

Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025 - 2040

Visie, ambities en netwerken

Definitief | 29 april 2025



gemeente
Oost Gelre

**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

Colofon



Titel document:	Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040
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.



Voorwoord

Mobiliteit raakt ons allemaal. Of het nu gaat om veilig naar school fietsen, vlot naar het werk reizen, een bezoek aan een van onze kernen of het vervoeren van goederen: goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn essentieel. Met dit visiedeel van het Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040 geven we richting aan de keuzes die we de komende jaren maken. We zetten in op een verkeerssysteem dat veilig, duurzaam en toekomstbestendig is. En past bij de schaal en ambitie van Oost Gelre.

Een belangrijke pijler van onze visie is verkeersveiligheid voor iedereen. Daarbij staat de mens centraal. We geven prioriteit aan lopen, fietsen en openbaar vervoer, en minder aan de auto. De centra van Lichtenvoorde en Groenlo krijgen daarbij speciale aandacht. We willen deze aantrekkelijker en veiliger maken voor voetgangers en fietsers. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid van een zuidelijke rondweg om Lichtenvoorde. Dit om de leefbaarheid en doorstroming in het centrum te verbeteren.

Voor de kleine kernen zorgen we voor een goede ontsluiting en bereikbaarheid, met verschillende manieren van vervoer. Ook nemen we maatregelen om het aantal gevaarlijke situaties tussen landbouwverkeer en fietsers te verminderen. En op routes in het fietsnetwerk staat de veiligheid van fietsers nadrukkelijk voorop.

Naast deze visie en onze ambities hebben we een nieuwe hoofdverkeersstructuur opgesteld. Hiermee leggen we een stevige basis voor de volgende stap: een pakket aan concrete maatregelen waarmee we onze ambities stap voor stap kunnen realiseren.

Als wethouder mobiliteit ben ik trots op de betrokkenheid van inwoners, ondernemers en organisaties bij de totstandkoming van dit plan. Dank aan iedereen die heeft meegedacht en bijgedragen aan deze gezamenlijke toekomstvisie op mobiliteit. Straks, bij het uitvoeren van de maatregelen, doen we graag weer een beroep op uw inbreng.

Gerjan Teselink
Wethouder mobiliteit



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Participatie	6
1.3 Opbouw en leeswijzer	7
2 Visie en ambities	10
2.1 Visie	10
2.2 Ambities	11
3 Netwerken	15
3.1 Van visie en ambities naar netwerken	15
3.2 Voetgangers	15
3.3 Fietzers	16
3.4 Openbaar vervoer	19
3.5 Motorvoertuigen	21
3.5.1 Verschillende typen wegen	21
3.5.2 Wegencategorisering	24
3.5.3 Voorgestelde aanpassingen	25
3.6 Vrachtverkeer	29
3.7 Landbouwverkeer	32
3.8 Hulpdiensten	32
4 Impressie van maatregelen	36
4.1 Maatregelen	36
4.2 Achtergrond	36
4.3 Uitwerking	37



Inleiding

An aerial photograph of a suburban neighborhood. In the center, there is a large, multi-story building with a complex roof structure, possibly a school or a government building. Surrounding it are several smaller houses with varying roof colors (brown, grey, orange). There are numerous green trees scattered throughout the area, particularly on the right side. A road with a roundabout is visible in the lower-left quadrant. The overall scene depicts a typical suburban environment.

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.

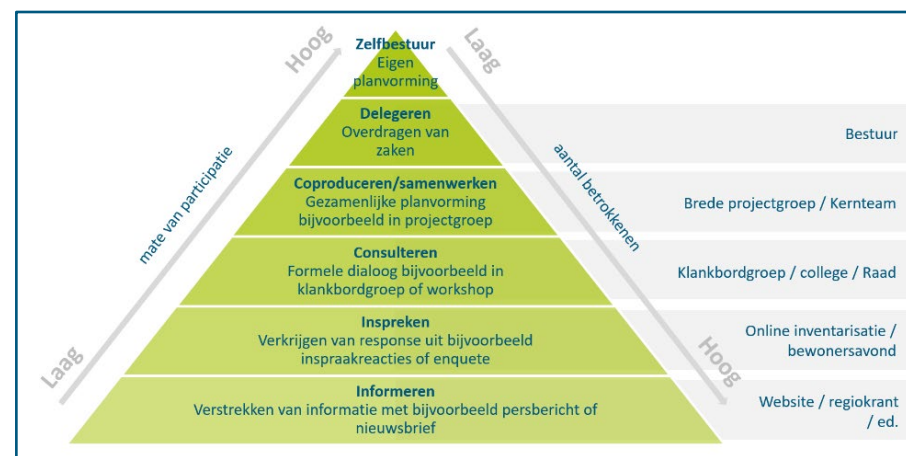
Doel van een mobiliteitsplan

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 (ligt nu voor);
- Maatregelen;
- Bijlagen ter onderbouwing

De documenten zijn zelfstandig leesbaar.

Visie, ambities en netwerken (ligt nu voor)

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.

We geven in hoofdstuk 4 van dit document alvast een impressie van de maatregelen. We beschrijven twee fictieve maatregelen en het voorziene detailniveau. Hiermee ontstaat een goed beeld van de onderbouwing van maatregelen en de nog te nemen stappen om uitvoering te geven aan het mobiliteitsplan.

Het document met maatregelen stellen we nog op. Dit geldt ook voor de digitale kaart met daarop de maatregelen. Hoofdstuk 4 uit dit document en dit kader vervallen dan. De bijlagen vullen we mogelijk nog aan met onderdelen die de maatregelen onderbouwen.

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.

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 (nog toevoegen)



Visie en ambities



2 Visie en ambities

In dit hoofdstuk beschrijven we 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. Dit hoofdstuk vormt het uitgangspunt voor het opstellen van maatregelen.

- Visie: De grote lijnen over de gewenste toekomst van mobiliteit. Waar we de focus op willen leggen.
- Ambities: Een concretere uitwerking van de visie. De basis voor maatregelen.

2.1 Visie

Mobiliteit is belangrijk voor de aantrekkelijkheid van de gemeente, ontmoeting en sociale interactie, waarbij betaalbaarheid een belangrijke randvoorwaarde is. Een groeiende en veranderende bevolking heeft gevolgen voor mobiliteit. Zelfs zonder de groei van het aantal inwoners neemt de behoefte aan mobiliteit in brede zin toe.

De focus ligt op duurzame en veilige kilometers en de bereikbaarheid van voorzieningen voor iedereen. Daarbij hebben we extra aandacht voor fietsers en voetgangers. We maken de verschillende vormen van verplaatsen aantrekkelijk, zodat de gemeente voor iedereen aantrekkelijk blijft.

Het meer ruimte geven aan fietsers en voetgangers past in dit streven. Dat geldt ook voor het de snelheid binnen de bebouwde kom; 30km/u wordt het nieuwe uitgangspunt en alleen waar het nodig is geldt 50 km/u.

We zetten in op het STOMP-principe, waarbij de auto niet langer centraal staat bij de inrichting van de openbare ruimte, maar de mens en daarmee de leefbaarheid. Hierbij wordt eerst uitgegaan van de voetganger (Stappen) en daarna de fietser (Trappen), Openbaar Vervoer en Mobility as a Service (MaaS). Deelmobiliteit valt hier ook onder. Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting.

Zo vormt de mens en het actief bewegen het startpunt. In gebieden met functies op korte afstand is lopen een aantrekkelijke optie. Dit geldt vooral voor Groenlo en Lichtenvoorde. Voor langere afstanden willen we ervoor zorgen dat (e-)fiets en openbaar vervoer mogelijkheden zijn als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS kan dit gebruik van openbaar vervoer verder stimuleren. Bijvoorbeeld in de vorm van deelfietsen of deelauto's. De privéauto geldt als sluitstuk.



We zetten in op het slim combineren van verschillende soorten mobiliteit en het comfortabel overstappen van bijvoorbeeld fiets naar openbaar vervoer. Dit kan op sommige locaties, zoals het treinstation in Lievelede en de busstations in Groenlo en Lichtenvoorde, in de vorm van een mobiliteitshub. Het stimuleren van anders of slimmer werken kan met moderne IT-mogelijkheden een positieve impact hebben op mobiliteit.

Onze visie op mobiliteit vatten we samen in onderstaande punten. Dit mede op basis van de input van de participatie, de huidige situatie, beleidskaders, trends & ontwikkelingen, programma's en speerpunten van de raadsfracties:

- We zetten in op verkeersveiligheid voor iedereen;
- Bij maatregelen hanteren we het STOMP-principe;
- We voorkomen vervoersarmoede in de kleine kernen. We willen dat naast de personenauto ook andere manieren van verplaatsen een goede mogelijkheid is voor inwoners van de kleine kernen. Bijvoorbeeld fiets, OV of deelmobiliteit;
- Zwaar verkeer (vrachtverkeer, landbouwverkeer) is belangrijk in onze gemeente, maar tegelijkertijd ook een hoog verkeersveiligheidsrisico. We zetten in op clustering en bundeling van dit verkeer;
- We willen dat de bedrijventerreinen met verschillende soorten vervoer bereikbaar zijn;
- Fietsen wordt aantrekkelijker (verplaatsen en stallen). Hierbij hebben we nadrukkelijk aandacht voor kinderen en ouderen;
- Onze gemeente kan gecontroleerd groeien, waarbij we scherp zijn op de mobiliteitseffecten en hier proactief op sturen;
- We beseffen dat het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid soms betekent dat we keuzes moeten maken. Niet alles kan altijd en overal.

2.2 Ambities

We hebben 11 mobiliteitsambities opgesteld. Deze ambities zijn een concrete vertaling van de visie. De ambities kennen geen rangorde.

1. De wegen en locaties met het hoogste verkeersveiligheidsrisico brengen we in beeld en pakken we als eerste aan.

We analyseren de verkeersveiligheid. Dat doen we objectief op basis van data en ongevalregistratie en subjectief via participatie. Dit leidt tot een geprioriteerde lijst van wegen en kruisingen met een hoog verkeersveiligheidsrisico. Dit vertalen we naar maatregelen waarmee we dit verkeersveiligheidsrisico aanpakken. Deze kunnen

bijvoorbeeld gaan over het verbeteren van een kruising of het faciliteren van andere routes voor fietsers of voetgangers.

2. Kinderen vanaf 8 jaar fietsen zelfstandig naar school en sport. We brengen in beeld wat we daarvoor moeten doen.

Schoolomgevingen en gebieden rond speel- en sportvoorzieningen richten we in, gericht op fietsen en lopen. Dit geldt ook voor de belangrijkste fiets- en looproutes ernaartoe.

Autoparkeren en kiss&ride is mogelijk bij deze functies, maar nadat we lopen en fietsen hebben gefaciliteerd. Dus mogelijk op afstand.

