

## Reactie op de mobiliteitsupdates Groenlo en Lichtenvoorde

In maart zijn de mobiliteitsupdates voor Groenlo en Lichtenvoorde gepubliceerd en gepresenteerd. De inwoners en andere betrokken partijen zijn uitgenodigd om hierop te reageren en met ons in gesprek te gaan. Deze reacties en gesprekken zijn erg waardevol geweest en hebben geleid tot onderstaande inzichten en aanvullingen op de mobiliteitsupdates. Wij bedanken iedereen die hier een bijdrage aan heeft geleverd.

In de mobiliteitsupdates zijn we ingegaan op de termijn van nu t/m 2024, de termijn waarin ook het huidige Integraal Verkeersprogramma 2014-2024 afloopt. De ontwikkelingen en inzichten zorgen er wel voor dat een tussentijdse update van de hoofdstructuur van Groenlo en Lichtenvoorde is opgenomen in de mobiliteitsupdates. Hiermee zijn voor de kernen Groenlo en Lichtenvoorde de verkeerscirculatieplannen voorzien van een update. In 2024 zal dit voor de gehele gemeente volgen.

De inzichten en aanvullingen naar aanleiding van het bespreken van de mobiliteitsupdates zijn onderverdeeld in drie thema's:

1. 30km/uur binnen de bebouwde kom
2. Doorgaand vrachtverkeer
3. Extra verbinding zuidelijke woonwijken Lichtenvoorde

## 1. 30km/uur binnen de bebouwde kom

Veel inwoners maken zich zorgen om de veiligheid en snelheid op wegen. Op wegen waar fietsers en autoverkeer op dezelfde rijbaan rijdt binnen de bebouwde kom wordt de nieuwe norm daarom 30 km/uur. Dit zal gelden voor alle kernen in Oost Gelre.

Landelijk wordt gewerkt aan nieuwe richtlijnen om ook gebiedsontsluitingswegen, waar fietsers geen eigen plek op de rijbaan (zoals een vrijliggend fietspad) hebben, terug te brengen naar 30 km/uur. In hoofdstuk 2 van zowel de mobiliteitsupdate van Groenlo als Lichtenvoorde, is al aangegeven alle erftoegangswegen (uitgezonderd bedrijventerreinen) tot 30km/uur wegen aan te wijzen.

Maar ook op enkele gebiedsontsluitingswegen heeft de fietser geen eigen plek op weg, het voorstel is daarom ook op die wegen 30km/uur in te stellen. Het gaat daarbij om de volgende wegen:

### Groenlo

- Borculoseweg (GOW)
- Ruurloseweg (GOW)
- Winterswijkseweg (ETW1)
- Industrieweg (ETW1)
- Parallelweg (ETW1)
- Wegen 'Laarberg' (ETW/ETW1)

### Lichtenvoorde

- Varsseveldseweg (GOW)
- Het Brook (v.a. Het Veen) (GOW)
- Aaltenseweg (GOW)
- James Wattstraat (GOW)
- Wegen 'De Kamp' (ETW/ETW1)

Aandachtspunten hierbij zijn de nieuwe richtlijnen (GOW30), de routes voor hulpdiensten en OV en de mogelijkheid om verkeer te ontvlechten indien dat een logischere keuze is. Ook het snelheidsregime op bedrijventerreinen is een aandachtspunt, de wegen zijn hier recht en breed.

Idealiter worden alle wegen ook direct aangepast conform de geldende richtlijnen voor de inrichting van een 30km/uur weg. Voor alle erftoegangswegen wordt hier inmiddels een inventarisatie gemaakt en is een budget van €200.000 beschikbaar (samen met het aanpakken van de nieuwe komgrenzen). Voor de gebiedsontsluitingswegen 30km/uur (GOW30) zijn nog geen richtlijnen bekend. Voor de eenduidigheid wordt toch op alle wegen, ook als deze nog niet helemaal conform de 30km/uur richtlijnen zijn ingericht, 30 km/uur ingesteld. Het alleen plaatsen van een 30km/uur bord, zonder aanpassing aan de weg, zal niet het maximale effect hebben. En er kan zelfs sprake zijn van schijnveiligheid. Hier wordt echter de keuze gemaakt voor duidelijkheid, boven het wachten op alle infrastructurele maatregelen die nodig zijn om alle wegen conform 30km/uur in te richten. Het streven is daarom ook de inrichting van de wegen vervolgens aan te passen aan de geldende maximumsnelheid.



