



gemeente

**Oost Gelre**

# Mobiliteitsupdate Groenlo

2021 - 2024



# INHOUDSOPGAVE

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Waarom nu deze update?	3
1.2 Wat is het doel?	3
1.3 Wat is nodig?	3
1.4 Leeswijzer	3
1.5 Communicatie en participatie	3
<b>2. Landelijke ontwikkeling, motie 30 km/u binnen de bebouwde kom</b>	<b>4</b>
2.1 Uitbreiden van de verblijfsgebieden	4
2.2 Doel voor de komende jaren en toekomst?	4
<b>3. Recente ontwikkelingen in Groenlo</b>	<b>5</b>
3.1 Aanpassingen volgend op de opening van de nieuwe N18 in 2018	5
3.2 Openbaar vervoer	5
3.3 BommelWereld	5
3.4 Doorfietsroute	5
3.5 Sporthal	5
3.6 Integraal Kindcentrum (IKC)	5
3.7 Parkeerontwikkelingen	5
<b>4. Aanpassingen volgend op de opening van de nieuwe N18 in 2018</b>	<b>6</b>
4.1 Welke effecten?	6
4.2 Welke impact?	6
4.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen	6
4.4 Uitvoeringsprogramma	7
<b>5. Openbaar vervoer</b>	<b>8</b>
5.1 Welke effecten?	8
5.2 Welke impact?	8
5.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen	9
5.4 Uitvoeringsprogramma	9
<b>6. BommelWereld</b>	<b>10</b>
6.1 Welke effecten?	10
6.2 Welke impact?	10
6.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen	10
6.4 Uitvoeringsprogramma	10
<b>7. Doorfietsroute</b>	<b>11</b>
7.1 Welke effecten?	11
7.2 Welke impact?	11
7.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen	11
7.4 Uitvoeringsprogramma	11
<b>8. Sporthal</b>	<b>13</b>
8.1 Welke effecten?	13
8.2 Welke impact?	13
8.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen	13
8.4 Uitvoeringsprogramma	13
<b>9. Integraal Kindcentrum (IKC)</b>	<b>14</b>
9.1 Welke effecten?	14
9.2 Welke impact?	14
9.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen	14
9.4 Uitvoeringsprogramma	14
<b>10. Verkeersstructuur</b>	<b>15</b>
<b>11. Verkeerskundige aandachtspunten</b>	<b>16</b>
<b>12. Uitvoeringsprogramma</b>	<b>17</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>17</b>

# 1. INLEIDING

## 1.1 Waarom nu deze update?

De gemeente Oost Gelre heeft haar verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2014-2024 verwoord in het "Integraal verkeersprogramma Oost Gelre 2014-2024". Het door de gemeenteraad vastgestelde mobiliteitsbeleid geldt nog steeds als basis, dit is nog steeds vigerend en loopt door tot 2024. Sinds het opstellen van dit integraal verkeersprogramma is het bijbehorende uitvoeringsprogramma voor een groot deel gereed. De grootste aanpassing voor Groenlo is het gereedkomen van de huidige N18, daarnaast staan er enkele ruimtelijke ontwikkelingen met effect voor het verkeer op de planning. Dit vraagt om een tussentijdse update van het vigerende mobiliteitsbeleid als gevolg van ontstane ontwikkelingen en een doorkijk voor de komende jaren. Het is namelijk wenselijk om het vigerende beleid aan het einde van de looptijd (2024) volledig te vernieuwen. Dat is een mooi en goed moment om nieuw beleid te combineren en af te stemmen binnen de omgevingsvisie; een strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie is een verplicht instrument binnen de nieuwe Omgevingswet, die de komende jaren definitief haar intrede zal doen.

## 1.2 Wat is het doel?

Het door de gemeenteraad vastgestelde en vigerende Integrale Verkeersprogramma biedt een goede basis voor de mobiliteit in Groenlo en behoudt deze functie ook de komende jaren. Bestaande en toekomstige ontwikkelingen maken een aanscherping van bepaalde onderdelen wenselijk, zodat we ook de komende jaren sturing kunnen geven aan mobiliteitsveranderingen en de gevolgen voor de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van inwoners en weggebruikers. Het doel is ook om een beeld te schetsen hoe we de komende jaren met ontstane mobiliteitsvraagstukken omgaan. En op welke manier we deze zo efficiënt mogelijk laten meedraaien in de uitwerking van lopende projecten of geplande onderhoudswerkzaamheden.

## 1.3 Wat is nodig?

In deze update schetsen we noodzakelijke en wenselijke (verkeers)maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid de komende jaren. Om (onderdelen van) verbeteringen van verkeerssituaties ook werkelijk uit te voeren is budget nodig. Veel van de benodigde aanpassingen zijn al belegd in projecten; voor enkele aanpassingen is nog aanvullend budget nodig.

## 1.4 Leeswijzer

In voorliggend document gaan we eerst in op bestaande en toekomstige ontwikkelingen. Vervolgens kijken we naar de effecten van de ontwikkeling op de mobiliteit en uiteindelijk gaan we in op de impact voor de wijken en wegen in Groenlo. Een totaalbeeld geven we in een overzicht van de verkeersstructuur en verkeerskundige aandachtspunten.