3. Op basis van het STOMP-principe worden de centra van Lichtenvoorde en Groenlo optimaal ingericht voor fietsers en voetgangers.

Voor het aantrekkelijk houden van de centra van Lichtenvoorde en Groenlo zetten we in op een inrichting waarbij lopen en fietsen prioriteit heeft (STOMP). Dit kan ten koste gaan van de ruimte voor gemotoriseerd verkeer. De centra hebben een regiofunctie. Daarom blijft autoparkeren ook belangrijk. Dit voorzien we op locaties die minder in het zicht liggen en daarmee minder afbreuk doen aan de openbare ruimte. We hebben aandacht voor kwalitatieve looproutes tussen parkeerplaats en centrum.

4. Voor de kleine kernen zorgen we voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting, op meerdere manieren.

We onderzoeken en verbeteren de mobiliteitsbehoeften van de inwoners van de kleine kernen. Hieruit kan bijvoorbeeld blijken dat we moeten inzetten op betere OV-bereikbaarheid in de avonden en het weekend. Ook het verbeteren van sociale veiligheid op de wegen in het buitengebied kan een resultaat zijn. Ook zijn alle kernen in de gemeente aangesloten op het nieuwe fietsnetwerk. Hiermee houden we de kleine kernen aantrekkelijk voor iedereen.

5. **Overall in de kernen geldt 30 km/u, tenzij.**

Een lage snelheid van gemotoriseerd verkeer is goed voor de verkeersveiligheid. Daarom is het uitgangspunt dat alle wegen in de bebouwde kom 30 km/u zijn. Daar waar er redenen zijn om dat niet te doen, kunnen we kiezen voor 50 km/u. Bijvoorbeeld bij wegen op bedrijventerreinen of wegen die veel verkeer afwikkelen, bijvoorbeeld richting een provinciale weg of de N18.

Op diverse wegen brengen we de snelheid terug van 50 km/u naar 30 km/u. Hiervoor geldt een aantal voorwaarden. Deze wegen mogen niet te druk zijn. In zo'n geval zorgen we voor goede alternatieven. We sturen het verkeer naar de wegen die verkeer kunnen afwikkelen. Zo kan een nieuwe zuidelijke rondweg langs Lichtenvoorde zorgen voor een afname van verkeer in de bebouwde kom.

6. **Aantrekkelijke bedrijventerreinen.**

De wegen op de bedrijventerreinen blijven 50 km/u, geschikt voor veel vrachtverkeer. Bedrijventerreinen zijn met verschillende vervoerwijzen goed en veilig bereikbaar. We ontsluiten de bedrijventerreinen via de provinciale wegen.

We analyseren de routes van het vrachtverkeer en brengen optimalisaties in beeld. In de kernen rijdt alleen vrachtverkeer met herkomst en/of bestemming.

Vrachtverkeer vormt, net als landbouwverkeer, een verkeersveiligheidsrisico. Zeker op wegen in de kernen en met veel fietsers, willen we vrachtverkeer zoveel mogelijk voorkomen. Daarom stellen we een netwerk op voor vrachtverkeer. Hier faciliteren we vrachtverkeer en zorgen we voor alternatieve routes voor fietsers. Ook landbouwverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van het netwerk voor vrachtverkeer. In de kernen rijdt alleen vrachtverkeer en landbouwverkeer met een herkomst of bestemming. Bedrijventerreinen ontsluiten we direct op provinciale wegen of de N18

We beperken conflicten tussen landbouwverkeer en fietsers. Op routes in het fietsnetwerk buiten de bebouwde kom heeft de veiligheid voor fietsers prioriteit.

In onze gemeente hebben we te maken met relatief veel landbouwverkeer. Op wegen waar landbouwverkeer is gemengd met fietsers, vormt dit een verkeersveiligheidsrisico. We stellen een gewenst fietsnetwerk op met belangrijke fietsroutes. Daar waar landbouwverkeer is toegestaan op het fietsnetwerk, prioriteren we de fietser nadrukkelijk boven het landbouwverkeer. We zetten in op maatregelen ten behoeve van veiligheid en comfort voor fietsers. Het kan gaan om snelheidsremmers, het aanleggen of verbreden van fietsstroken of het aanleggen van vrijliggende fietsvoorzieningen. Ook zetten we in op het toestaan van landbouwverkeer op meer (delen van) provinciale wegen. Daarmee beperken we de hoeveelheid landbouwverkeer op wegen met fietsers.

Slim omgaan met de beschikbare ruimte.

De fysieke ruimte, met name in de kernen, is beperkt. Uitbreiden van de bestaande infrastructuur voor verschillende vervoerswijzen is nauwelijks mogelijk. Daarom moeten er keuzes gemaakt worden, bijvoorbeeld als we meer prioriteit geven aan verkeersveiligheid voor kinderen. Dit kan ten koste gaan van andere verkeersfuncties. Bij het verbreden van fietspaden is er wellicht geen ruimte meer voor langsparkeren. Deze uitdaging moeten we integraal benaderen, want in de openbare ruimte moeten ook andere beleidsvelden ruimte krijgen, zoals waterberging, groen en hittestress.

Slimme combinaties van vervoerswijzen.

Verschiedende vervoerswijzen komen bij elkaar in hubs. Dit zijn plekken waar bijvoorbeeld overgestapt kan worden van auto op bus of van fiets op trein. Ook is hier deelmobiliteit, zoals deelfietsen en deelauto's.

7. We stellen randvoorwaarden bij locatie en programma van ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuw verkeer mag geen nieuwe verkeersknelpunten of grote veiligheidsrisico's opleveren.

De komende jaren ontwikkelt de gemeente zich. Er zijn diverse woningbouwprogramma's, zoeklocaties voor een nieuw bedrijventerrein en voor bedrijventerrein de Laarberg is uitbereiding voorzien. Deze ontwikkelingen zorgen voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Dit kan leiden tot verkeersknelpunten, zoals een mindere doorstroming op wegen, langere wachttijd bij kruisingen of minder prettige fietsroutes.

Zonder aanvullende maatregelen zorgt extra verkeer altijd voor een afname van de verkeersveiligheid. Daarom zetten we in op een goede locatiekeuze voor nieuwe ontwikkelingen. Bijvoorbeeld als er sprake is van nieuwe bedrijventerreinen, dan worden deze direct langs een ontsluitingsweg gepland of wordt een nieuwe ontsluitingsweg meegenomen in de ontwikkeling. Ook brengen we voor elke nieuwe ontwikkeling in beeld wat de verwachte verkeerseffecten zijn. Als maatregelen nodig zijn, is dit een randvoorwaarde bij de ontwikkeling. De maatregelen worden gefinancierd door de ontwikkeling. Ook kan mobiliteit een argument zijn bij de locatiekeuze van een nieuwe ontwikkeling. Nieuwe ontwikkelingen krijgen een goede aansluiting op het fietsnetwerk. Een OV-halte is veilig bereikbaar.



Figuur 2: Winterswijkseweg in Vragender



Figuur 3: Dorpsstraat in Zieuwent

Netwerken



3 Netwerken

3.1 Van visie en ambities naar netwerken

De visie en ambities vertalen we naar een ideale verkeerssituatie richting de toekomst. Hiervoor hebben we gewenste netwerken opgesteld. Het gaat om netwerken voor fietsers, motorvoertuigen en vrachtverkeer. Ook gaan we in op voetgangers en landbouwverkeer. Om de gewenste netwerken optimaal te laten functioneren, zijn maatregelen nodig. Het kan bijvoorbeeld gaan om het verbeteren van fietsroutes in het gewenste fietsnetwerk of het anders vormgeven van een weg. De gewenste netwerken zijn ook digitaal te bekijken via [BJ9468 - Huidige en Gewenste verkeersnetwerken Oost Gelre](#). Hier is inzoomen mogelijk, voor een gedetailleerd beeld. Rechts op het scherm zijn de gewenste netwerken te selecteren.

3.2 Voetgangers

Voor voetgangers is geen netwerk opgesteld. Met verschillende maatregelen en de toepassing van het STOMP-principe geven we aandacht aan de voetganger. Bijvoorbeeld het verbeteren van de verkeersveiligheid op kruisingen, het inrichten van gebieden rond scholen (zie figuur 4) en sportvoorzieningen, routes daarnaartoe en het beperken van gemotoriseerd verkeer in de bebouwde kom en direct rond deze voorzieningen.



Figuur 4: Een proef in Den Haag met het afsluiten van een weg langs een school tijdens haal- en brengtijden

3.3 Fietzers

We willen fietsen aantrekkelijker maken. Daarvoor hebben we een fietsnetwerk opgesteld. Dit netwerk verbindt kernen met elkaar, biedt routes naar belangrijke bestemmingen buiten de gemeentes en zorgt voor een goede fietsbereikbaarheid van scholen, sportvoorzieningen en belangrijke OV-knooppunten.

