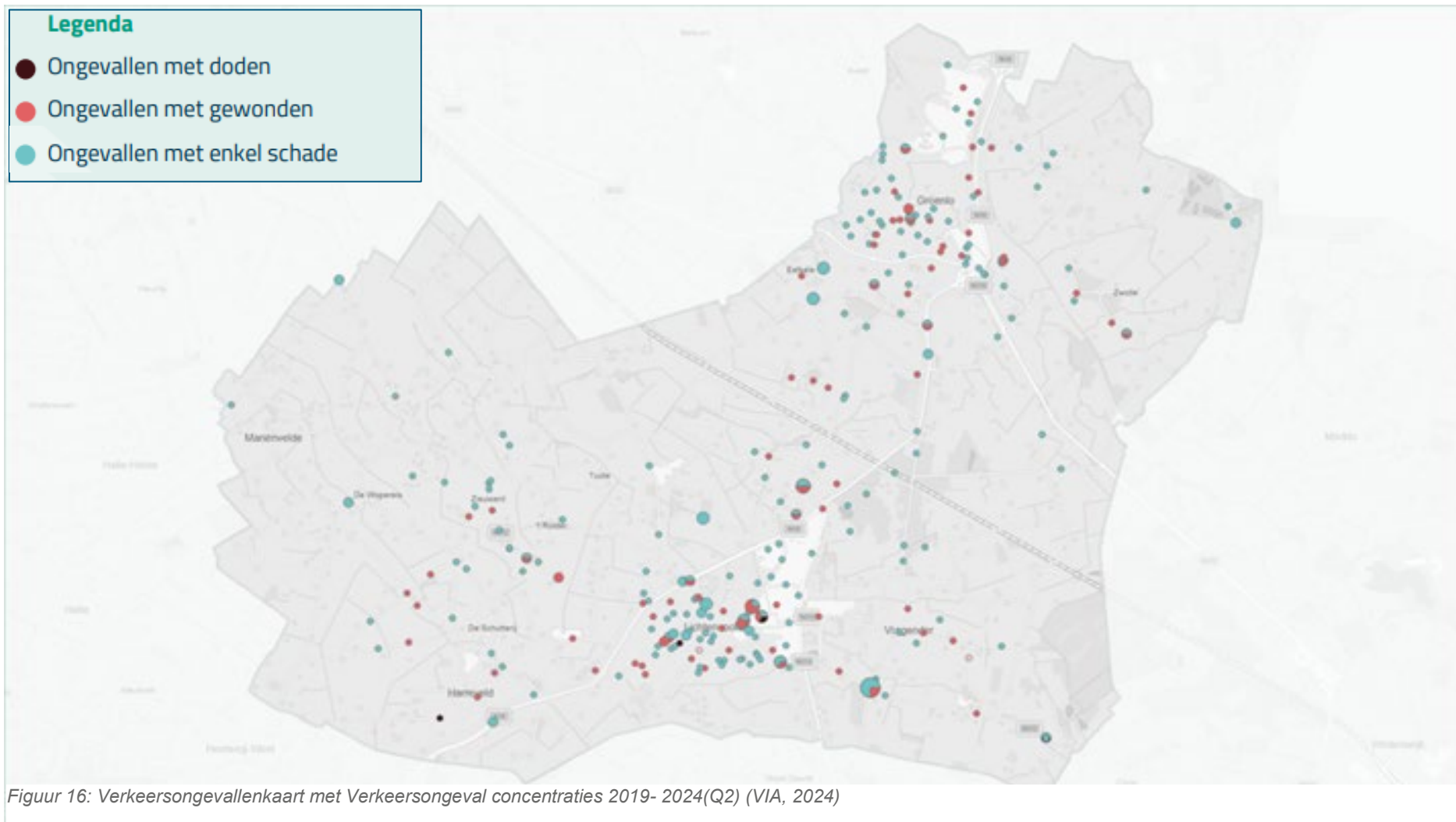
1. Boschlaan	85,2
2. Harreveldseweg	83,0
3. Scheiddijk	82,2
4. Batsdijk	81,8
5. Nicolaasweg	81,2
6. Deventer kunstweg	80,8
7. Vredenseweg	80,5
8. Oude Borculoseweg	80,4
9. Holterhoekseweg	79,3
10. Winterswijkseweg	77,2
11. Ruurloseweg	76,3
12. Lievelderweg	75,5
13. Oude Winterswijkseweg	74,6
14. Waalderweg	74,7
15. Heelweg	74,4
16. Pastoor Deperinkweg	74,0
17. Zieuwentseweg	73,7