## 1.5 Communicatie en participatie

De voorgestelde aanpassingen hebben effect op het plangebied, en vaak ook op het onderliggende wegennet. Goede communicatie en participatie is dan ook van belang. We gaan daarom tijdig in gesprek met bewoners, ondernemers, stakeholders en andere belanghebbenden.

Voor elk uitvoeringsplan starten we samen met de aannemer/uitvoerder een wijk-/plangericht communicatie- en participatietraject. Daarbij bepalen we hoe we de communicatie en participatie vormgeven, wie we daarbij betrekken, wanneer we dat doen, en welke middelenmix het meest geschikt is.



Snelheidsregimes en bebouwde komgrenzen Groenlo

**“Tweede Kamer stemt in met limiet van 30 km/u binnen de bebouwde kom”**

In oktober van 2020 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een motie om de geldende limiet van 50 km/u binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/u. Het doel en de hoop is om het aantal verkeersslachtoffers, onder voornamelijk voetgangers en fietsers, te verminderen. Bij de nieuwe standaard van 30 kilometer per uur kunnen uitzonderingen gelden, waarbij gedacht moet worden aan doorgaande wegen, alleen als het veilig kan.

## 2. LANDELIJKE ONTWIKKELING MOTIE 30 KM/U BINNEN DE BEBOUWDE KOM

### 2.1 Uitbreiden van de verblijfsgebieden

Het besluit van de Tweede Kamer sluit mooi aan op de lopende ontwikkeling in de gemeente Oost Gelre; het uitbreiden van woon- en verblijfsgebieden en schoolomgevingen waar 30 km/u de basis is of moet worden. In Groenlo is in de meeste woongebieden al een 30 km/u zone ingesteld. Hierbij gelden uitzonderingen; we geven hieraan alleen uitvoering op locaties waar het ook echt verkeersveilig kan.

In Groenlo worden de basisscholen geconcentreerd op drie locaties, te weten aan de Karel Doormanstraat, de Wheme en de Buitenschans. Al deze locaties liggen al in een 30 km/u zone.

Naast het instellen van een 30 km/u zone, is het ook belangrijk de wegen als zodanig in te richten. Het begin en einde van deze zones duiden we duidelijk en herkenbaar aan met behulp van bebording. Op essentiële locaties voorzien we in fysieke infrastructurele maatregelen, zoals op kruispunten en aansluitingen met de te behouden 50 km/u wegen.

### 2.2 Doel voor de komende jaren en toekomst?

Het doel is om de standaardlimiet van 30 km/u binnen de bebouwde kom, waar het veilig kan en de weginrichting het mogelijk maakt, geleidelijk vanuit het centrum en de bestaande 30 km/u woonwijken verder uit te breiden.

Op bepaalde wegen blijft een limiet van 50 km/u gelden in het kader van de bereikbaarheid en afwikkeling van verkeer in Groenlo. Juist om te voorkomen dat verkeer onwenselijke routes gaat zoeken door woongebieden, met alle gevolgen en overlast van dien.

## 3. RECENTE ONTWIKKELINGEN IN GROENLO

Welke ontwikkelingen zijn de afgelopen jaren gestart en welke ontwikkelingen gaan de komende jaren spelen? Hieronder staan de voornaamste ontwikkelingen die een effect (gaan) hebben op de mobiliteit in Groenlo.

### 3.1 Aanpassingen volgend op de opening van de nieuwe N18 in 2018

In 2018 is de N18 in zijn huidige vorm opgeleverd. Dit heeft gevolgen gehad voor het aantal aansluitingen bij Groenlo en daarmee voor de verkeersstromen in en rondom Groenlo. Aandachtspunten hierbij zijn de Rabobankkruising, het gedeelte 'oude Twente-route' ter hoogte van de Laarberg en de routes voor vrachtverkeer.

### 3.2 Openbaar vervoer

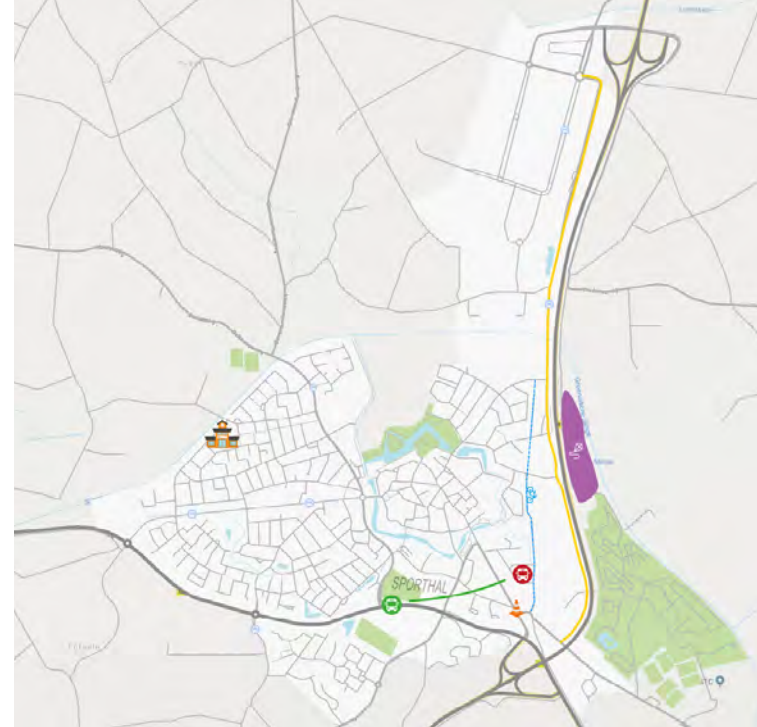
Voor openbaar vervoer is Groenlo afhankelijk van goede busverbindingen en aansluitingen op de treinen op treinstation Lichtenvoorde-Groenlo. Recent is buslijn 72 een andere route gaan rijden, is de wens uitgesproken om van buslijnen 73 en 74 hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) lijnen te maken en wordt verkend of het huidige busstation aan de Parallelweg in het kader daarvan verplaatst kan worden naar een locatie aan de Barkenkamp.