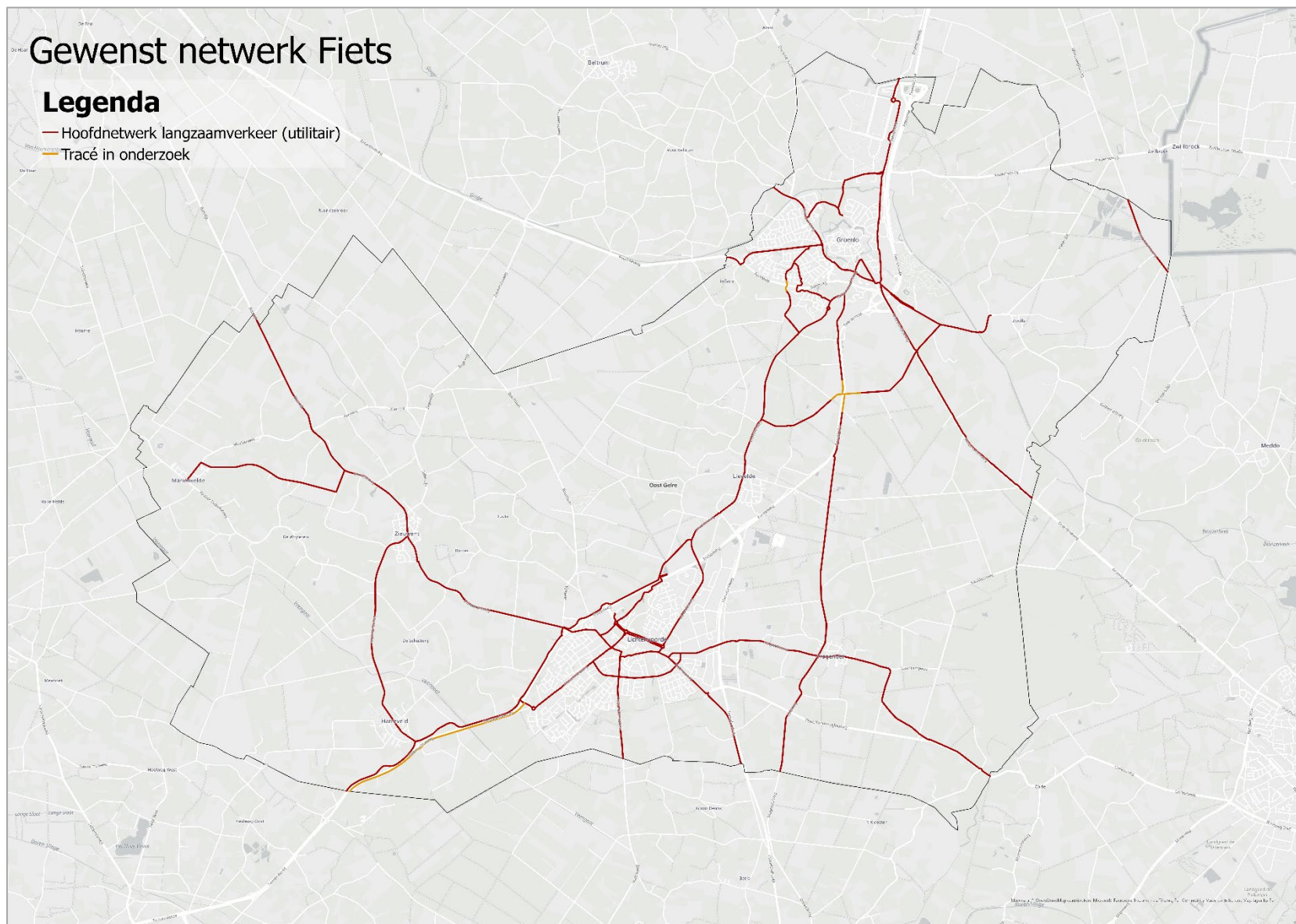
Bij het ontwerp van het fietsnetwerk houden we rekening met de hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Dit bereiken we onder andere door het verbeteren of nieuw aanleggen van fietspaden of brede fietsstroken, het zorgen voor goede verlichting en het creëren van zo kort mogelijke routes. Ook streven we naar vergevingsgezinde fietsroutes. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verwijderen van obstakels, zoals paaltjes, het aanbrengen van belijning voor een betere zichtbaarheid en schuine trottoirbanden langs de fietspaden en fietsers zoveel mogelijk scheiden van autoverkeer.

Het gewenste fietsnetwerk is een zogenaamd utilitair netwerk. Utilitaire fietsverbindingen zijn logisch, veilig en gaan snel van A naar B. Naast utilitaire routes zijn er ook recreatieve fietsroutes. Bij recreatieve routes (zoals fietsknooppuntenroutes en kerkepaden) gelden andere uitgangspunten voor onder andere veiligheid, directheid en maatvoering. Dat betekent dat recreatieve fietsroutes geen onderdeel zijn van het utilitaire fietsnetwerk. Utilitaire en recreatieve fietsroutes kunnen wel samenvallen.

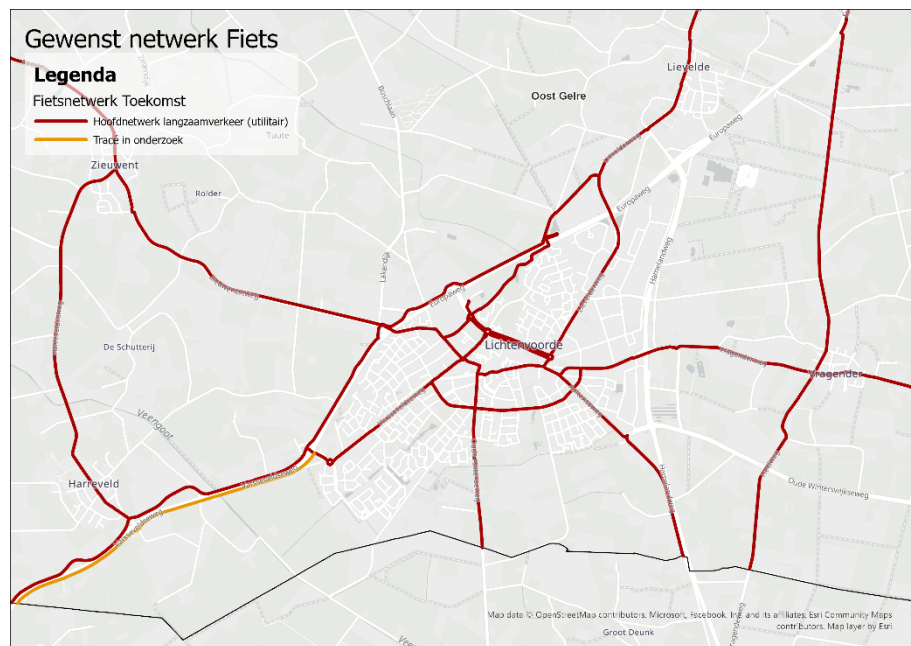
Voor het gewenste fietsnetwerk geldt:

- Het fietsnetwerk bestaat uit vrijliggende fietspaden en fietsstroken, maar ook wegen waar fietsers de rijbaan delen met ander verkeer kunnen onderdeel zijn van het netwerk;
- Niet alle fietspaden en fietsroutes in de gemeente zijn onderdeel van het fietsnetwerk;
- Alle kernen in de gemeente zijn aangesloten op het fietsnetwerk. Hiermee duiden we de belangrijkste fietsroute(s) van de kleine kernen naar Lichtenvoorde en/of Groenlo;
- Regionale en provinciale fietsroutes zijn opgenomen in het fietsnetwerk. Bijvoorbeeld de fietsroute Groenlo – Winterswijk, Lichtenvoorde – Zieuwent – Ruurlo en Lichtenvoorde – Aalten. Voor een optimale vormgeving van deze routes is afstemming met mede-overheden nodig;
- Het gaat om de wat grotere stromen fietsers. Zo zijn er in het gebied grofweg tussen Zieuwent – Lichtenvoorde en Groenlo geen routes in het fietsnetwerk opgenomen. Dit omdat we verwachten dat hier geen grote stromen fietsers zijn;
- Het fietsnetwerk is niet té fijnmazig. Investerings in fietsinfrastructuur kunnen zo meer gericht worden ingezet; het gaat om de echt belangrijke routes;
- De grotere toeristische trekpleisters in de gemeente zijn aangesloten op het fietsnetwerk.

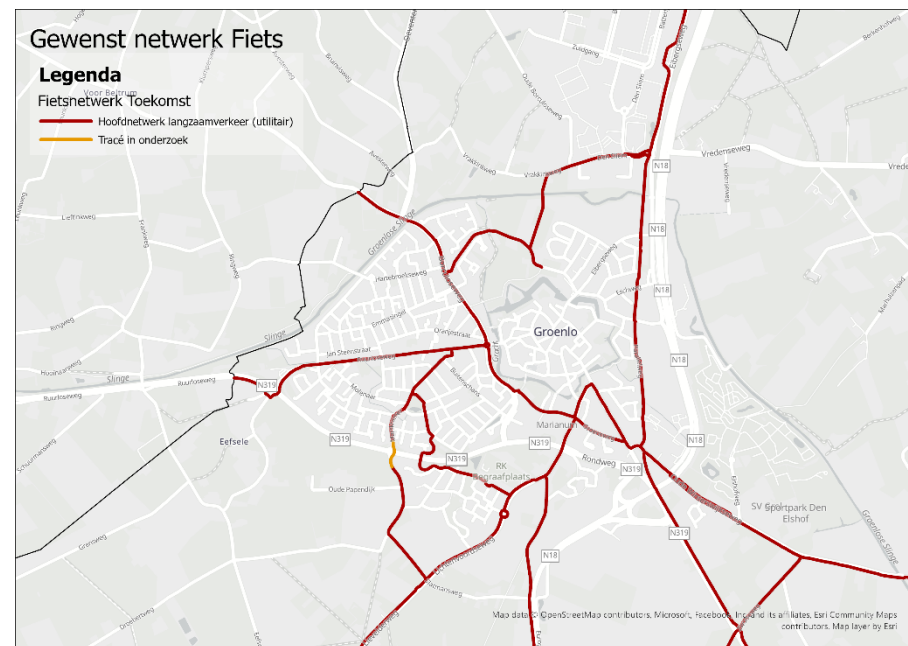
Het gewenste fietsnetwerk is weergegeven op figuren 5, 6, 7 en digitaal via [BJ9468 - Huidige en Gewenste verkeersnetwerken Oost Gelre](#)



Figuur 5: Gewenst fietsnetwerk.



Figuur 6: Gewenst fietsnetwerk, uitsnede Lichtenvoorde.



Figuur 7: Gewenst fietsnetwerk, uitsnede Groenlo.

3.4 Openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is belangrijk voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de gemeente. Het gaat om trein, bus en buurtbus. Als gemeente hebben we geen directe invloed op het openbaar vervoer. Wel geven we periodiek input over bus en buurtbus aan de provincie Gelderland, als concessiehouder. Ook werken we samen met de gemeenten uit de regio Achterhoek. Input en samenwerking kan gaan om:

- Het samenvoegen van minder gebruikte bushaltes. Er is inzicht in het aantal in- en uitstappers per halte;
- Het toevoegen van nieuwe bushaltes, bijvoorbeeld bij nieuwe ontwikkelingen;
- Het verleggen van busroutes zonder dat de reistijd verandert. Bijvoorbeeld om bepaalde voorzieningen beter bereikbaar te maken met de bus;
- Het in bredere context motiveren van het uitbreiden van de dienstregeling om bijvoorbeeld kleine kernen beter bereikbaar te maken met de bus;
- Het creëren van hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-verbindingen.