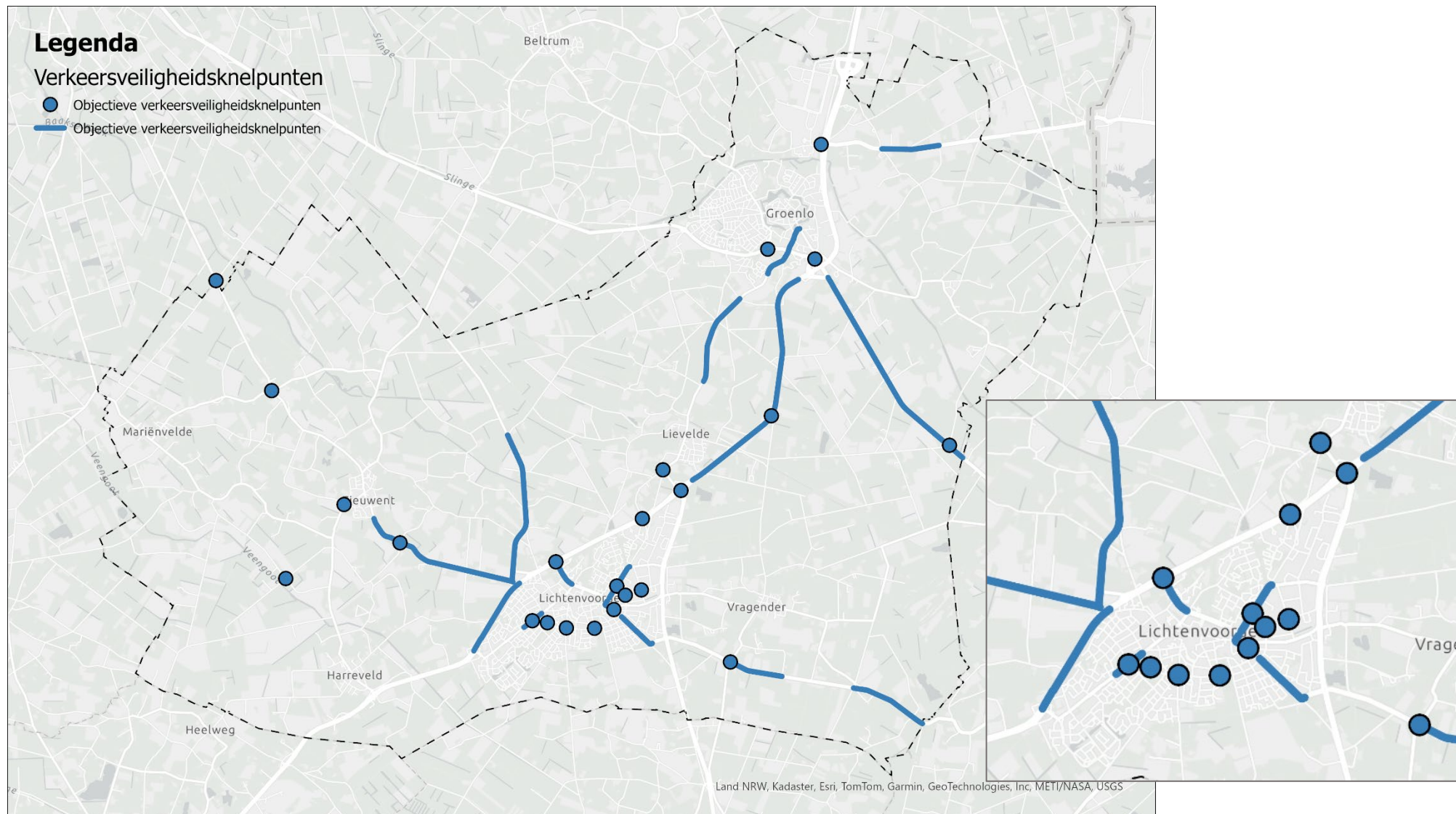
Onderstaande 50 km/u wegen hebben een hoge V85 (in km/u):

1. Groenlo: Eibergseweg	68,5
2. Groenlo: Maarsevonder	68,3

Onderstaande 30 km/u wegen hebben een hoge V85 (in km/u):

1. Harreveld: Looweg	46,2
2. Zieuwent: Dorpsstraat	43,7
3. Groenlo: Lichtenvoordseweg	42,6
4. Lievelede: Lievelderweg	39,9





Figuur 17: Risicolocaties SPV-analyse

2.3 Bijdrage inwoners

In september 2024 is een online inventarisatie gehouden waarin inwoners van de gemeente wensen, knelpunten en complimenten op het gebied van verkeer op een kaart konden aangeven. Er is een flyer verspreid en via de digitale kanalen van de gemeente zijn inwoners uitgenodigd om hun reactie online of tijdens het inloophmoment op het gemeentehuis te geven. Dit heeft geleid tot circa 730 reacties. Deze zijn weergegeven in een GIS-kaart. In [BJ9468 Dashboard inventarisatie Mobiliteitsplan Oost Gelre](#). De ontvangen reacties vormen een goed beeld van de inwonersbeleving. Zo valt bijvoorbeeld op dat veel meldingen gaan over kruispunten binnen de bebouwde kom.

Er worden overwegend meer 'knelpunten' gemeld dan 'wensen'. Situaties waarover men tevreden is worden nog minder gemeld. Waarschijnlijk is de bereidheid tot het plaatsen van een melding kleiner bij situaties die men toch al als 'goed' beleeft. Een groot deel van deze wegen en kruispunten, die door inwoners zijn genoemd, kwam ook naar voren in eerder beschreven overzicht met de risicocijfers.