### 3.3 BommelWereld

Op de huidige locatie van tuincentrum Groenrijk zijn plannen voor het ontwikkelen van BommelWereld. Een themapark waarin de wereld van striptekenaar Marten Toonder wordt nagebouwd. Een themapark trekt dagjesmensen aan zorgt daarmee voor extra verkeer van en naar Groenlo.

### 3.4 Doorfietsroute

In Groenlo wordt de fietsroute, verbinding noord-zuid, tussen de Eibergseweg en de Oude Winterswijkseweg verbeterd. Het project is onderdeel van de route Eibergen-Groenlo-Winterswijk en ligt op het hoofdfietsnet van de provincie Gelderland als type 'doorfietsroute'.



*Recente ontwikkelingen Groenlo met invloed op het verkeer in Groenlo (bron onderliggende kaart: Google MyMaps)*

### 3.5 Sporthal

Op het Marianumterrein komt een nieuwe sporthal. Het terrein krijgt een nieuwe ontsluiting op de Barkenkamp, waardoor we het kruispunt moeten aanpassen. Ook houden we bij de ontwikkeling rekening met het busstation, dat mogelijk ook op die locatie komt.

### 3.6 Integraal Kindcentrum (IKC)

Op de huidige locatie van de St. Willibrordusschool wordt een Integraal Kindcentrum (IKC) gerealiseerd. De huidige school en kinderopvang krijgen een plek in dit gebouw. Bij de inrichting van de buitenruimte van de school is aandacht voor de bereikbaarheid per fiets en te voet. Daarnaast krijgt de school een Kiss & Ride voor het halen en brengen van kinderen per auto.

### 3.7 Parkeerontwikkelingen

In het centrum van Groenlo is er bij ontwikkelingen vaak geen plek om te voorzien in parkeren op eigen terrein. Gevolg is dat de parkeerdruk in het centrum toeneemt als de ontwikkelingen wel doorgaan. Daarnaast heeft het elektrisch rijden heeft een vlucht genomen en de ontwikkeling om te voorzien in een dekkend netwerk van openbare e-laadpunten is volop bezig. Deze parkeerontwikkelingen zijn opgenomen in de bijgevoegde MEMO parkeren Groenlo.



## 4. AANPASSINGEN VOLGEND OP DE OPENING VAN DE NIEUWE N18 IN 2018

In 2018 is de N18 in zijn huidige vorm gereedgekomen. Hierdoor zijn enkele aansluitingen op de 'Twenteroute' komen te vervallen. De kern van Groenlo is nu alleen nog ontsloten op de N18 via afslag 10 - Groenlo en afslag 11 - Laarberg. Hiervoor is een parallelstructuur aangebracht. Wel zijn de verkeersstromen in Groenlo hierdoor veranderd. Dit zorgt voor enkele knelpunten.

### 4.1 Welke effecten?

Bij de entree van Groenlo, op het kruispunt van de Oude Winterswijkseweg met de Winterswijkseweg, heeft de toenemende verkeersdruk te geresulteerd in een gevoel van onveiligheid. Veel verschillende verkeersstromen komen op dit kruispunt samen en met name fietsers ervaren dit kruispunt als onveilig.

Een gedeelte van de oude Twenteroute ligt als parallelstructuur naast de nieuwe N18, bestaande uit de Industrieweg en Eibergseweg, ook wel de 'oude N18'. Het wegvak op de Laarberg tussen grofweg Den Sliem en de Noordgang is niet voorzien van een nieuwe weginrichting. Hiermee is de inrichting niet passend voor het huidige gebruik.

### 4.2 Welke impact?

#### 4.2.1 Kruispunt Oude Winterswijkseweg - Winterswijkseweg

Om het kruispunt Oude Winterswijkseweg met de Winterswijkseweg te ontlasten is al een vrachtwagenverbod (uitgezonderd bestemmingsverkeer) op de Industrieweg/Eibergseweg (oude N18) ingesteld. Ook staan er (tijdelijke) verkeersregelaars op het kruispunt. Om meer bescherming aan de fietsers te bieden is een nieuw ontwerp voor het kruispunt gemaakt. Hierin leggen we vrijliggende fietspaden aan naar de noord- en zuidzijde van het kruispunt. Ook stellen we voorrang voor fietsers in en worden de bochten op de Oude Winterswijkseweg verbreed.



Presentatietekening herinrichting kruispunt Winterswijkseweg - Oude Winterswijkseweg

#### 4.2.2 'Oude N18'?

Het geldende snelheidsregime op een gedeelte van de oude N18 van 50km/u is niet passend bij de weginrichting. Daarnaast zijn er fietspaden aan twee kanten van de weg. Veel fietsers fietsen echter tegen de richting in op het fietspad aan de westzijde.