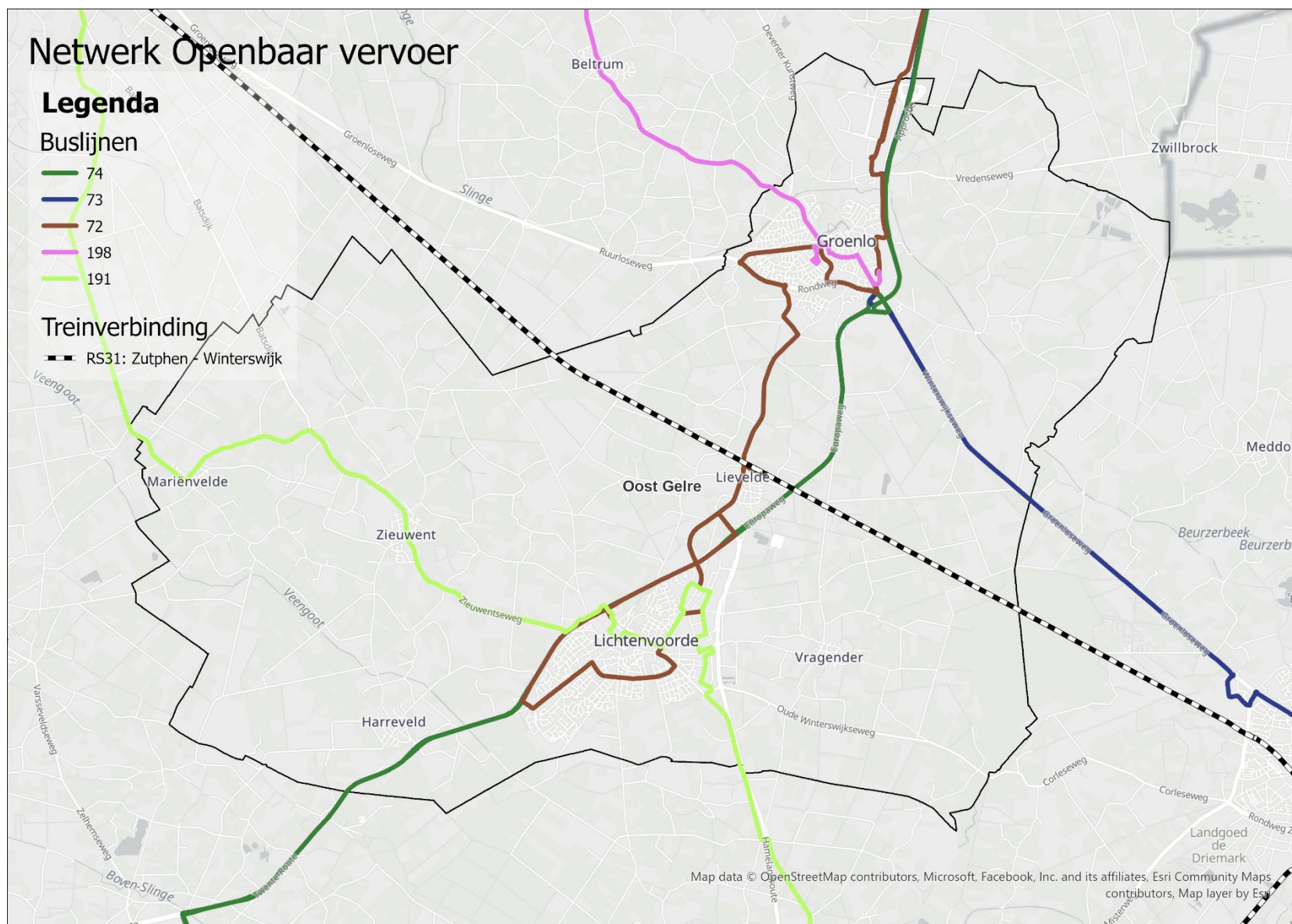
Het verlagen van de maximumsnelheid kan zorgen voor een langere reistijd voor bus of buurtbus. Hiervoor zijn compenserende maatregelen mogelijk, zoals optimalisaties elders op de busroute. Ons uitgangspunt is dat de kwaliteit van het openbaar vervoer niet mag dalen.

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.

Het netwerk is weergegeven op figuur 9. Met de komst van het nieuwe busstation wordt het netwerk in Groenlo aangepast.



Figuur 8: HUB Lichtenvoorde



Figuur 9: Lijnennetkaart openbaar vervoer (Arriva lijnennetkaart Achterhoek 30-11-2022)

3.5 Motorvoertuigen

We willen gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk afwikkelen via gewenste en geschikte routes. Op sommige wegen is een doorstroomfunctie niet gewenst en op andere wegen juist wel. Daarom is een gewenst netwerk voor motorvoertuigen opgesteld met daarin verschillende typen wegen. Dit heet ook wel een wegcategoriseringsplan. Voor vrachtverkeer hebben we een apart netwerk opgesteld. Het wegcategoriseringsplan zorgt voor verkeersveiligheid en logica in de functies van de wegen in de gemeente.

3.5.1 Verschillende typen wegen

We gebruiken verschillende typen wegen. We noemen dit wegcategorieën en gebruiken hiervoor afkortingen. Deze lichten we toe en illustreren we met voorbeelden. Alle wegen voor motorvoertuigen zijn in drie hoofdtypen te verdelen:

- **Erftoegangsweg (ETW):** Een weg met veel uitwisseling, bedoeld voor het eerste of het laatste deel van de rit, vlakbij de herkomst of bestemming. Aan deze weg staan woningen. Verkeer is gemengd op de rijbaan. Oversteken kan overal en er wordt geparkeerd langs of op de weg. Op deze wegen rijdt relatief weinig verkeer.
- **Gebiedsontsluitingsweg (GOW):** Een weg met een doorstroomfunctie, bedoeld om veel verkeer snel te verplaatsen. Over deze wegen worden kernen of grote wijken ontsloten richting provinciale wegen of rijkswegen. Verkeer met verschil in snelheid en massa is gescheiden, bijvoorbeeld met fietspaden of parallelwegen. Gebiedsontsluitingswegen zijn vaak de wat drukkeren wegen. Bij voorkeur gaan busroutes en de uitrukroutes hulpdiensten over deze wegen. Ook zijn er geen parkeervoorzieningen langs de weg. Oversteken gebeurt op kruisingen of bij specifieke oversteeklocaties.
- **Stroomweg (SW):** Een weg met een regionale of landelijke functie. Dit zijn provinciale wegen of rijkswegen (snelwegen en autowegen). Deze wegen hebben gescheiden rijbanen, kruisingen/aansluitingen zijn ongelijkvloers.

Het uitgangspunt is dat de functie van de weg, de inrichting van de weg, de omgeving van de weg en de maximumsnelheid met elkaar kloppen. Dit zorgt voor het gewenste gedrag bij verkeersdeelnemers.

Binnen de bebouwde kom

We onderscheiden onderstaande typen wegen.

Erftoegangsweg 30 km/u (ETW30)

Dit is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit zijn meestal de woonstraten of wegen langs plekken met veel voetgangers en/of fietsers. Vrachtverkeer rijdt hier niet. Iedereen kan op dit type wegen overal oversteken. Deze wegen hebben alleen bestemmingsverkeer en zijn vormgegeven met klinkerverharding. Er zijn snelheidsremmers, zoals drempels en plateaus. Woonerven scharen we ook onder ETW30.



Figuur 10: Lindeboomweg in Harreveld: ETW30

GOW50

Dit is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. Dit zijn meestal de wat drukker, doorgaande routes die grotere wijken of (delen van) kernen ontsluiten. Deze wegen hebben asfaltverharding en bij voorkeur zijn er geen erfaansluitingen of parkeerplaatsen langs deze weg. Over deze wegen rijdt vrachtverkeer. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden. Vaak zijn wegen op bedrijventerreinen ook GOW50. Een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 70 km/u komt ook voor.



Figuur 11: Deken Hooijmansingel in Groenlo: GOW50

GOW30

Dit is een relatief nieuw type weg en houdt het midden tussen een ETW30 en een GOW50. Deze wegen hebben kenmerken van zowel een ETW30 als een GOW50. Het zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze wegen hebben een beperkte doorstroombaanfunctie en ontsluiten een wijk of een deel van een kern. Er zijn snelheidsremmers, bijvoorbeeld plateaus en drempels, maar het verkeer op een GOW30 heeft voorrang op de zijwegen die als ETW30 zijn gecategoriseerd. Dit type weg kan verhard zijn met asfalt, klinkers of een combinatie van beide. Voor fietsers zijn er fietsstroken of -paden. Een GOW30 is ook geschikt voor busroutes en als uitrukroute voor hulpdiensten.



Figuur 12: Voorbeeld van een GOW30 in Paterswolde

Buiten de bebouwde kom

We onderscheiden onderstaande typen wegen.

ETW60

Dit is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Dit zijn de minder drukke wegen buiten de bebouwde kom met veel erfaansluitingen. We onderscheiden twee typen:

- Type 1: wat drukker ETW60. Met fietsvoorzieningen: fiets(suggestie)stroken of vrijliggende fietspaden. Deze weg heeft voorrang op zijwegen. Snelheidsremmers zijn meestal plateaus.
- Type 2: de minder drukke ETW60, bedoeld voor aanwonenden. Dit zijn relatief smalle wegen met weinig verkeer. Op deze wegen is vaak geen belijning en er zijn geen snelheidsremmers. Kruisingen zijn gelijkwaardig.



Figuur 13: Beltrumseweg bij Groenlo: GOW60 type 1



Figuur 14: Reindersweg bij Zieuwent: GOW60 type 2

GOW80

Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/u. Dit zijn drukkere doorgaande routes buiten de bebouwde kom. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden en regelmatig zijn parallelwegen aanwezig. Als er een parallelweg is, dan moet landbouwverkeer meestal op de parallelweg rijden. Deze wegen hebben asfaltverharding. Kruisingen zijn vormgegeven met rotondes of verkeerslichten. In de gemeente Oost Gelre vallen de N313 Hamelandweg en de N319 in deze categorie.

Stroomweg

Stroomwegen zijn bedoeld om veel verkeer af te wikkelen over een langere afstand. Het aantal aansluitingen is beperkt, deze zijn ongelijkvloers. Landbouwverkeer is nooit toegestaan. De maximumsnelheid is 100 km/u of hoger. In Oost Gelre is alleen een deel van de N18 een stroomweg.



Figuur 15: N313 Hamelandweg, GOW80



Figuur 16: N18 ter hoogte van de aansluiting Laarberg: Stroomweg 100 km/u

3.5.2 Wegencategorisering

Alle wegen in de gemeente vallen in een bepaalde categorie, zoals hierboven beschreven. Bij een goede wegencategorisering is er logica op het niveau van de gemeente. Ook sluiten de verschillende typen wegen logisch aan op de buurgemeenten. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn:

- Doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst en bestemming in een gebied) gaat langs de bebouwde kom (en niet erdoorheen), over wegen die daarvoor geschikt zijn.
- Wegen in de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u zijn aantrekkelijk voor veel verkeer. We voorkomen grote/drukke verkeersstromen door de bebouwde kom van Lichtenvoorde en Groenlo. We willen daarom zo min mogelijk gebiedsontsluitingswegen 50 km/u.
- We hanteren 30 km/u als uitgangspunt in de bebouwde kom. De wat drukkere wegen in de bebouwde kom richten we in als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Een aantal wegen waar nu 50 km/u geldt, krijgen straks een maximumsnelheid van 30 km/u.
- In de kleine kernen geldt overal een maximumsnelheid van 30 km/u.

- We maken deze wegen voor gemotoriseerd verkeer minder aantrekkelijk dan bij een maximumsnelheid van 50 km/u. Routes door de bebouwde kom kunnen daardoor minder druk worden als er een goede alternatieve route beschikbaar is. Daarmee kan de hoeveelheid verkeer in de bebouwde kom afnemen, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt.