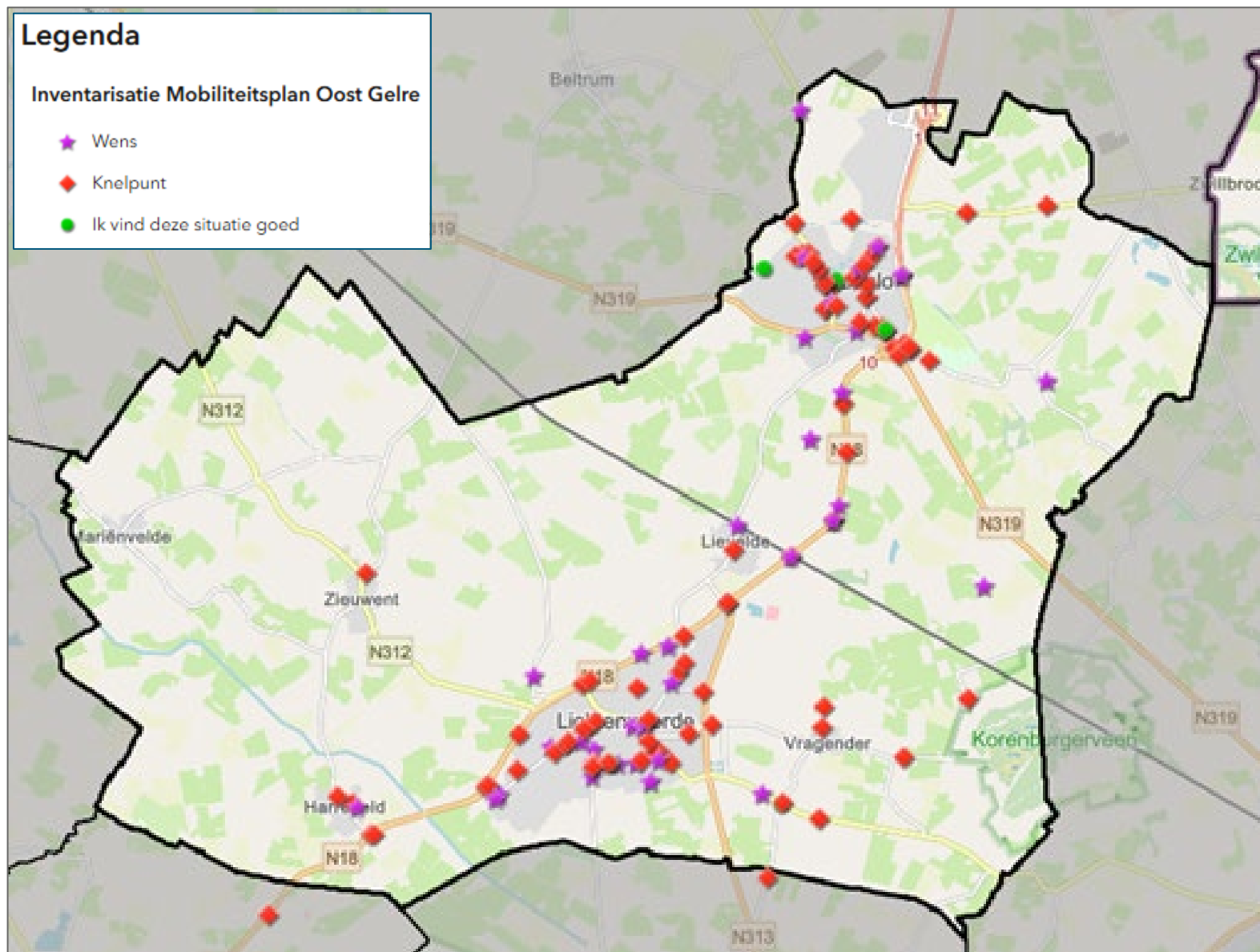
Niet alle ontvangen reacties worden verwerkt in het mobiliteitsplan. Over het geheel genomen verwerken we de wegen en locaties die veel zijn genoemd door de inwoners in maatregelen. We bewaren alle reacties.

Een aantal kruispunten dat veel genoemd is door inwoners:

- Lichtenvoorde: Gert Reindersstraat – Bronckhorststraat
- Groenlo: Winterswijkseweg – Oude Winterswijkseweg
- Groenlo: Borculoseweg – Ruurloseweg
- Vragender: Vragenderweg – Heelweg
- Buitengebied: Oude Winterswijkseweg – Heelweg
- Buitengebied: Oversteeklocaties over de N18. Een aantal hiervan wordt binnenkort opgeheven.
- Buitengebied: Europaweg – Richterslaan

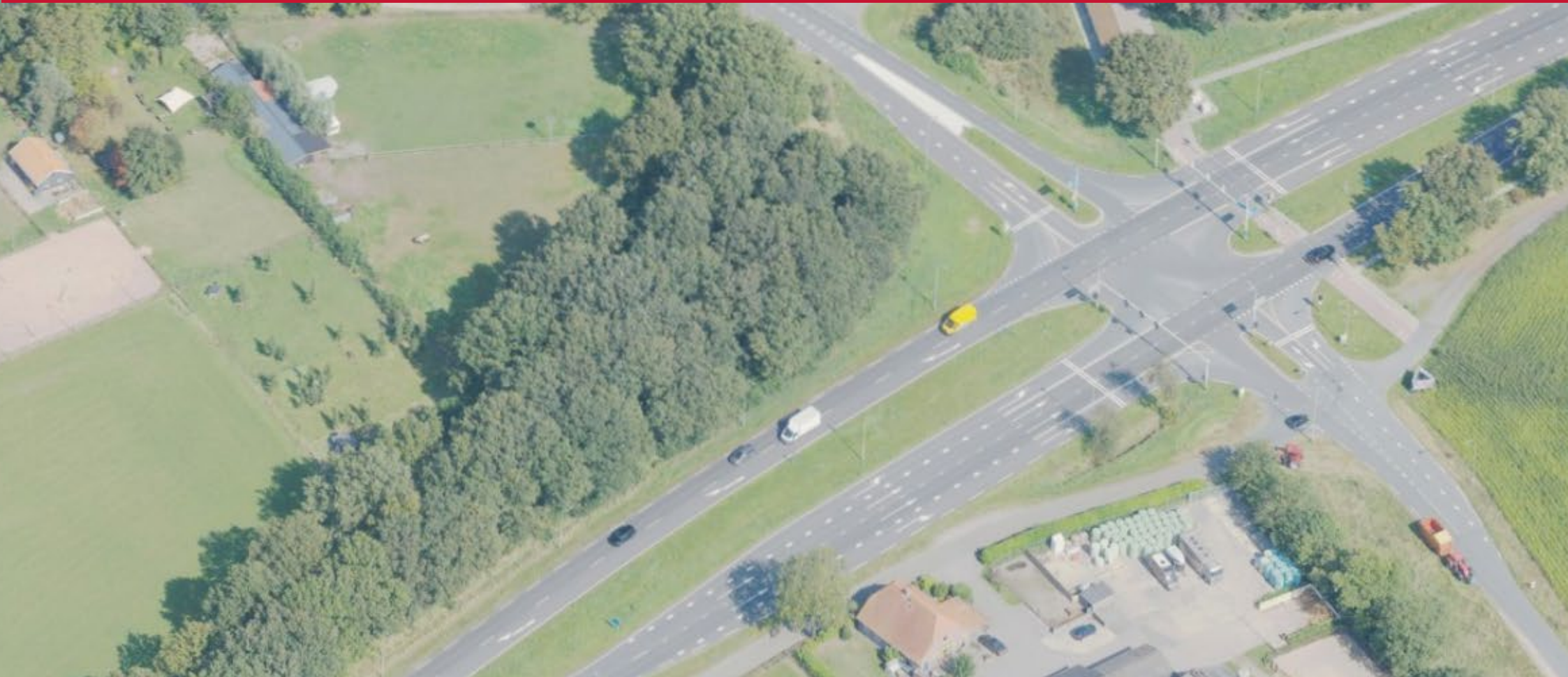
Een aantal wegen dat veel genoemd is door inwoners:

- Lichtenvoorde: Lieveldeweg (rotonde tot Nijverheidsstraat)
- Lichtenvoorde: Aaltenseweg (hele wegvak)
- Lichtenvoorde: Varsseveldseweg & Esstraat (rotonde tot Delstraat)
- Lichtenvoorde: Bronckhorststraat & De Rode van Heeckerenstraat
- Groenlo: Borculoseweg (Ronde – Beltrumseweg)
- Groenlo: Oude Winterswijkseweg (Elshofweg – Industrieweg)
- Groenlo: Lichtenvoordseweg (De Bempte – Winterswijkseweg)
- Groenlo: Beltrumsestraat (hele wegvak)
- Groenlo: Barakkenplaats en Schoolstraat





Beleidskaders



3 Beleidskaders

We hebben het relevante vigerende beleids geanalyseerd. Het gaat om nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Relevante informatie is gebruikt bij het opstellen van het mobiliteitsplan.

3.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nationale Omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) schetst de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse leefomgeving. Nederland staat voor diverse dringende uitdagingen, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, die lokaal, regionaal, nationaal en internationaal spelen. Deze complexe opgaven zullen het land aanzienlijk veranderen, maar bieden ook kansen om vooruitgang te boeken en de aantrekkelijkheid van Nederland te behouden en versterken voor toekomstige generaties.

De NOVI introduceert een integrale aanpak, waarbij de nadruk ligt op omgevingskwaliteit, inclusief ruimtelijke en milieukwaliteit. Het Rijk neemt een leidende rol in samenwerking met andere overheden en maatschappelijke organisaties. De visie concentreert zich op vier prioriteiten:

1. Het stimuleren van duurzaam economisch groeipotentieel voor Nederland;
2. Het creëren van ruimte voor klimaatverandering en de overgang naar duurzame energie;
3. Het versterken van leefbare, klimaatbestendige steden en regio's met voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit;
4. Het bevorderen van toekomstbestendige ontwikkeling in landelijke gebieden.

De NOVI beoogt een cultuurverandering, waarbij Nederland evolueert naar een netwerk van goed verbonden steden en regio's, ondersteund door duurzaam transport. De visie verweeft wonen, werken, natuur en landschap steeds meer met elkaar, terwijl digitalisering en mobiliteit nauw met elkaar

verweven zijn. De NOVI benadrukt de onderlinge verbondenheid van belangen in heel Nederland en biedt een gezamenlijk kader voor duurzame ontwikkeling en behoud van leefbaarheid. De NOVI is bindend voor de overheid zelf en beoogt dat provincies en gemeenten bij het opstellen van hun eigen omgevingsvisies rekening houden met de richtlijnen en principes uit de NOVI.

De nieuwe Omgevingswet

In 2024 is de nieuwe Omgevingswet ingegaan. De Omgevingswet introduceert een geïntegreerde aanpak voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur. Het doel is een efficiënter en eenduidiger systeem voor vergunningverlening en ruimtelijke planning, gericht op duurzaamheid en leefbaarheid. De wetgeving stimuleert samenwerking tussen overheden, burgerparticipatie en digitale processen via het Omgevingsloket. Er is aandacht voor het inrichten van de fysieke leefomgeving en het omgaan met uitdagingen zoals klimaatverandering en energietransitie. Een gebalanceerde afweging tussen verschillende belangen is noodzakelijk.

De Omgevingswet heeft vier belangrijke punten:

1 Vereenvoudiging en samenhang

De wet leidt tot minder regels, meer samenhang en duidelijkheid voor samenwerkende partijen zoals gemeenten, provincies en waterschappen.

2 Digitaal Omgevingsloket

Hierin zijn alle regels van gemeenten, provincies en waterschappen, evenals plannen en voorschriften voor een locatie of gebied, op één plek beschikbaar.

3 Omgevingsvergunning

Er is één vergunning vereist voor plannen, zelfs als meerdere overheidsinstanties betrokken zijn. De besluitvorming wordt versneld, met een beslissing binnen 8 weken na aanvraag in plaats van 26 weken.

4 Eigen initiatief en regie

Burgers en bedrijven krijgen meer ruimte om plannen uit te voeren, op voorwaarde dat deze aansluiten bij het omgevingsplan van de gemeente en worden voorgelegd aan de betrokkenen. Dit stimuleert initiatieven en betrokkenheid.

De Omgevingswet heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de Omgevingswet gebruiken om onder andere inwoners te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de inwoner aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming. De Omgevingswet ziet toe op een fysiek gezonde leefomgeving. De verkeersstructuur kan hier een bijdrage aan leveren. De omgevingswet is toe te passen op toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de Omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de Omgevingswet begin 2024.

Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail aan het toekomstbeeld van het openbaar vervoer (OV) in 2040 in Nederland. Het streven is dat iedereen snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het OV kan reizen, zowel nu als in de toekomst. Mobiliteit staat voor grote veranderingen, aangedreven door bevolkingsgroei, woningbouw en duurzaamheid.