## 2. Doorgaand vrachtverkeer

Vrachtverkeer door de kernen maakt gebruik van de gebiedsontsluitingswegen. Echter heeft niet al het vrachtverkeer op deze gebiedsontsluitingswegen een bestemming in de kernen, maar is 'doorgaand' vrachtverkeer. Het streven is voor alle kernen binnen de gemeente Oost Gelre een 'verbod voor vrachtverkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer' binnen de bebouwde kom in te stellen, om dit doorgaand vrachtverkeer tegen te gaan.

Om een dergelijk ingrijpend verkeersbesluit te nemen is nader onderzoek nodig naar de herkomst & bestemming van het vrachtverkeer in de kernen en de aantallen vrachtwagens. Ook moeten de transporteurs in de gelegenheid zijn mogelijke problemen die zij hierdoor gaan ondervinden aan te kaarten, zodat hiervoor een oplossing gevonden wordt. Alleen met die stappen kan een onderbouwd verkeersbesluit genomen worden.

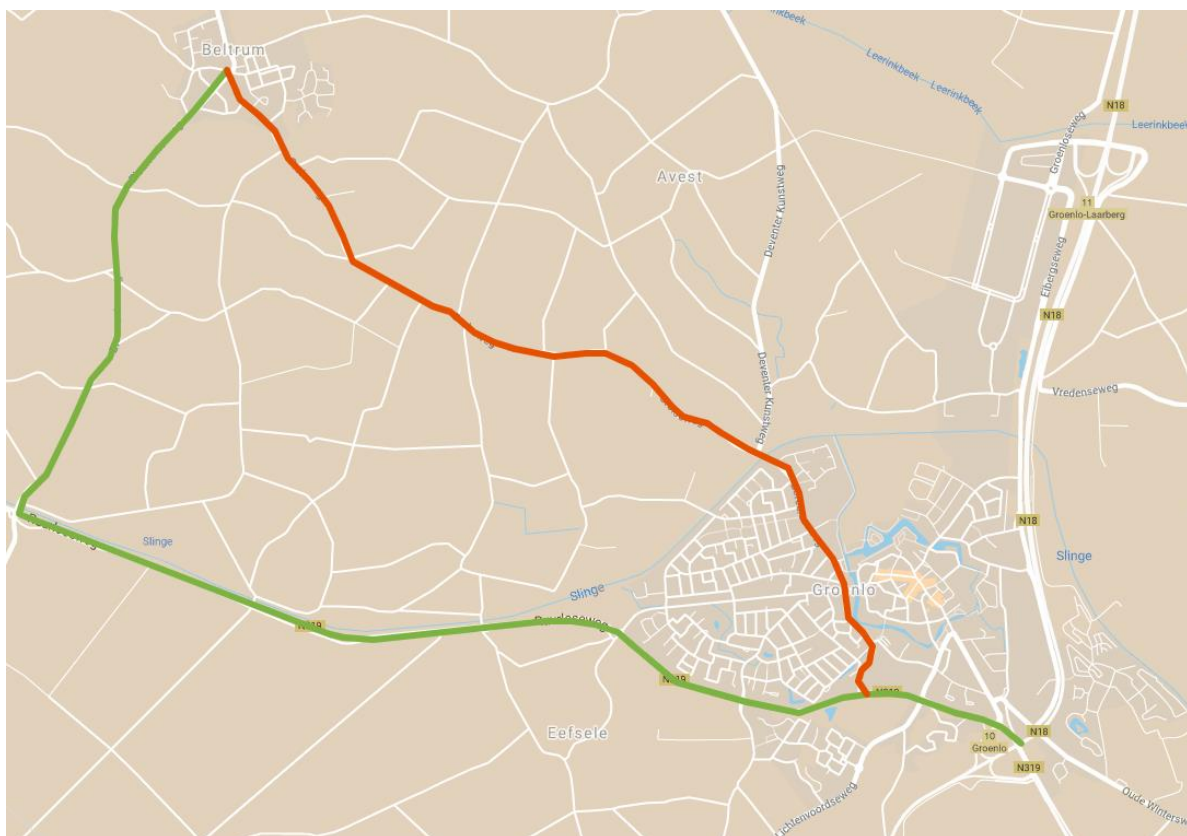
Onderstaand wordt de problematiek met vrachtverkeer nog beschreven voor de kernen Lichtenvoorde en Groenlo.

### 2.1 Groenlo

Het onderwerp 'vrachtverkeer door Groenlo' wordt onvoldoende aangehaald in de mobiliteitsupdates. Er zijn zorgen over vrachtverkeer dat over de Borculoseweg rijdt. Daarnaast over vrachtverkeer dat afrit 10 Groenlo op de N18 gebruikt, waar afrit 11 Laarberg de veiligere keuze zou zijn.

Voor het vrachtverkeer dat over de Borculoseweg rijdt is een alternatief beschikbaar (zie figuur 1). Door middel van een brief aan vele transporteurs in de omgeving is dit kenbaar gemaakt. Ook worden er gesprekken gevoerd met de grootste transporteurs.