### 4.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen

#### 4.3.1 Kruispunt Oude Winterswijkseweg - Winterswijkseweg

Bovengenoemde maatregel, het realiseren van een nieuw kruispunt, biedt naar verwachting in de basis een goede oplossing voor de huidige verkeersknelpunten in Groenlo Oost. Deze maatregel verandert echter niets aan de verkeersstructuur in het gebied waar veel verkeersstromen bij elkaar komen. Er is al een quick scan uitgevoerd om ook op dat gebied naar oplossingsrichtingen te zoeken. Monitoring

van de nieuwe verkeerssituatie zal uitwijzen of we op de langere termijn een vervolgfaweging moeten maken over meer structurele oplossingen, waarbij ook de verkeersstructuur wordt aangepakt. Uit de quick scan kwam hier een nieuwe entree of rotonde uit naar voren.

#### 4.3.2 'Oude N18'

Voor de herinrichting van de oude N18 zijn nog geen concrete plannen. De weg is kadastraal nog eigendom van Rijkswaterstaat, maar de gemeente treedt al wel op als eigenaar. Vooruitlopend op de definitieve overdracht van de weg maken we een visie voor het gebied.

#### 4.4 Uitvoeringsprogramma

Vorbereiding	Uitvoering	Project
2020	2021	Herinrichting kruispunt Winterswijkseweg-Oude Winterswijkseweg
Langere termijn		Herinrichting gebied 'oude N18'

## 5. OPENBAAR VERVOER

Als gemeente dragen we bij aan het realiseren van de doelstellingen van de regio Achterhoek op het gebied van OV uit het uitvoeringsplan mobiliteit regio Achterhoek. Dit zijn 'uitwerken van buslijnen van het kernnet' en 'OV-aansluitingen optimaliseren (visgraatmodel)'.

Een effect van de aanpassing van de huidige N18 is de ongunstige ligging van het huidige busstation Groenlo ten opzichte van de N18. Buslijnen 73 (Winterswijk - Enschede) en 74 (Doetinchem - Enschede) die gebruik maken van de N18 en in Groenlo alleen stoppen op het busstation, hebben een te onzekere reistijd van en naar het busstation. De provincie Gelderland voert daarom een verkenning uit naar een nieuw busstation op de locatie Barkenkamp.

Een andere ontwikkeling op het gebied van openbaar vervoer in Groenlo is de nieuwe route van Buslijn 72 (Lichtenvoorde - Neede). Voorheen was de bus voor inwoners uit Groenlo West geen aantrekkelijk vervoersmiddel naar treinstation Lichtenvoorde-Groenlo. Ook bedrijventerrein Laarberg dat zich steeds verder ontwikkelt had geen goede busverbinding. Alleen de buurtbus 198 reed hier 1x per uur en de dienstregeling startte te laat om daarmee 's ochtends tijdig op de werklocatie te arriveren.

### 5.1 Welke effecten?

Door het aanleggen van een nieuw busstation op de locatie Barkenkamp willen we een meer betrouwbare verbinding realiseren voor bussen 73 en 74 naar de N18. Op die manier blijft Groenlo verzekerd van de aansluiting op de hoogwaardige buslijnen in de richtingen van Enschede, Winterswijk en Doetinchem.

Met de nieuwe route van buslijn 72 wordt Groenlo West ontsloten met de bus en krijgt ook de Laarberg een goede busverbinding. Ook verbetert de overstap van buslijn 72 naar de trein in Lichtenvoorde-Groenlo. Circa 30% van de reizigers van lijn 72 gebruikt deze om over te stappen op de trein op treinstation Lichtenvoorde-Groenlo. Zelfs 50% van de reizigers op dit treinstation gebruikt lijn 72 als voor-/natransport.



Beschikbare ruimte mogelijke nieuwe locatie busstation Groenlo aan de Barkenkamp

### 5.2 Welke impact?

#### 5.2.1 Busstation Groenlo

De realisatie van een nieuw busstation aan de locatie Barkenkamp zal een aanzienlijke ruimtelijke impact hebben. Hoe het busstation eventueel vormgegeven gaat worden is nog niet bekend. Ook zal er aandacht zijn voor de ontsluiting van het busstation. Bussen moeten veilig en snel aan en af kunnen rijden. Ook moet het busstation goed bereikbaar zijn, met name te voet en per fiets, met voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen. Veilige toegang voor fietsers van en naar het busstation is een belangrijk item. De gezamenlijke stroom fietsers naar het Marianum, de nieuwe sporthal en een eventueel busstation is naar verwachting te groot om gebruik te maken van de huidige toegangswegen naar het terrein. Dit wordt verder onderzocht in de verkenning.



### 5.2.2 Buslijn 72

De impact van de nieuwe route van buslijn 72 uit zich in een viertal nieuwe bushaltes en een toename van bussen op een aantal wegen. Het gaat om twee nieuwe haltes aan de Ruurloseweg, een halte aan de Barkenkamp en een nieuwe halte aan de Batterij op de Laarberg. Daarnaast is ook de bestaande halte aan Den Sliem weer in gebruik genomen. De nieuwe route in Groenlo West loopt over de Barkenkamp, Deken Hooijmansingel, Ruurloseweg en de Rondweg (N319). De bus rijdt 1x per uur van station Lichtenvoorde-Groenlo via Groenlo West naar Groenlo Busstation, Laarberg, Eibergen en Neede. Daarnaast rijdt er 1x per uur een bus alleen van het station Lichtenvoorde-Groenlo naar Groenlo West. 's Avonds en in het weekend rijdt in plaats van buslijn 72, buslijn 470 over dit traject.