De Ontwikkelagenda biedt inzicht in stappen tot 2040, inclusief kosten en baten. Technologische ontwikkelingen spelen een rol, waarbij reizigers actuele reisadviezen kunnen ontvangen via apps en naadloos kunnen overstappen tussen vervoerders. Schoner en duurzamer OV is ook een doel, ondersteund door internationale klimaat- en luchtkwaliteitsafspraken. Dit houdt in dat alternatieve brandstoffen, duurzame infrastructuur en materialen worden ingezet met gebruik van technologische vooruitgang. Het uiteindelijke doel is een verbeterde leefomgeving en duurzamere mobiliteit.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) presenteert de langetermijnvisie van de Rijksoverheid op ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in het jaar 2040. Het document stelt richtlijnen vast voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving tot 2040, met een nadruk op duurzaamheid, efficiënt ruimtegebruik en mobiliteit.

De SVIR benadrukt het belang van het versterken van de economische concurrentiepositie van Nederland en het ondersteunen van duurzame groei. Het pleit voor een integrale aanpak waarin ruimte, infrastructuur en milieu in samenhang worden beschouwd. De visie omvat enkele belangrijke aspecten:

1. Decentrale aanpak: De SVIR stimuleert gemeenten en provincies om meer verantwoordelijkheid te nemen voor ruimtelijke planning, zodat zij beter kunnen inspelen op lokale behoeften en kansen;
2. Ruimtelijke hoofdstructuur: De visie schetst een hoofdstructuur van de ruimtelijke inrichting van Nederland, waarin steden en dorpen worden verbonden door kwalitatief hoogwaardige infrastructuure netwerken, zoals wegen, spoorwegen en vaarwegen;
3. Duurzaamheid: Duurzaamheid vormt een kernprincipe. De visie streeft naar energiezuinige steden, vermindering van de druk op natuur en landschap, en het beschermen van waterveiligheid;
4. Benutting bestaande infrastructuur: Het document benadrukt het belang van het optimaliseren van bestaande infrastructuur voordat er nieuwe projecten worden gestart, om onnodige ruimteclaims te voorkomen;
5. Mobiliteit: De visie bevordert een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem dat verschillende vervoerswijzen integreert en zorgt voor goede bereikbaarheid van steden en regio's.

Over het geheel genomen wil de SVIR de balans vinden tussen economische groei, leefbaarheid, natuurbehoud en mobiliteit, met een nadruk op samenwerking tussen verschillende overheidsniveaus en betrokken belanghebbenden.

Mobiliteitsvisie 2050 - Hoofdpijnennotitie

De Rijksoverheid werkt aan een meer samenhangend beleid om de bereikbaarheid te verbeteren. Het huidige beleid is te versnipperd, wat problematisch is gezien de uitdagingen voor een duurzaam systeem. Deze notitie legt de basis voor een meer geïntegreerd bereikbaarheidsbeleid. De Contourennota van 14 oktober 2022 vormt het uitgangspunt voor deze notitie. Hierin worden de principes, aanpak en het proces beschreven. De Mobiliteitsvisie 2050 vormt de overkoepelende strategie en verbindt de

deelvisies over mobiliteit, zoals Automobilitéit, Openbaar Vervoer, Fiets, Goederenvervoer, Luchtvaart en Duurzame Energiedragers.

De vier hoofdlijnen richting 2050 zijn:

1. Het nastreven van integrale doelen die de bereikbaarheid van vitale functies in heel Nederland waarborgen;
2. Het slim combineren, versterken en verbinden van verschillende mobiliteitsvormen om de bereikbaarheidsdoelen efficiënt te bereiken, met aandacht voor innovatie;
3. Het toekomstige mobiliteitssysteem voldoet aan eisen voor duurzaamheid, een gezonde leefomgeving en veiligheid;
4. De bovenstaande drie hoofdlijnen worden gebiedsgericht uitgewerkt in samenwerking met partners en gebruikers van het systeem. Voor goederenvervoer is dit corridorgericht en sluit aan op internationale netwerken;

Deze notitie belicht deze vier hoofdlijnen en beschrijft de aanpak van de Rijksoverheid om het bereikbaarheidsbeleid toekomstbestendig te maken. Het document is vooral overkoepelend en bedoeld om richting te geven.

Stikstofproblematiek

Het document 'Niet alles kan overal - Eindadvies over structurele aanpak Adviescollege Stikstofproblematiek' van 8 juni 2020 adviseert om de stikstofuitstoot drastisch te verminderen om natuurgebieden te beschermen en economische ontwikkeling mogelijk te maken. Het pleit voor duidelijke normen en maatregelen in sectoren zoals landbouw, verkeer en industrie, en benadrukt regionale differentiatie. Vergunningverlening moet gebaseerd zijn op werkelijke uitstoot, met flexibele beleidsmaatregelen en een gebiedsgerichte aanpak.

Het rapport onderstreept de noodzaak van betere monitoring, kennisuitwisseling en samenwerking tussen overheden en stakeholders, en pleit voor een integrale aanpak om milieu, natuur en economie in balans te brengen.

Het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid (SPV), opgesteld door de Rijksoverheid in 2018, vormt de basis van het nationale verkeersveiligheidsbeleid. De maatschappelijke relevantie van verkeersveiligheid is enorm. Desondanks blijft het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers toenemen, terwijl de daling van het aantal verkeersdoden stagneert. Het SPV 2030 omarmt een nulambitie: elk slachtoffer van verkeersongevallen is er één te veel. Deze nulambitie stimuleert overheden om gezamenlijk te opereren ten behoeve van een maximaal effect op het vlak van verkeersveiligheid. Het SPV 2030 overstijgt simpelweg het samenbrengen van individuele maatregelen; het representeert een visie op een geheel nieuwe benadering. Het dient als het vertrekpunt waarvandaan alle overheidsinstanties en samenwerkingspartners gestaag aandacht schenken aan verkeersveiligheid binnen nationale, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's.