Voor het vrachtverkeer van en naar de Laarberg blijft het belangrijk dat er een goede oost-west verbinding komt naar de Laarberg. Hier is reeds onderzoek met onze buurgemeenten, maar heeft geen concreet vervolg gekregen. Ook kan een gedeeltelijk verbod voor vrachtverkeer op de Industrieweg er voor zorgen dat meer vrachtverkeer gebruik maakt van afrit 11 Laarberg. Ook voor die optie is onderzoek en participatie met de bedrijven op verschillende bedrijventerreinen noodzakelijk.



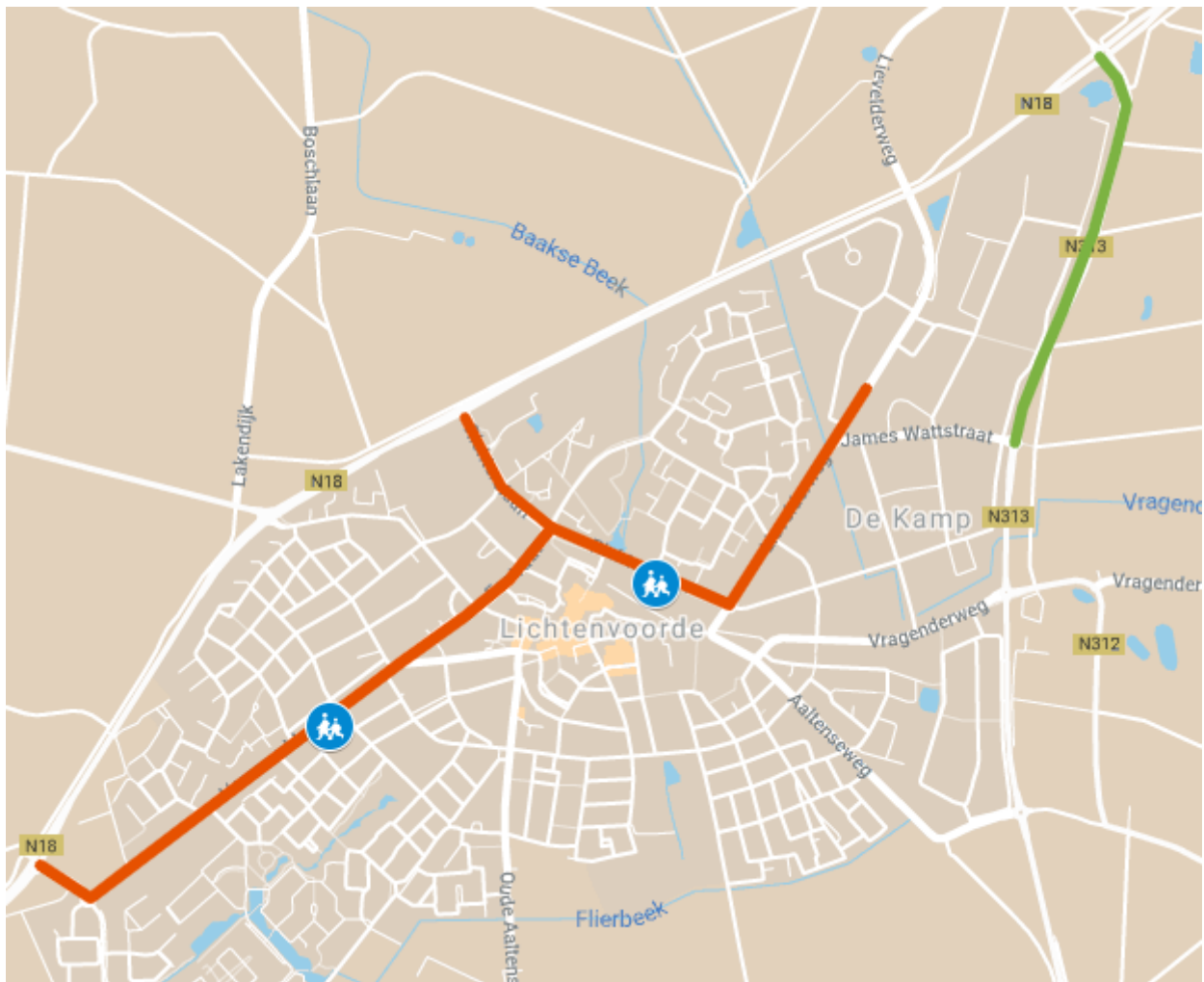
Figuur 1: Beltrum - Groenlo (groen = gewenste route, rood = ongewenste route)

## 2.2 Lichtenvoorde

Ook in Lichtenvoorde wordt overlast ervaren door 'doorgaand' vrachtverkeer. Vrachtverkeer maakt gebruik van de Varsseveldseweg, Richterslaan en Lievelderweg om industrieterrein De Kamp te bereiken, waar de geschikte route de Hamelandweg (N319) is. Zeker met de komst van het IEKC en de samenvoeging van basisschool De Leeuw is dit erg belangrijk. Ook op Lievelderweg zorgt het vrachtverkeer voor een onveilig gevoel.