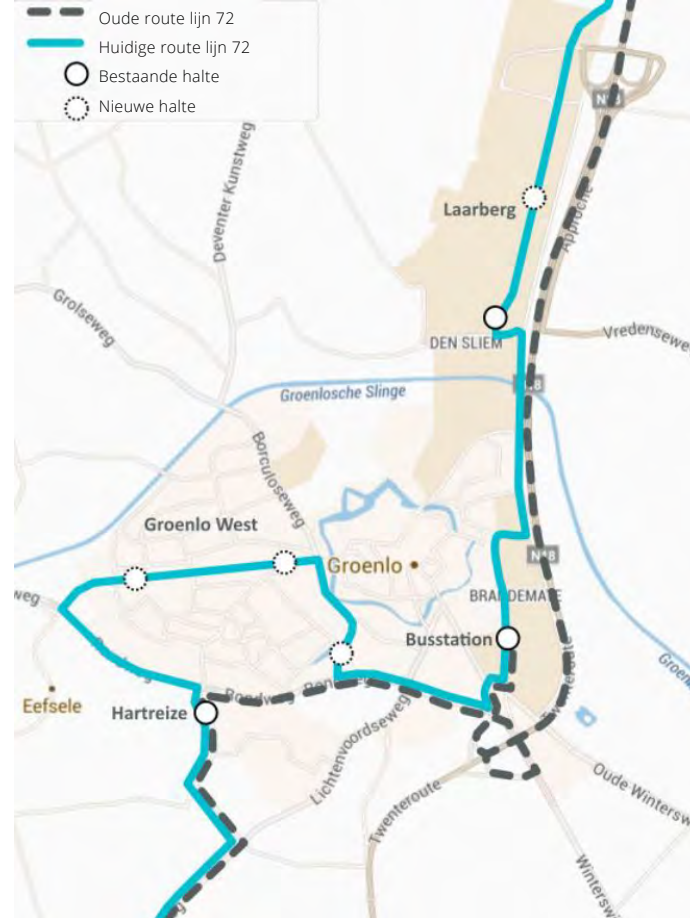
## 5.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen

### 5.3.1 Busstation Groenlo

De nieuwe locatie voor busstation Groenlo bevindt zich nog in de verkennende fase. De provincie Gelderland neemt de lead in dit proces en voert de nadere verkenning naar een nieuwe locatie uit. Als gemeente hebben we onze medewerking toegezegd aan deze verkenning. Bij deze verkenning spelen ook andere aspecten dan verkeersaspecten een rol.

### 5.3.2 Buslijn 72

De nieuwe route en bushaltes van buslijn 72 zijn door veel mensen goed ontvangen. Maar er zijn ook zorgen geuit over het gebruik en de veiligheid. De twee haltes aan de Ruurloseweg worden nader beschouwd. Ook monitoren we samen met de vervoerder of de nieuwe route inderdaad van toegevoegde waarde is voor de reizigers en voldoende wordt gebruikt. Door de huidige coronamaatregelen komt hier pas later in 2021 duidelijkheid over. Ook wordt onderzocht of een van de toekomstige waterstofbussen van Arriva in 2022 op buslijn 72 ingezet kan worden. Als buslijn 72 naar wens functioneert, richten we de nieuwe bushaltes verder in. Denk hierbij aan blokmarkering, voetpaden en enkele fietsenstallingen.



Huidige (blauwe) en oude (stippellijn) route buslijn 72 over Groenlo West en de Laarberg

## 5.4 Uitvoeringsprogramma

Vorbereiding	Uitvoering	Project
2021	2021	Inrichten nieuwe bushaltes buslijn 72, Laarberg en Barkenkamp (2 stuks)
2021	Onder voorbehoud 2021	Inrichten nieuwe bushaltes buslijn 72 aan de Ruurloseweg (2 stuks)
2021	Onbekend	Realisatie busstation Groenlo

## 6. BOMMELWERELD

Op de huidige locatie van tuincentrum Groenrijk zijn plannen voor het ontwikkelen van BommelWereld. Een themapark waarin de wereld van striptekenaar Marten Toonder wordt nagebouwd.

### 6.1 Welke effecten?

Een themapark trekt dagjesmensen aan zorgt daarmee voor extra verkeer van en naar Groenlo. Dit zal vooral een piekbelasting zijn bij het openen en bij sluiting van het park. Naar verwachting zorgt drukte in weekenden en feestdagen waarop het park geopend is, ook voor extra verkeersdrukte.

### 6.2 Welke impact?

Op de locatie van tuincentrum Groenrijk wordt het themapark ontwikkeld. Op deze locatie moet een goede ontsluiting komen en ook voldoende parkeergelegenheid. Verkeer zal hierbij vooral afkomstig zijn van de N18. Maar we moeten ook rekening houden met verkeer vanuit oostelijke richting, zoals vanuit Vreden en Winterswijk. Ook hebben we aandacht voor bezoekers die naast een bezoek aan het themapark een bezoek willen brengen aan het centrum van Groenlo.