Op dit moment hebben niet alle wegen in de gemeente Oost Gelre de juiste categorie, of de vormgeving klopt niet met de categorie of de omgeving van de weg past niet bij de categorie. Bijvoorbeeld:

- Een brede weg met een maximumsnelheid van 30 km/u, uitgevoerd in asfalt, zonder snelheidsremmers. Daarmee is de weg aantrekkelijk voor veel verkeer, past de inrichting van de weg niet bij de snelheid en zal veel verkeer te hard rijden. Een voorbeeld hiervan is De Rode van Heeckerenstraat in Lichtenvoorde (zie figuur 17).
- Een weg met een maximumsnelheid van 50 km/u, maar met fietsers op de rijbaan, woningen direct aan de weg en een vrij smalle rijbaan. Een voorbeeld hiervan is een deel van de Varsseveldseweg in Lichtenvoorde (zie figuur 18).



Figuur 17: De Rode van Heeckerenstraat in Lichtenvoorde, ETW30 met minder goede vormgeving



Figuur 18: Varsseveldseweg in Lichtenvoorde, GOW50 met minder goede vormgeving

Ook buiten de bebouwde kom willen we een passende snelheid op de gemeentelijke wegen. Op wegen met een belangrijke verkeersfunctie blijft de toegestane snelheid 80 km/u. Dit zijn de N18, N313 hamelandweg en de N319. De gemeente Oost Gelre heeft zelf geen 80 km/u-wegen in beheer. Het deel van de N18 ten noorden van Groenlo is een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/u.

Op wegen met een minder belangrijke verkeersfunctie is een snelheid van 60 km/u passend en logisch. De type 1 wegen zijn de wat belangrijkere wegen, maar niet van een dermate functie als een GOW80. Soms is er een GOW80 in de buurt en willen we zoveel mogelijk verkeer via die weg sturen. Soms kiezen we (of de provincie Gelderland) voor 60 km/u als 80 km/u niet past bij de omgeving van de weg en daarmee niet veilig is. Bijvoorbeeld in geval van veel bochten in de weg, bomen op korte afstand van de rijbaan, geen vrijliggende fietspaden en veel erfaansluitingen. Deze 60 km/u-wegen moeten zodanig zijn vormgegeven dat de maximumsnelheid ook logisch is.

3.5.3 Voorgestelde aanpassingen

De meeste wegen in Oost Gelre hebben een juiste wegcategory en passen we daarom niet aan. Wel kan het zijn dat de inrichting van deze weg beter kan. Aanpassing van deze weg laten we dan terugkomen in een maatregel.

We hebben een nieuwe weg toegevoegd. Het gaat om de rondweg ten zuiden van Lichtenvoorde. Dit is een nieuwe weg tussen de N18 en de N313 Hamelandweg. De precieze ligging van deze weg is nog niet bekend en moet nader onderzocht worden. Voordelen voor deze nieuwe verbinding zijn dat we minder (doorgaand) verkeer door Lichtenvoorde verwachten en dat er een geschikte route voor vrachtverkeer ten zuiden van Lichtenvoorde ontstaat. Daarnaast biedt de nieuwe weg mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen aan de zuidkant van Lichtenvoorde. Verkeer van en naar deze ontwikkelingen kan rijden via deze nieuwe rondweg en hoeft daarmee niet door Lichtenvoorde. Ook ontstaat er vanuit de zuidkant een nieuwe 'inprikker'. Verkeer rijdt daarom minder over de bestaande wegen in Lichtenvoorde.

In het gewenste autonetwerk heeft een aantal wegen in de bebouwde kom een andere categorie gekregen:

- Door de nieuwe zuidelijke rondweg Lichtenvoorde verwachten we dat het minder druk wordt in de kern van Lichtenvoorde. De aanwezige 50 km/u wegen kunnen allemaal 30 km/u-wegen worden (van GOW50 naar GOW30), behalve de Richterslaan. Het gaat om de Aaltenseweg (zie figuur 19), Varsseveldseweg, het Brook, Lievevelderweg (tussen James Wattstraat en Edisonstraat). Op veel van deze wegen is 50 km/u geen passende snelheid en daarom zijn op de meeste van deze wegen maatregelen nodig voor een juiste vormgeving.
- Bestaande ETW30 naar GOW30: noordelijke deel Varsseveldseweg, Esstraat, route Ds van Krevelenstraat - Gert Reindersstraat - Bronckhorsterstraat - De Rode van Heeckerenstraat. Hiermee ontstaat een logische structuur van GOW30-wegen in de bebouwde kom.

- In Groenlo wordt een aantal wegen 30 km/u (van GOW50 naar GOW30). Het gaat om: de Ruurloseweg, de Borculoseweg (zie figuur 20), Oude Winterswijkseweg, Lichtenvoordseweg en Winterswijkseweg (tussen N18 en Lichtenvoordseweg). Op veel van deze wegen is 50 km/u geen passende snelheid en daarom zijn maatregelen nodig voor een juiste vormgeving.

In Lichtenvoorde blijft de Richterslaan een GOW50. Deze weg is een belangrijke ontsluiting van Lichtenvoorde naar de N18 en daarmee ook een drukke weg. Een vlotte en veilige verkeersafwikkeling is gewenst. Ook zien we de Richterslaan als bevoorradingsroute voor het centrum. De huidige vormgeving is passend voor deze functie. De nieuwe Zuidelijke Rondweg voorzien we ook als GOW50. Deze weg komt in de bebouwde kom.

In Groenlo blijft de Barkenkamp - Deken Hooijmansingel een GOW50. Deze weg is een belangrijke ontsluiting van Groenlo naar de N319 en N18. Een vlotte en veilige verkeersafwikkeling is gewenst. Op de aansluiting van Barkenkamp op de Rondweg N319 is een rotonde voorzien. Ook zien we de route Barkenkamp - Deken Hooijmansingel als bevoorradingsroute voor het centrum. De huidige vormgeving is passend voor deze functie. Ten slotte is de Eibergseweg (de 'oude N18') een GOW. Dit is een belangrijke ontsluitingsroute van de bedrijventerreinen richting de N18. Hier overwegen we een snelheid van 70 km/u.

Buiten de bebouwde kom geldt dat we geen doorgaande verkeersstromen door de kleine kernen willen. Alle wegen rond deze kernen zijn en blijven daarom 60 km/u. Dit sluit aan bij de snelheid van 30 km/u die in alle kleine kernen geldt. Elke kleine kern heeft ten minste één 60 km/u type 1-weg. De Kunnerij passen we aan van ETW60 type 1 naar ETW60 type 2. De Boschlaan gaat van ETW60 type 2 naar ETW60 type 1.

De huidige GOW80-wegen en stroomweg passen we niet aan. Van beide categorieën voegen we ook niets toe.

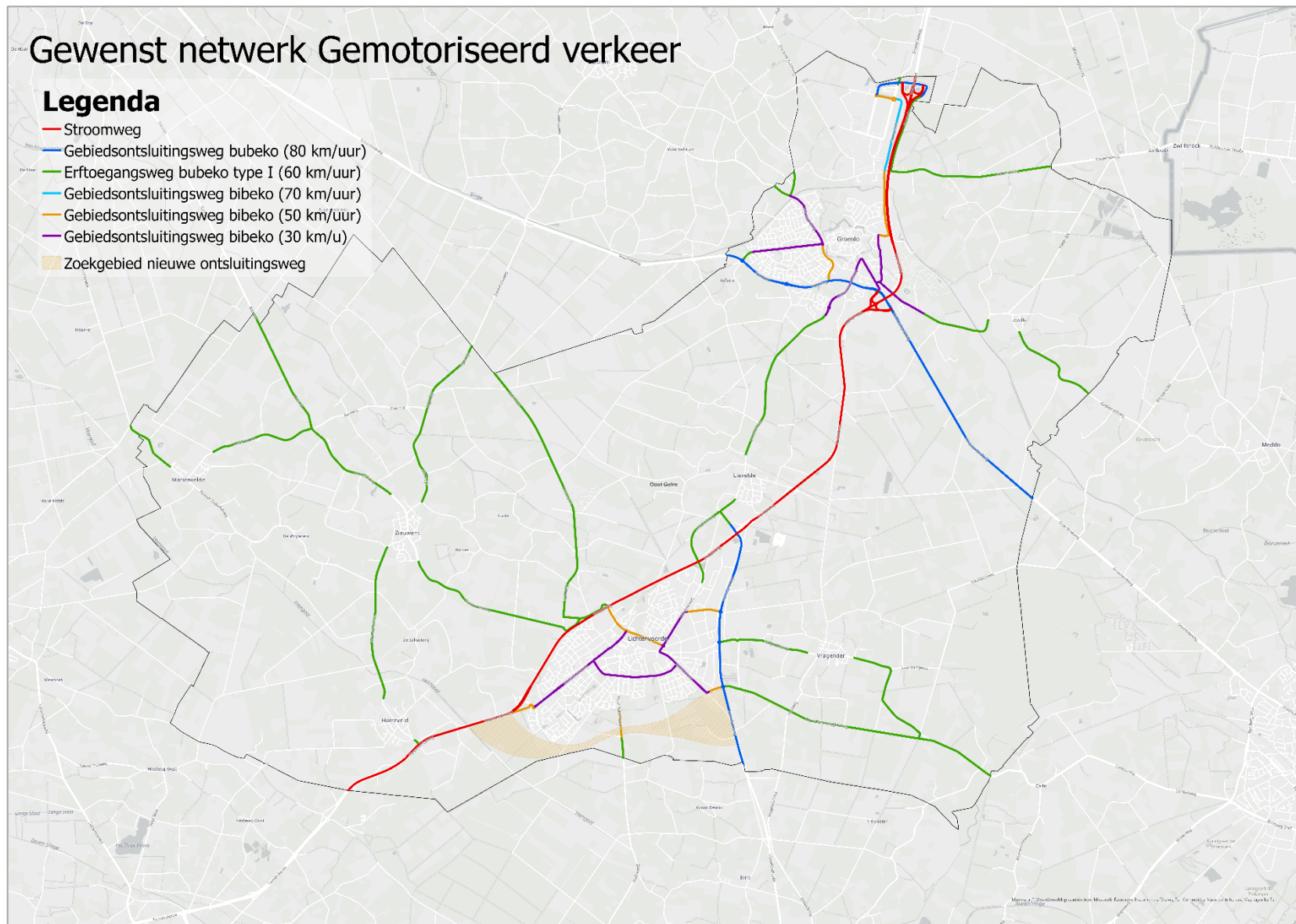
Het gewenste autonetwerk, is weergegeven op de figuren 21, 22, 23 en digitaal via [BJ9468 - Huidige en Gewenste verkeersnetwerken Oost Gelre](#). ETW30 en ETW60 type 2 zijn niet weergegeven.