Een belangrijk onderscheid van dit beleid in vergelijking met voorgaande benaderingen is de verschuiving van een reactieve methodologie (gebaseerd op geregistreerde ongevallen) naar een proactieve aanpak (gebaseerd op risico's). Door systematisch risico's in kaart te brengen en vervolgens gerichte maatregelen te treffen om de meest substantiële risico's te reduceren, wordt de algehele verkeersveiligheid significant vergroot.

De Provincie Gelderland heeft op basis van de SPV analyse een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid gemaakt voor de periode 2024-2027. De provincie heeft extra budget voor deze periode om te investeren in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast besteedt de provincie structurele middelen aan groot onderhoud, subsidiemaatregelen voor gemeenten en verkeersveilig gedrag.

Visie voor een bereikbaar Gelderland (2020)

De provincie Gelderland heeft in 2020 de mobiliteitsvisie vastgesteld. Hierin kiest de provincie ervoor om te werken aan de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven. Hiervoor ligt de focus op de stedelijke netwerken en het ontlasten van het wegennetwerk in deze gebieden. Er wordt geanticipeerd op de groei van het aantal verplaatsingen, de klimaatopgave en de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom wordt er met meer focus aan de volgende bouwstenen gewerkt:

- Realiseren van hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
- Inzetten op fietsen op korte afstanden;
- Optimaliseren van capaciteit op langere afstanden;
- Verder versterken van het goederenvervoer;
- Bevorderen van de verkeersveiligheid.

Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)

Gedeputeerde Staten hebben op 30 oktober 2018 de reactienota Omgevingsvisie Gaaf Gelderland en Gelderse Omgevingsverordening vastgesteld. De provincie wil de komende jaren werken aan een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. De focus ligt op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Voor bereikbaarheid zijn de volgende ambities geformuleerd:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen;
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal;
- In 2030 is al het busvervoer zonder uitstoot;
- In 2030 is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

Achterhoek Visie 2030

De Achterhoek Raad heeft in 2020 de Achterhoek Visie 2030 vastgesteld. De visie stelt dat het in 2030 voor iedere inwoner van de Achterhoek mogelijk is

op ieder moment van de dag verplaatsingen van A naar B te plannen, boeken, betalen en reizen. En dat op zo duurzaam mogelijke wijze. Hiervoor moet de infrastructuur goed op orde zijn. Daarnaast mogen er geen belemmeringen meer zijn voor reizen tussen Duitsland en Nederland.

3.2 Lokale beleidskaders

Mobiliteitsupdates Groenlo en Lichtenvoorde (2021)

De gemeente Oost Gelre heeft haar verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2014-2024 verwoord in het “Integraal verkeersprogramma Oost Gelre 2014-2024”. Dit vastgestelde mobiliteitsbeleid liep tot 2024. Tussen 2014 en 2021 waren er diverse ontwikkelingen. De grootste aanpassing voor Groenlo is het gereedkomen van de huidige N18. In Lichtenvoorde zijn basisscholen samengevoegd en de aanpak van de N18 heeft gevolgen voor de mobiliteit in en rondom de kern van Lichtenvoorde. Met deze beide updates is het mobiliteitsbeleid in 2021 geactualiseerd.

Oplegnotitie mobiliteitsupdates

In een nadien opgestelde oplegnotitie bij de beide mobiliteitsupdates is een aantal concrete maatregelen benoemd, zoals:

- Instellen 30km/uur op alle wegen waar de fiets geen eigen plek op de rijbaan heeft;
- Blijvend in overleg met grote transporteurs een aandacht voor geschikte routes vrachtverkeer;
- Onderzoek herkomst, bestemming en intensiteit vrachtverkeer, ten behoeve van:
 - o Verbod vrachtverkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer, in de bebouwde kom van alle kernen;
 - o Mogelijkheid ‘knip’ vrachtverkeer ter hoogte van de kruising Richterslaan - Lieveiderweg.
- Onderzoek en participatie extra ontsluitingsweg zuidelijke woonwijken Lichtenvoorde

Landbouw & Vrachtverkeer onderzoek, 2022-2023

Dit onderzoek vormt een vervolg op het belevingsonderzoek naar landbouw- en vrachtverkeer en richtte zich op het identificeren van ervaren problemen met landbouw- en vrachtverkeer. In dit onderzoek is bepaald hoe de ervaren overlast het beste verkeerskundig kan worden aangepakt.

Een aantal genoemde oplossingsrichtingen wordt meegenomen in dit mobiliteitsplan. Bijvoorbeeld:

- Aanleg zuidelijke rondweg om Lichtenvoorde;
- Aanpak weginrichting op diverse wegen in de gemeente.
Bijvoorbeeld de snelheid verlagen van 50 km/u naar 30 km/u;
- Scheiden van routes voor fietsers en landbouw- /vrachtverkeer.

De Kamp Lichtenvoorde

De toekomstvisie voor bedrijventerrein De Kamp, opgesteld door ondernemers en de gemeente, richt zich op het toekomstbestendig maken van het terrein. Het biedt ruimte aan lokale en regionale bedrijven, creëert een leefbare werkomgeving, en pakt maatschappelijke uitdagingen zoals klimaatverandering aan.

Herstructurering is nodig in bepaalde gebieden om ruimte te maken voor groeiende bedrijven. De visie focust op drie speerpunten: ruimte voor ondernemen, leefbaarheid en beleving, en uitstraling. De analyse toont weinig ruimte voor nieuwe ondernemers, een versteend terrein gevoelig voor hittestress, en verouderde panden.

De toekomstvisie schetst een beeld van een functioneel, opgeruimd en klimaatrobuust bedrijventerrein in 2040, met bedrijven die elkaar versterken en bijdragen aan de gemeenschap.