### 6.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen

De realisatie van BommelWereld is nog in de planfase. Er worden onderzoeken uitgevoerd die moeten aantonen of de plannen realiseerbaar zijn. Onder deze onderzoeken valt ook een verkeerskundig onderzoek naar het parkeren en de ontsluiting van het park.

### 6.4 Uitvoeringsprogramma

Vooralsnog is onbekend of en wanneer BommelWereld in uitvoering gaat.



*Een sfeerimpressie van BommelWereld gezien vanaf de N18  
(Bron: Van der Heijden architecten)*

## 7. DOORFIETSRUTE

Er liggen plannen klaar om de fietsverbinding noord-zuid, tussen de Eibergseweg en de Oude Winterswijkseweg, te verbeteren. De huidige route is een goede directe noord-zuidverbinding, maar de inrichting van de fietspaden is minimaal.

### 7.1 Welke effecten?

De route is onderdeel van de fietsroute Eibergen-Groenlo-Winterswijk van het hoofd fietsnet van de provincie Gelderland, aangemerkt als type 'doorfietsroute'. Een doorfietsroute zorgt voor een vlotte fietsverbinding voor dagelijkse gebruikers, zonder per se te concurreren met de auto (zoals dat bij een snelfietsroute bijvoorbeeld wel het geval is). Hoewel de route dus niet direct een sneller alternatief biedt dan de auto, biedt de route wel een vlot en veilig alternatief.

Doordat de fietsroute op de juiste locatie ligt, een rechtstreekse verbinding geeft (geen omrijdfactor), maar op dit moment echt onvoldoende is vormgegeven, verwachten we dat er ná het opwaarderen hiervan meer fietsers gebruik gaan maken van de route. Deels zijn dit fietsers die een andere route kiezen, deels zijn dit nieuwe fietsers.

Gesprekken met bewoners geven aan dat het al een redelijk goed gebruikte fietsroute is. Als deze veilig en comfortabel in twee richtingen bereden kan worden, heeft dit een verdere aanzuigende werking. Ook geven buurtbewoners aan dat toeristen hen vaak aanspreken en de weg vragen. Als de route hiervoor geschikt is, nemen we de route daarom ook op in de bewegwijzering. Zo loopt de route tussen fietsknooppunt 39 (centrum Groenlo) en 52 (Zwolsse Veenweg richting natuurgebied) nu nog over de Marhulzenweg en Industrieweg, waar een gedeelte van deze nieuwe fietsroute straks een beter en veiliger alternatief is.

### 7.2 Welke impact?

Op de verschillende wegvakken zijn verschillende aanpassingen nodig. Deze staan hieronder beschreven en zijn weergegeven in de figuur.

- Oude Winterswijkseweg-Marhulzenweg  
*Verbreden bestaande fietsstroken van 1,35 m naar 1,7 m*
- Kruispunt Marhulzenweg  
*Fietsers uit de voorrang (in voorrang onveilig/onwenselijk)*
- Marhulzenweg - Eschweg  
*Aanleg fietspad van 3,0 m*
- Kruispunt Eschweg  
*Fietsers in de voorrang, d.m.v. plateau, fietspad loopt door over de rijbaan*
- Eschweg - Eibergseweg  
*Aanleg fietsstraat, aansluiten op de vrijliggende fietspaden*

### 7.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen

Voor deze doorfietsroute hebben we subsidie aangevraagd bij de provincie Gelderland. Om tot volledige realisatie te komen moet ook de gemeente een deel bijdragen. Bij de uitwerking voor de visie van de omgeving 'oude N18' besteden we ook aandacht aan de fietsstructuur, zodat ook ten noorden van de Eibergseweg deze fietsroute een echte doorfietsroute is.

### 7.4 Uitvoeringsprogramma

Vorbereiding	Uitvoering	Project
2020	Onder voorbehoud 2021	Aanleg doorfietsroute tussen de Eibergseweg en Oude Winterswijkseweg te Groenlo









Stedenbouwkundig plan binnensportaccommodaties Groenlo



Huidige en toekomstige verkeersstromen binnensportaccommodaties Groenlo

## 8. SPORTHAL

Op het Marianumterrein wordt een nieuwe sporthal ontwikkeld. De uitgangspunten bij deze ontwikkeling met betrekking tot verkeer zijn: veilige toegangswegen, dubbelgebruik van parkeren en rekening houden met de potentiële nieuwe locatie van busstation Groenlo (aan de Barkenkamp).

### 8.1 Welke effecten?

De realisatie van de sporthal zal een verkeersaantrekkende werking hebben. Met name in de avonden en de weekenden zal de sporthal veel gebruikt worden. Dit zal een toename in autoverkeer geven, maar naar verwachting komt ook een groot deel van de bezoekers op de fiets naar de sporthal.

### 8.2 Welke impact?

Om voor een veilige toegang tot het sportcomplex te zorgen, richten we het kruispunt Barkenkamp - Buitenschans opnieuw in. Het kruispunt sluit aan op een nieuw te realiseren toegangsweg tot het terrein. De toegang tot het terrein voor autoverkeer aan de Lichtenvoordseweg komt hiermee te vervallen.

De Buitenschans komt in het verlengde van de nieuwe toegangsweg naar het terrein, zodat het kruispunt overzichtelijker wordt. Ook zorgen we voor voldoende opstelruimte voor fietsers, zodat deze in twee keer de Barkenkamp kunnen oversteken. Het terrein wordt voorzien van voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en auto's. Ook richten we de wegen op het terrein veilig in, met aandacht voor de fietser.