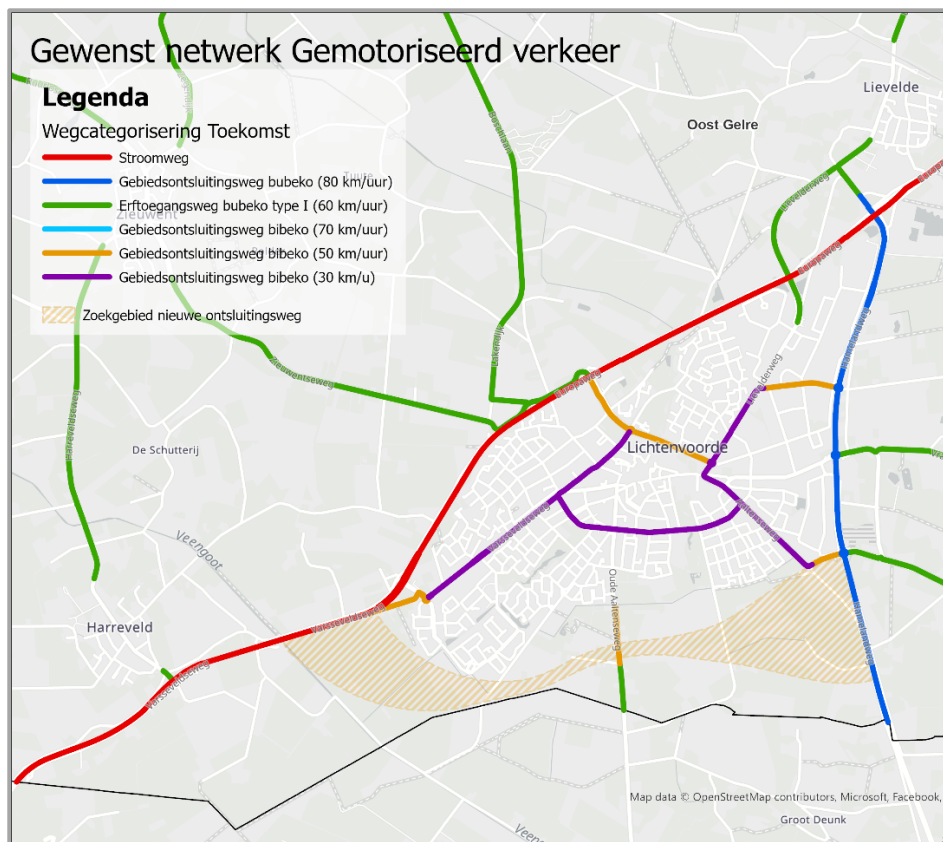
Figuur 19: Aaltenseweg in Lichtenvoorde: Van GOW50 naar GOW30



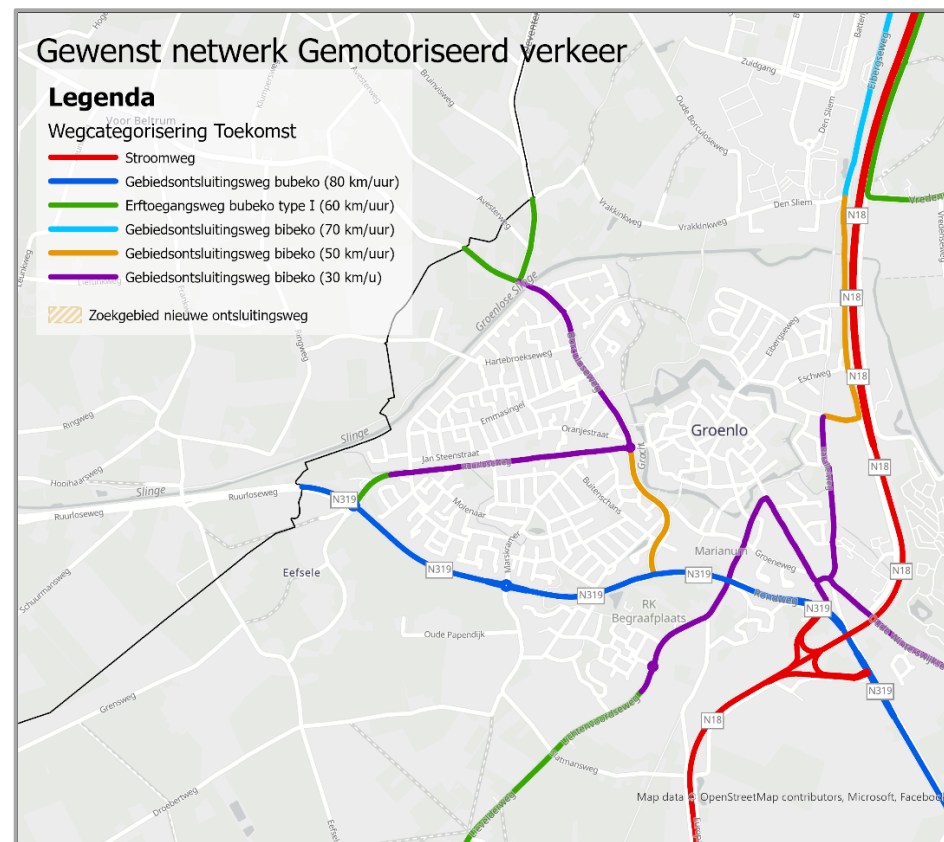
Figuur 20: Borculoseweg in Groenlo: van GOW50 naar GOW30



Figuur 21: Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer. In geel gearceerd is indicatief het zoekgebied voor een nieuwe zuidelijke rondweg aangegeven.



Figuur 22: Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer, uitsnede Lichtenvoorde. In geel gearceerd is indicatief het zoekgebied voor een nieuwe zuidelijke rondweg aangegeven.



Figuur 23: Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer, uitsnede Groenlo.

3.6 Vrachtverkeer

In het gewenste netwerk voor vrachtverkeer (motorvoertuigen langer dan 6,00 meter en/of zwaarder dan 3.500 kg), zijn de routes voor vrachtverkeer en de industriewegen aangegeven. Er geldt een aantal uitgangspunten:

- Doorgaand vrachtverkeer rijdt om de kernen in de gemeente, via 80 km/u en 100 km/u-wegen;
- Er zijn geen routes met veel vrachtverkeer door de bebouwde kom. De ontsluiting van bedrijventerreinen gaat niet door de bebouwde kom;
- Dit betekent niet dat vrachtverkeer op overige wegen verboden is, maar wel dat deze bedoeld zijn voor alleen bestemmingsverkeer. Het gaat dan bijvoorbeeld over vuilniswagens, verhuiswagens;
- Bevoorrading gebeurt vaak met vrachtwagens. Deze vormen, zeker in de bebouwde kom, een verkeersveiligheidsrisico. Maar voor de bevoorrading van onder andere winkels is het nodig dat vrachtverkeer in de centra van de kernen komt. We zetten in op een beperkt aantal bevoorradersroutes;
- Het fietsnetwerk en het vrachtnetwerk overlappen niet.

Bedrijventerreinen De Kamp, Nieuwe-Kamp en De Kamp-Zuid in Lichtenvoorde zijn direct op de N313 Hamelandweg ontsloten. Vrachtverkeer rijdt niet door de bebouwde kom van Lichtenvoorde. De Richterslaan wijzen we aan als belangrijke bevoorradersroute voor het centrum van Lichtenvoorde. De Richterslaan is niet bedoeld voor verkeer gerelateerd aan de bedrijventerreinen.

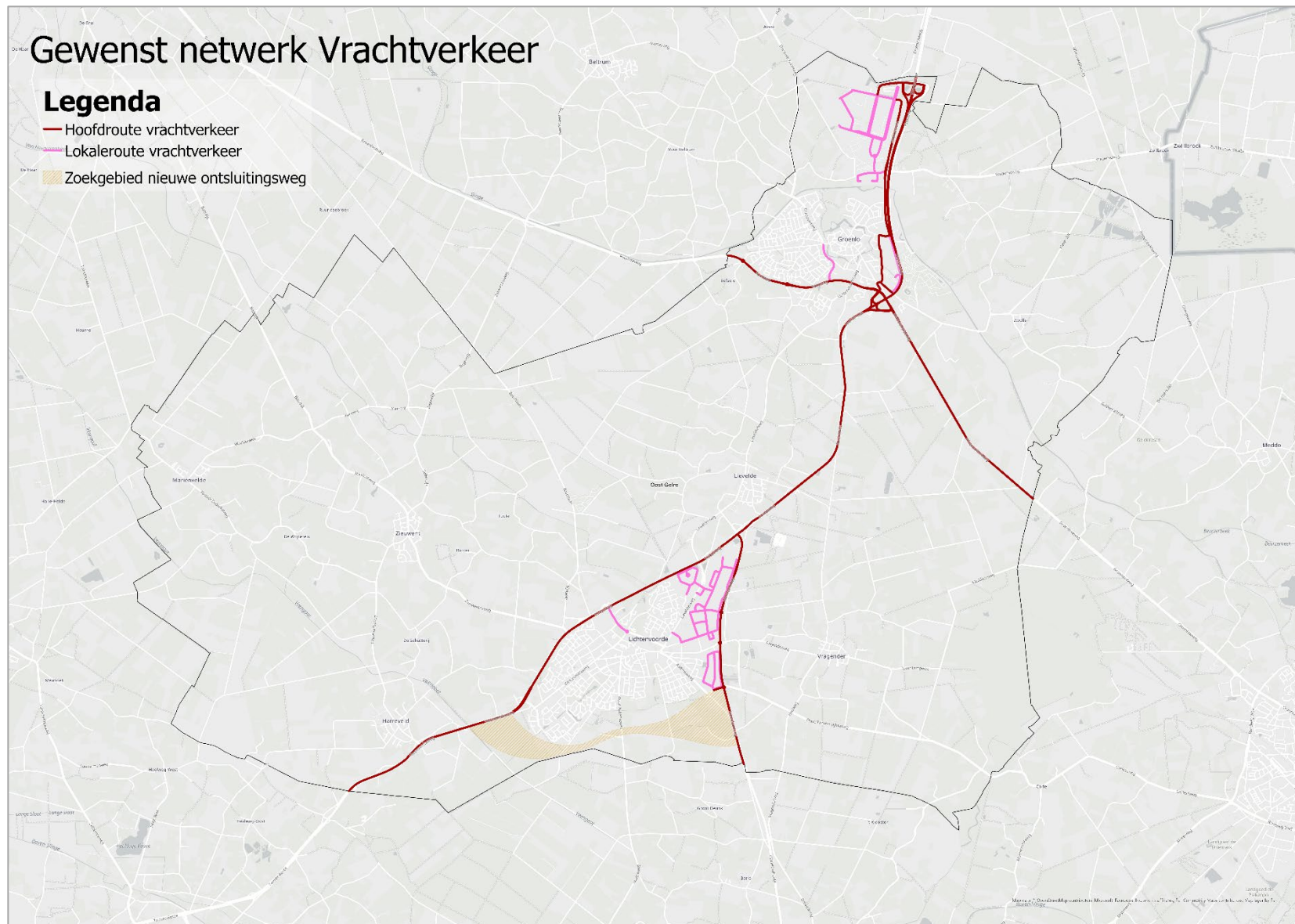
Bedrijventerreinen Brandemate en Den Sliem in Groenlo zijn ontsloten via de Eibergseweg en Oude Winterswijkseweg / N18. Bedrijventerrein Laarberg is ontsloten via de N18. De bevoorradersroute voor het centrum van Groenlo gaat via Barkenkamp – Deken Hooijmansingel.