Ook de Aaltensweg wordt gebruikt door doorgaand vrachtverkeer en de hoogtebegrenzer aan de Vragenderweg wordt regelmatig kapotgereden. Daarnaast is een toename van verkeer te verwachten door de uitbreiding van Lindebrook.

De Varsseveldseweg, Aaltenseweg, Lievelderweg en de Richterslaan zijn allen gebiedsontsluitingswegen en moeten daarom toegankelijk blijven voor vrachtverkeer dat in de kern van Lichtenvoorde moet zijn. Echter, doorgaand vrachtverkeer moet wel geweerd worden van deze wegen. Een mogelijke oplossing zou een knip voor vrachtverkeer zijn bij de aansluiting Richterslaan - Lievelderweg. Echter, moet hier eerst zorgvuldig onderzoek naar gedaan worden, om te voorkomen dat hierdoor juist meer ongewenste bewegingen van vrachtverkeer veroorzaakt worden. Wederom vraagt dit ook participatie van de transporteurs en bedrijven.



Figuur 2: Vrachtverkeer De Kamp (groen = gewenste route, rood = ongewenste route)

### 3. Extra verbinding zuidelijke woonwijken Lichtenvoorde

In het Integraal Verkeersprogramma 2014-2024 staat:

*'Voor de lange termijn bestaat de mogelijkheid om een aansluiting te maken tussen de weg Het Brook en de Oude Aaltenseweg. De zuidelijke woonwijken van Lichtenvoorde worden hierdoor beter ontsloten in de richting van het centrum van Lichtenvoorde. In een nader onderzoek wordt nut en noodzaak van deze verbinding onderzocht. (U12-14)'*

Deze wens blijft ook als reactie op de mobiliteitsupdate Lichtenvoorde duidelijk naar voren komen. Nu ook de Frans ten Boschstraat ter hoogte van de Varsseveldseweg is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, is deze wens bij inwoners zelfs weer actueler geworden.

Een iets minder ingrijpende nieuwe aansluiting kan ook gezocht worden in een verbinding van Het Brook met de Willem Geurink-/Martin Lelivelstraat. Of een doortrekking van de Kievitstraat met de Willem Geurink-/Martin Lelivelstraat.

Het aanleggen van een nieuwe weg moet onderzocht worden. Zowel bestemmingsmatig als op het gebied van doorstroming. Ook heeft dit gevolgen voor de aanwonenden. Zij zullen hierdoor een extra ontsluitingsmogelijkheid van de wijk krijgen, maar mogelijk trekt dit ook extra verkeer aan.

Na het gereedkomen van het IEKC en na het gereedkomen van de afsluiting van het kruispunt Zieuwentseweg – N18 voor gemotoriseerd verkeer worden verkeertellingen gehouden in Lichtenvoorde. Dit zal inzicht geven in de nieuwe verkeersstromen in die nieuwe situatie.

Parallel daaraan zal de haalbaarheid van het aanleggen van een nieuwe weg op de genoemde locaties onderzocht worden.

### 4. Aanvullende acties uitvoeringsprogramma

Onderstaand staan de aanvullende acties op de drie besproken thema's uit deze oplegnotitie. Deze acties zijn aanvullende op de uitvoeringsprogramma's van de mobiliteitsupdates Groenlo en Lichtenvoorde.

- Instellen 30km/uur op alle wegen waar de fiets geen eigen plek op de rijbaan heeft
- Oost-west verbinding Laarberg;  
samenwerking Duitsland, Winterswijk, Berkelland en regio 8RHK hervatten & intensiveren
- Blijvend in overleg met grote transporteurs een aandacht voor geschikte routes vrachtverkeer
- Onderzoek en participatie vrachtverkeer Industrieweg toevoegen aan 'Visie oude N18'
- Onderzoek herkomst, bestemming en intensiteit vrachtverkeer, ten behoeve van:
  - Verbod vrachtverkeer uitgezonderd bestemmingsverkeer in alle kernen (bebouwde kom)
  - Mogelijkheid 'knip' vrachtverkeer t.h.v. Richterslaan – Lievevelderweg
- Onderzoek en participatie extra ontsluitingsweg zuidelijke woonwijken Lichtenvoorde