### 8.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen

Vanuit de realisatie van de sporthal is rekening gehouden met de eventuele toekomstige realisatie van het busstation aan de Barkenkamp. In een memo zijn reeds de raakvlakken beschreven zodat deze bij de verkenning van het busstation bekend zijn.

### 8.4 Uitvoeringsprogramma

Vorbereiding	Uitvoering	Project
2020/2021	Nader te bepalen	Realisatie nieuwe sporthal Marianumterrein en herinrichting kruispunt Barkenkamp - Buitenschans





Modelimpressies nieuwbouw IKC (bron: buro ontwerp & omgeving)

## 9. INTEGRAAL KINDCENTRUM (IKC)

Op de huidige locatie van de St. Willibrordusschool komt een Integraal Kindcentrum (IKC). De huidige school en kinderopvang krijgen een plek in dit gebouw. Ook is ingestemd met de realisatie van een nieuwe gymzaal als onderdeel van het IKC.

### 9.1 Welke effecten?

Op de locatie van het IKC zijn al een school en gymzaal gevestigd. De omgeving is dus al gewend aan het halen en brengen van kinderen en het gebruik van een gymzaal. De realisatie van een nieuw gebouw geeft de kans om de bestaande knelpunten aan te pakken. Tijdens het in- en uitgaan van de school zijn er in de schoolomgeving veel verkeersbewegingen door het halen en brengen van de kinderen per auto en fiets. Dit zorgt in de huidige situatie soms voor onoverzichtelijke situaties. De inrichting van de wegen leent zich niet goed voor deze grote hoeveelheid verkeersbewegingen.

### 9.2 Welke impact?

De school krijgt voldoende parkeerplaatsen, voor zowel het personeel als bezoekers. Voor het halen en brengen van de kinderen per auto richten we een Kiss & Ride (K&R) in. Kinderen worden hier op een efficiënte en overzichtelijke plek opgehaald. Dit geeft direct ook meer ruimte aan de fietsers en voetgangers.

### 9.3 Nader onderzoek, aanvullende verkeersmaatregelen

Er zijn twee modellen uitgewerkt, waarin het parkeren en de K&R op verschillende manieren is ingepast. In beide gevallen komt de K&R aan de zijde van de Willem Barentzstraat. Ook heeft de buurt enkele aandachtspunten aangegeven op het gebied van verkeer in de nabije schoolomgeving. Deze gaan we verder onderzoeken en we passen de situatie, indien nodig, tegelijkertijd aan met de realisatie van de nieuwbouw.

### 9.4 Uitvoeringsprogramma

Vorbereiding	Uitvoering	Project
2020/2021	Nader te bepalen	Nieuwbouw IKC Groenlo incl. realisatie voldoende parkeerplaatsen en K&R