Economische agenda 2024

De Economische Agenda 2024 van Oost Gelre schetst een toekomstbeeld waarin de gemeente zich in 2040 heeft ontwikkeld tot een belangrijke economische speler in de regio. De focus ligt op innovatie, maakindustrie en agrarische sector, met goede bereikbaarheid dankzij de N18. De gemeente streeft naar een duurzaam vestigingsklimaat, goede dienstverlening, veelzijdigheid, toerisme en toekomstbestendige groei. Specifieke acties omvatten uitbreiding van bedrijventerrein Laarberg en parkmanagement. Samenwerking en netwerken zijn cruciaal voor tevreden ondernemers en vitale bedrijven. Innovatie, inclusiviteit en duurzaamheid zijn kernpunten, met aandacht voor stages, brede welvaart en circulaire economie.

Toerisme en recreatie worden gestimuleerd, met een doel van een miljoen overnachtingen in 2031. Subsidies ondersteunen maatschappelijke projecten en versterken de lokale bestuurskracht.



Trends en ontwikkelingen

The image is a composite of two aerial photographs. The top photograph shows a residential area with several houses, some with solar panels on their roofs, and a large parking lot filled with cars. The bottom photograph shows a similar residential area, but with a prominent circular road intersection and a large, modern building with a curved facade and a circular roof structure. The text "Trends en ontwikkelingen" is overlaid in the center of the image, between the two photographs.

4 Trends en ontwikkelingen

4.1 Landelijke trends

Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische, waterstof- en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Oost Gelre, en het aantal laadpalen voor elektrische auto's in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend doorzet en dat de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig is in het straatbeeld. De gemeente volgt ontwikkelingen rond duurzame brandstoffen, zoals waterstof.

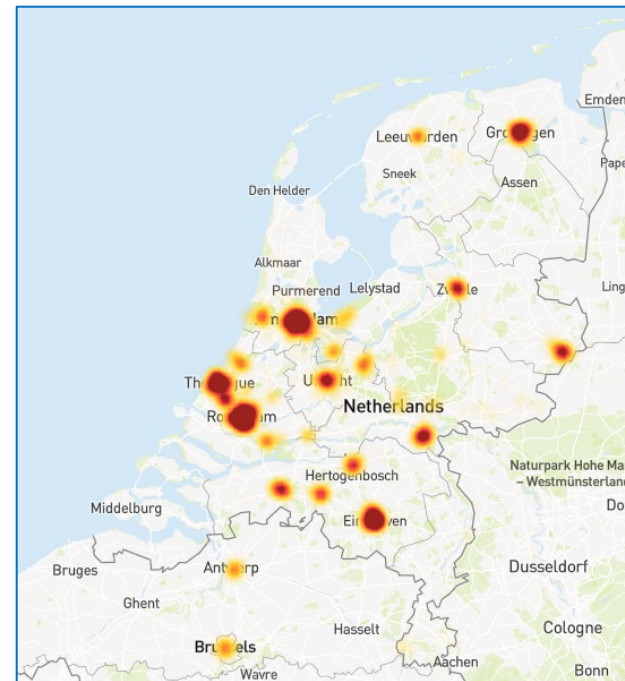
Deelmobiliteit

Deelvervoer wordt steeds zichtbaarder, vooral in grotere steden, waar (bak)fietsen, scooters en auto's veelvuldig worden gedeeld. In Oost Gelre zijn het busstation Lichtenvoorde en treinstation Lichtenvoorde-Groenlo belangrijke hubs waar ongeveer 15 deelfietsen beschikbaar zijn. Er ligt een kans bij het nieuwe busstation van Groenlo om deelmobiliteit verder uit te breiden.

Data en digitalisering

Met het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken. Door de weerstand toe te voegen op infrastructuur is dit niet meer mogelijk.

Door de digitalisering laat de samenleving meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber of flietsbezorgers. Betere technologie in voertuigen en meer data leidt tot een nog betere en slimmere manier reizen. Hierop dient de gemeente Oost Gelre goed te anticiperen en dat steeds meer data beschikbaar moet zijn. Dit is afgesproken in de Top 15 data van de Digitalisering Overheden.



Figuur 19: Heatmap van het aantal deelvervoersmiddelen (totaal aantal deelfoertuigen in Nederland > 16.000, Dashboard Deelmobiliteit 2025-04-01).

Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling heeft op het gebied van de auto een groot effect op vooral gebiedsontsluitingwegen en stroomwegen (de grotere, drukkere wegen). Op deze wegen wordt de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de gemeente Oost Gelre is het belangrijk om te anticiperen op deze technologieën en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen.

Voertuigen worden steeds geavanceerder en gaan nu al met elkaar en ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden breiden zich in de toekomst uit, onder andere met steeds slimmere verkeerslichten. Dit kan leiden tot een betere doorstroming.

Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Door de komst van de speedpedelec, de toename van elektrische fietsen (waaronder de fatbike) en bakfietsen, neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt.

Ook binnen de gemeente Oost Gelre zijn deze verschillende typen voertuigen aanwezig. De weg- en fietsinfrastructuur in de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden, ook op de drukke momenten.

Participatie

Onder andere vanuit de Omgevingswet krijgen inwoners steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft ook effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van inwoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (verwachtingsmanagement).

Bevolkingsgroei en vergrijzing

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is het aantal inwoners van de gemeente Oost Gelre de afgelopen jaren licht toegenomen (1%). Mede door de inwonersgroei toont het aantal huishoudens een stijging (+7% tussen 2010 en 2024), versterkt door huishoudensverdunding en meer alleenstaanden.