De eerder genoemde zuidelijke rondweg van Lichtenvoorde is een nieuwe schakel tussen de N18 en de N313 Hamelandweg. Vrachtverkeer met herkomst of bestemming in de bebouwde kom van Lichtenvoorde heeft via

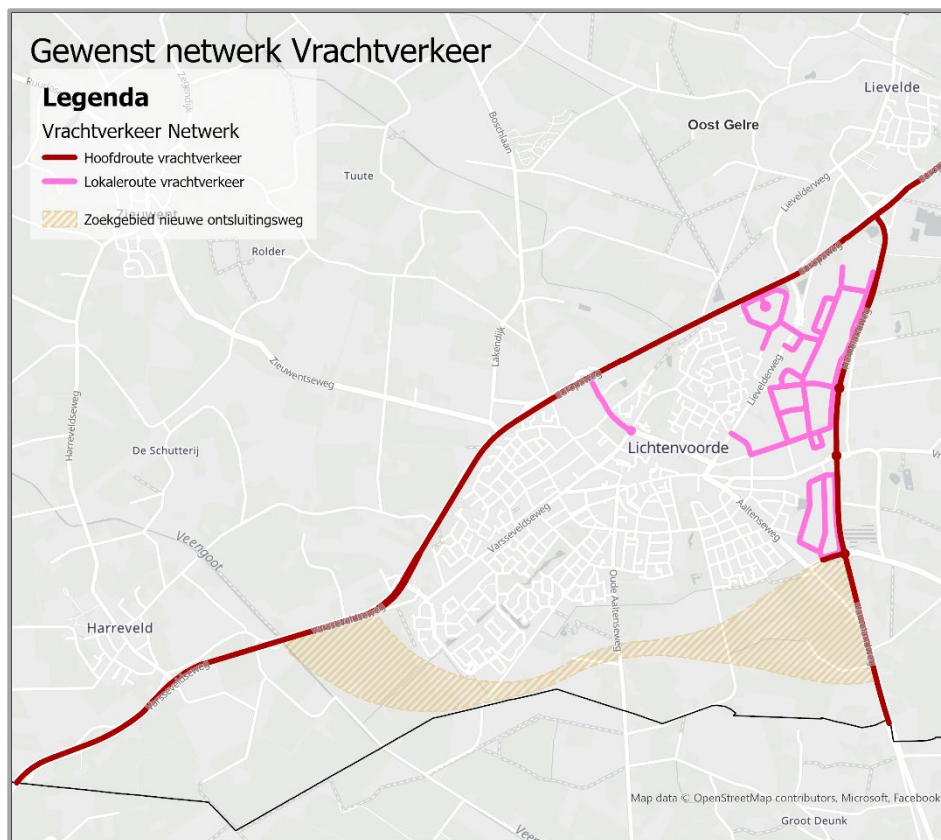
deze route een nieuwe ‘inprikker’. Dit beperkt vrachtverkeer op andere wegen in de bebouwde kom. De gewenste route N18 - N313 Hamelandweg voor vrachtverkeer blijft nog steeds via de noordzijde van Lichtenvoorde.

In het vrachtnetwerk zijn de wegen op bedrijventerreinen als industrieweg aangegeven. Op dit type wegen hebben we specifiek aandacht voor een goede afwikkeling van vrachtverkeer in combinatie met de verkeersveiligheid.

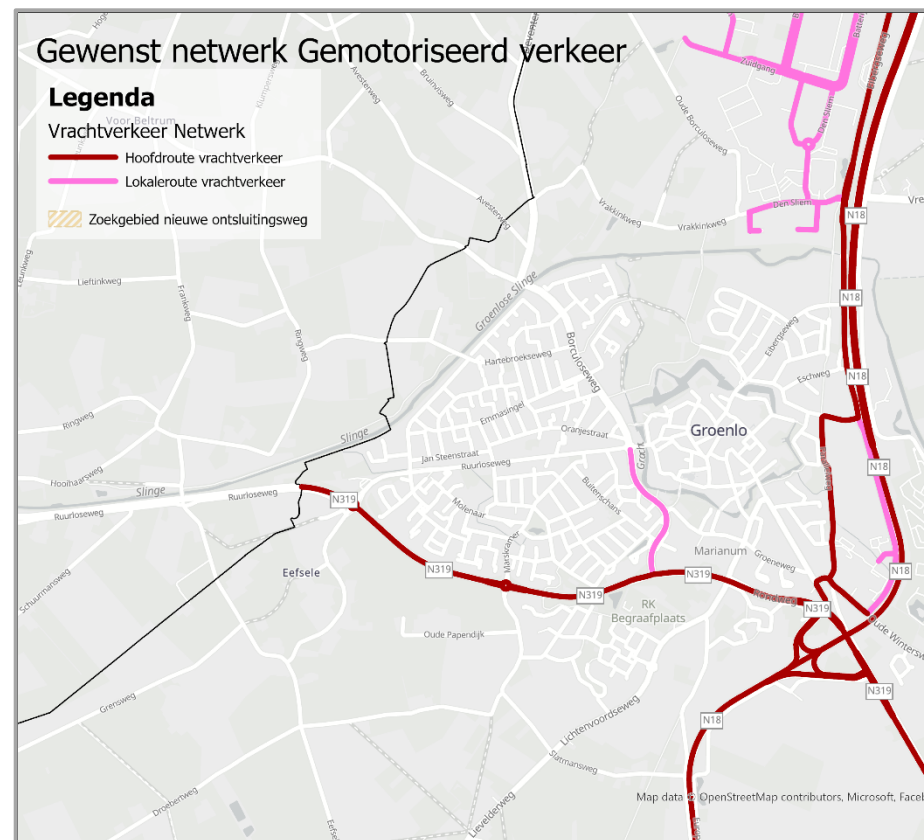
Het gewenste vrachtnetwerk is weergegeven op figuur 24, 25, 26 en digitaal via [BJ9468 - Huidige en Gewenste verkeersnetwerken Oost Gelre](#)



Figuur 24: Gewenst vrachtnetwerk. In geel gearceerd is indicatief het zoekgebied voor een nieuwe zuidelijke rondweg aangegeven.



Figuur 25: Gewenst vrachtnetwerk, uitsnede Lichtenvoorde. In geel gearceerd is indicatief het zoekgebied voor een nieuwe zuidelijke rondweg aangegeven.



Figuur 26: Gewenst vrachtnetwerk, uitsnede Groenlo.

3.7 Landbouwverkeer

We hebben geen netwerk voor landbouwverkeer opgesteld. Dit vanwege de diffuse herkomsten en bestemmingen. Wel geldt voor landbouwverkeer een aantal uitgangspunten:

- Zo min mogelijk door de bebouwde kom;
- Rijdt binnen bebouwde kom op dezelfde wegen als het vrachtverkeer;
- Landbouwverkeer is niet toegestaan op de N18;
- Landbouwverkeer is niet toegestaan op de N313 Hamelandweg (provinciale GOW80). We willen graag dat landbouwverkeer is toegestaan tussen James Wattstraat en Groten Bos;
- Landbouwverkeer is niet toegestaan op de N319 (provinciale GOW80). Behalve tussen Ruurloseweg en aantakking Winterswijkseweg noordkant. Hiermee beperken we landbouwverkeer door de bebouwde kom van Groenlo. We willen graag dat landbouwverkeer is toegestaan tot de kruising Zwolseweg.

Landbouwverkeer in combinatie met fietsers is een verkeersveiligheidsrisico. Vooral in het buitengebied rijdt relatief veel landbouwverkeer.

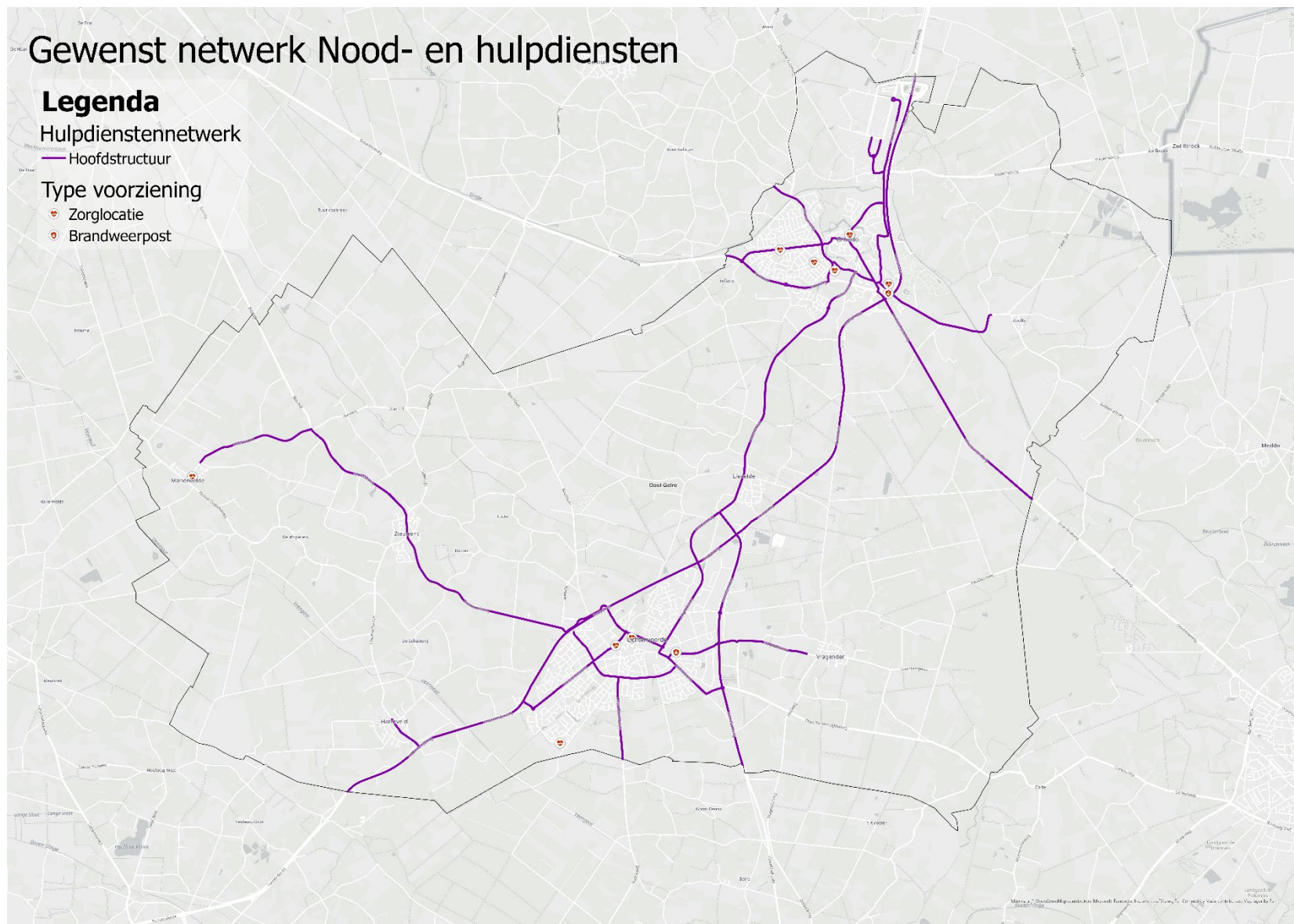
Landbouwverkeer op het fietsnetwerk is mogelijk, maar we geven fietsers en fietsveiligheid hier prioriteit. Hier kunnen we daarom maatregelen nemen die minder comfortabel zijn voor landbouwverkeer, zoals snelheidsremmers.