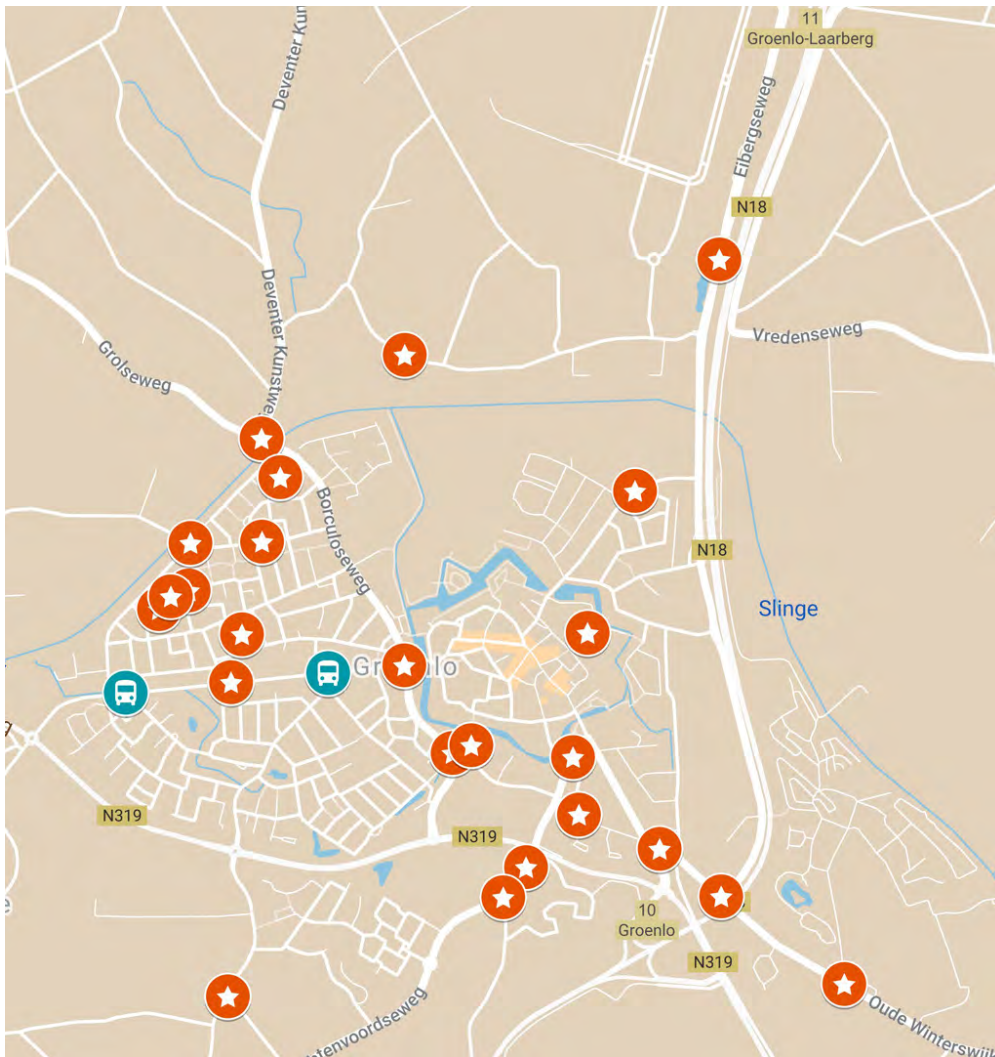
## 10. VERKEERSSTRUCTUUR

Op de afbeeldingen hiernaast staan de huidige en de nieuwe hoofdverkeersstructuur van Groenlo weergegeven. De nieuwe verkeersstructuur verschilt niet veel, alleen de N18 heeft op een gedeelte een nieuw tracé gekregen waardoor de 'oude N18' een nieuwe functie heeft gekregen. Daarnaast is Ruurloseweg van het centrum tot aan grofweg de Wilhelminastraat ingericht als 30 km/u zone, waarmee dit gedeelte niet langer een gebiedsontsluitingsweg maar een erftoegangsweg type I is.

Het hoofdtraamwerk voor langzaam verkeer zoals deze is opgenomen in het Integraal Verkeersprogramma Oost Gelre 2014-2024 is niet gewijzigd. Wel zijn er, zoals beschreven in H7, plannen om de noord-zuid verbinding op te waarderen tot echte doorfietsroute.

Het is juridisch niet nodig de nieuwe hoofdverkeersstructuur opnieuw vast te stellen tijdens de looptijd van het huidige Integraal Verkeersprogramma Oost Gelre 2014-2024. Wel hebben we hier aandacht voor bij het nemen van eventuele verkeersbesluiten voor de wegen die van functie wijzigen of voor nieuwe wegen.





Verkeerskundige aandachtspunten Groenlo (bron onderliggende kaart: Google MyMaps)

## 11. VERKEERSKUNDIGE AANDACHTSPUNTEN

Niet alle verkeerskundige aandachtspunten kunnen we direct oplossen. Om wel in beeld te hebben welke aandachtspunten er zijn, houden we deze bij op een kaart. Deze kaart voeden we aan de hand van meldingen van o.a. inwoners, Veilig Verkeer Nederland en de politie en andere hulpdiensten. Ook is recent het verkeersveiligheidsmodel van de provincie Gelderland gelanceerd. Dit model bepaalt aan de hand van vele beschikbare databronnen het verkeersveiligheidsrisico voor kruispunten en wegvakken.

Hiernaast staat de kaart met verkeerskundige aandachtspunten voor Groenlo. Dit is een dynamische kaart waaruit we aandachtspunten die afgehandeld zijn verwijderen, en waaraan we nieuwe aandachtspunten toevoegen. Bij het opstarten van nieuwe projecten of ruimtelijke ontwikkelingen is zo direct inzichtelijk welke aandachtspunten op het gebied van verkeer in de directe omgeving spelen. Dit jaar zal deze kaart opgenomen worden als laag in een kaart waarin ook de ruimtelijke ontwikkelingen zichtbaar zijn.

## 12. UITVOERINGSPROGRAMMA

Onderwerp	Jaar (uitvoering)	Budget	Opmerkingen
Herinrichting kruispunt Winterswijkseweg-Oude Winterswijkseweg	2021	Maatregelen onderliggend wegennet N18	
Aanleg doorfietsroute tussen de Eibergseweg en Oude Winterswijkseweg te Groenlo	Onder voorbehoud 2021		Eerst moet voldoende budget verkregen worden, gedeeltelijke subsidieaanvraag bij provincie
Inrichten nieuwe bushaltes buslijn 72, Laarberg en Barkenkamp (2 stuks)	2021	Verkeersmaatregelen	In overleg met provincie, Arriva en gebruikers over inrichting; financiering mogelijk gedeeltelijk door provincie
Inrichten nieuwe bushaltes buslijn 72 aan de Ruurloseweg (2 stuks)	Onder voorbehoud 2021	Verkeersmaatregelen	In overleg met provincie, Arriva en gebruikers over inrichting; financiering mogelijk gedeeltelijk door provincie
Realisatie nieuwe sporthal Marianumterrein en herinrichting kruispunt Barkenkamp - Buitenschans	Nader te bepalen		Als onderdeel van totaalproject binnensport Groenlo
Nieuwbouw IKC Groenlo incl. realisatie voldoende parkeerplaatsen en K&R	Nader te bepalen		Als onderdeel van totaalproject IKC Groenlo
Herinrichting gebied 'oude N18'	Langere termijn	Maatregelen onderliggend wegennet N18	
Realisatie busstation Groenlo		Provincie Gelderland	Provincie wil hier op korte termijn mee aan de slag gaan

## BIJLAGEN

- MEMO parkeren Groenlo
- Integraal verkeersprogramma Oost Gelre 2014-2024