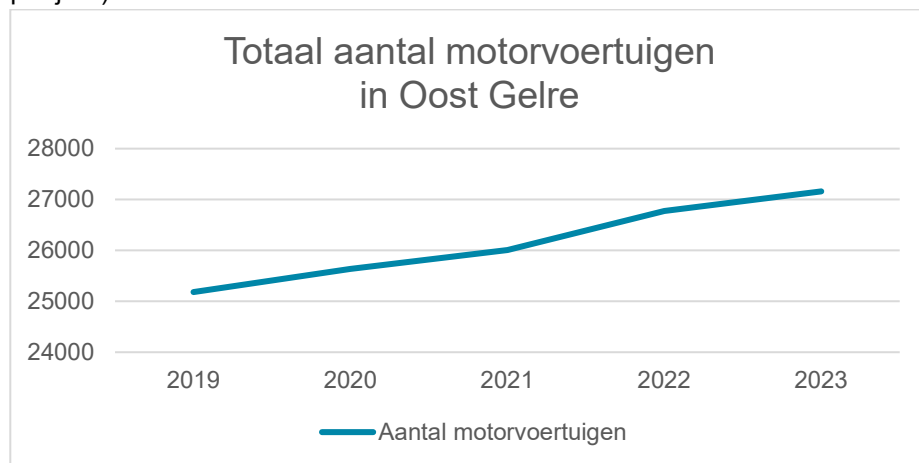
Qua verandering in de bevolkingssamenstelling is vooral vergrijzing zichtbaar. Er is een daling in de jongere en middelbare leeftijdsgroepen en een 4% toename in het aantal 60-plussers tussen 2019 en 2023. Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler. Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt. Dit betekent dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden; dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels (zoals paaltjes) zoveel mogelijk verwijderd of afgeschermd worden.

Duurzaamheid

Elektrische voertuigen winnen terrein. Ook in het openbaar vervoer zien we een duidelijke verschuiving, waar elektrische bussen steeds vaker de norm worden. De fiets groeit eveneens in belang als vervoersmiddel, bijvoorbeeld bij pakketbezorging.

Groei auto's en autobezit

We verwachten tenminste tot 2030 een groei van het aantal auto's (niet hetzelfde als autogebruik). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei. Het autobezit groeit van 0,46 in 2010 naar 0,52 per persoon in 2030. Logischerwijs ligt deze waarde in stedelijke gebieden lager en in landelijke gebieden hoger. Een deel van de groei is toe te wijzen aan de groep ouderen, die steeds langer vitaal en zelfstandig blijven. In Oost Gelre is het aantal motorvoertuigen in de periode 2019 -2023 toegenomen met 8% (2% per jaar).



Figuur 20: CBS StatLine: Motorvoertuigen actief, 2019-2023

Distributiehubs

Distributiehubs kunnen fungeren als knooppunten voor goederenoverslag, wat een positieve impuls geeft aan duurzame logistiek en de belevingskwaliteit van de gemeente verbetert. Ook kunnen deze hubs uitgebreid worden met andere mobiliteitsvoorzieningen, zoals parkeren, deelfervoer en openbaar vervoer.

In de regio Achterhoek worden deze hubs steeds belangrijker. Ze ondersteunen niet alleen de logistieke efficiëntie, maar dragen ook bij aan de regionale doelstellingen voor duurzaamheid en mobiliteit. De hubs kunnen bijvoorbeeld dienen als centrale punten voor het laden van elektrische voertuigen en fietsen, en als overstappunten voor verschillende vormen van deelfervoer. Dit sluit aan bij de bredere visie van de Achterhoek om een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitssysteem te ontwikkelen.

Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot blijft. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden bijvoorbeeld bij gedragscampagnes en handhaving.

Gezondheid en welzijn

Er is een groeiende focus op de gezondheidseffecten van mobiliteit, zoals de impact van luchtvervuiling en geluidsoverlast. Dit leidt tot initiatieven die actieve vormen van mobiliteit, zoals fietsen en wandelen, bevorderen.

Smartphone

Door het gebruik van de smartphone in het verkeer zijn verkeersdeelnemers zich minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's.

Het nieuwe werken

De verschuiving naar thuiswerken en flexibele werkplekken heeft invloed op verstedelijking en mobiliteitsgedrag. Minder woon-werkverkeer kan leiden tot minder verkeersdruk en een betere verdeling van mobiliteit over de dag.

Politieke onvoorspelbaarheid

Veranderingen in beleid en regelgeving kunnen grote invloed hebben op mobiliteitstrends, zoals subsidies voor elektrische voertuigen of beperkingen op fossiele brandstoffen.

4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Ontwikkelingen op de arbeidsmarkt

Het CBS concludeerde dat er in 2024 meer mensen dan ooit in Nederland aan het werk zijn, namelijk 9,8 miljoen. Tegelijkertijd daalt het aantal vacatures nu twee jaar vrijwel onafgebroken.

Ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente

Op 11 juli 2024 is het bestemmingsplan voor Laarberg Noord 2 vastgesteld, waardoor het regionale bedrijventerrein verder uitgebreid kan worden. Dit project biedt nieuwe kansen voor bedrijven om duurzaam te groeien op een gebied van circa 30 hectare, waarvan 16 hectare beschikbaar is voor nieuw bedrijventerrein. Naast bedrijfsontwikkeling besteden we veel aandacht aan natuurbehoud, met ecologische zones en voorzieningen voor lokale fauna. Dankzij innovatieve oplossingen zoals een Smart Energy Hub kunnen bedrijven snel beschikken over stroom, ondanks netcongestie.

In de gemeente Oost Gelre zijn de komende 15 jaar ongeveer 600 nieuwe woningen voorzien. Deze initiatieven dragen bij aan de leefbaarheid en economische ontwikkeling van de gemeente:

- In Lichtenvoorde wordt gewerkt aan verschillende nieuwbouwprojecten, waarvan Flierbos de grootste is;
- In Groenlo is Eefseler Esch de grootste woningbouwontwikkeling. Er worden ongeveer 240 nieuwe woningen gebouwd;
- In Groenlo is een nieuw busstation voorzien bij de kruising Barkenkamp – N319. Deze kruising wordt vormgegeven met een rotonde. Het huidige busstation aan de Parallelweg vervalt. Met deze nieuwe locatie komt er meer ruimte in de dienstregeling. Overstappen wordt hiermee betrouwbaarder.