3.8 Hulpdiensten

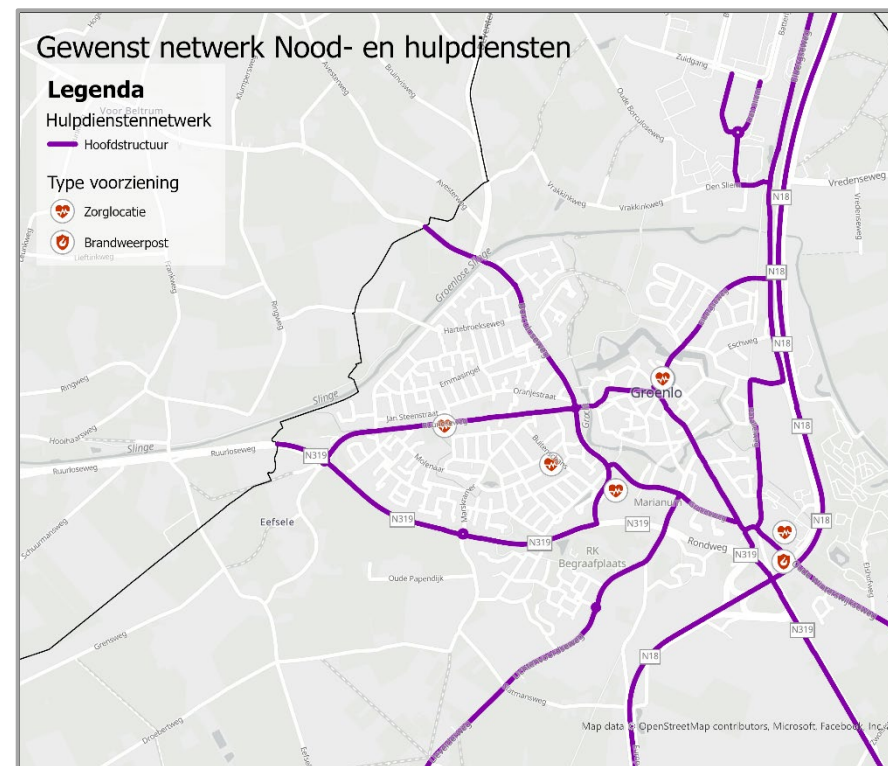
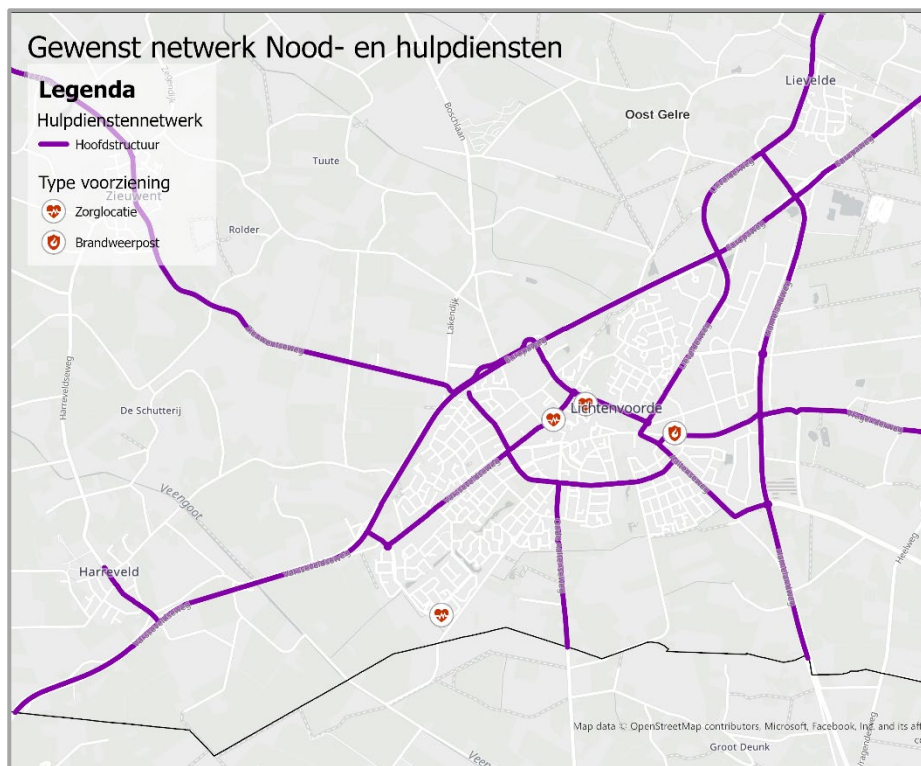
Een snelle uitruk van hulpdiensten is belangrijk. De belangrijke uitrukroutes voor hulpdiensten gaan via de gebiedsontsluitingswegen.

Op een aantal wegen in de kernen van Groenlo en Lichtenvoorde verlagen we de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Dit kan zorgen voor een afnemende bereikbaarheid voor hulpdiensten. Als blijkt dat de wettelijk vereiste aanrijtijden onder druk komen, kunnen we optimalisaties voorstellen. Ook kunnen we specifieke snelheidsremmers gebruiken die voor een brandweerauto weinig hinder opleveren. Hulpdienstenroutes gaan in principe nooit over ETW30.

Het netwerk is weergegeven op figuren 27, 28, 29 en digitaal via [BJ9468 - Huidige en Gewenste verkeersnetwerken Oost Gelre](#)



Figuur 27: Netwerk nood- en hulpdiensten.





Impressie van maatregelen



4 Impressie van maatregelen

Onderstaande twee maatregelen zijn fictief en ter illustratie van het detailniveau. In het pakket maatregelen dat we nog opstellen, beschrijven we de maatregelen en de achtergrond.

We prioriteren alle maatregelen op basis van een aantal op te stellen criteria. Met deze prioritering is op een onderbouwde wijze voor iedereen duidelijk waar we als eerste op moeten inzetten.

4.1 Maatregelen

We beschrijven twee fictieve maatregelen.

Maatregel 1: Weg A: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid en deze weg is onderdeel van het fietsnetwerk. Uit de participatie komt deze weg vaak als onveilig naar voren.

Maatregel 2: Weg B, tussen Brink en Dorpsstraat:

- Weg: snelheid terugbrengen naar 30 km/u, inrichten als GOW30;
- Weg: verbeteren van de fietsvoorzieningen;
- Kruising C: verbeteren verkeersveiligheid.

4.2 Achtergrond

Maatregel 1:

- Uit de analyse blijkt dat er op deze weg te hard wordt gereden. Het is een 60 km/u-weg, maar de snelheid ligt veel hoger. Bovendien is deze weg onderdeel van het fietsnetwerk;
- De analyse wordt ondersteund door de participatie. Veel inwoners hebben op de kaart aangegeven deze weg gevaarlijk te vinden;
- Maatregelen kunnen zijn: het aanbrengen van plateaus, het verbeteren van fietsstroken, het aanleggen van vrijliggende fietspaden of een combinatie. Op figuren 30 en 31 is een voorbeeld weergegeven;
- Deze maatregel helpt mee bij het realiseren van ambities 4, 5 en 8.

Maatregel 2:

- In het gewenste autonetwerk is deze weg aangeduid als GOW30. Op dit moment is deze weg een GOW50. Met het aanpassen van deze weg en het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u, dient ook de inrichting van de weg te kloppen met een GOW30. De snelheid moet passend zijn;
- De weg is onderdeel van het gewenste fietsnetwerk. De huidige fietsvoorzieningen, smalle fietsstroken, voldoen niet aan de kaders voor het fietsnetwerk. Deze moeten verbeterd worden;
- Kruising C komt naar voren in de ongevallenanalyse. In de afgelopen 5 jaar zijn hier relatief veel ongevallen geregistreerd. We willen daarom de verkeersveiligheid op deze kruising verbeteren;
- Deze maatregel helpt mee bij het realiseren van ambities 1, 2 en 8.

4.3 Uitwerking

De keuze voor passende maatregelen is niet eenvoudig. Dit is geen onderdeel van het mobiliteitsplan, omdat:

- Oplossingen zijn er in verschillende vormen en maten. Sommige oplossingen zijn effectiever dan andere, maar kunnen ook een ander kostenplaatje of langere procedure richting uitvoering hebben. Voor elke maatregel is een uitwerking nodig waarin dit op een rij wordt gezet, waarna er gemotiveerd een keuze gemaakt kan worden;
- Het verbeteren van fietsvoorzieningen kan bijvoorbeeld door het verbreden van fietsstroken, het aanleggen van vrijliggende fietspaden of het zorgen voor een alternatieve fietsroute. Deze opties hebben verschillende uitwerkingsniveaus, procedures, doorlooptijden en kosten. Voor de mogelijkheden moet dit in beeld gebracht worden waarna, een keuze gemaakt kan worden;
- Wellicht kunnen maatregelen in combinatie met elkaar aangepakt worden. Bij het vormgeven van de weg als GOW30 kan er mogelijk direct ruimte gevonden worden voor betere fietsvoorzieningen. De kruising is onderdeel van het wegvak, dus deze zou ook meteen meegenomen kunnen worden;
- Maatregelen kunnen ook gefaseerd uitgevoerd worden, bijvoorbeeld vanwege beperkte financiën. In het voorbeeld kan bijvoorbeeld eerst de kruising worden aangepakt en later het hele wegvak;
- Voor uitwerking en uitvoering van maatregelen speelt passende participatie een belangrijke rol.



Figuur 30: Voorbeeld van aanpak 60 km/u-weg. Situatie voor aanpak



Figuur 31: Voorbeeld van aanpak 60 km/u-weg. Situatie na aanpak