

Memo

Aan:	Raadscommissie FL
Cc:	
Van:	Portefeuillehouder Ria Ankersmit
Datum:	10-11-2025
Kenmerk:	
Onderwerp:	Beantwoording openstaande vragen m.b.t. mobiliteitsopgaven Varsseveld.

Tijdens de informatieve beraadslaging over de Mobiliteitsopgaven Varsseveld die op 8 oktober jongstleden plaatsvond, zijn door u de volgende vragen gesteld die nog ter beantwoording voor liggen:

1. Hoe zit het nu met de verkeersintensiteit op de zuidoostelijke parallelweg (Twente Route) en kan fietsverkeer in combinatie met gemotoriseerd verkeer op een veilige wijze op de zuidoostelijke parallelstructuur (in het verlengde van de Lichtenvoordseweg) worden afgewikkeld?
2. Blijft de supermarkt in aanbouw na het vervallen van de aansluiting Lichtenvoordseweg (mede gezien het knelpunt Eikenlaan) goed bereikbaar?
3. Is bekend hoeveel fietsers er gebruik zullen maken van de nieuwe regionale doorfietsroutes waaronder Doetinchem-Groenlo?
4. De planning loopt slechts tot eind het jaar. Hoe ziet de vervolgplanning eruit? Daarnaast is geconstateerd dat de financiële besluitvorming in het gepresenteerde stappenplan te gecomprimeerd is gepland. Verzocht en toegezegd is om het stappenplan hierop aan te passen.

Onderstaand de beantwoording van bovenstaande punten:

- 1) *Hoe zit het nu met de verkeersintensiteit op de zuidoostelijke parallelweg en kan fietsverkeer i.c.m. gemotoriseerd verkeer op een veilige wijze op de zuidoostelijke parallelstructuur (in het verlengde van de Lichtenvoordseweg) worden afgewikkeld?*

Adviesbureau Haskoning heeft op basis van ons verkeersmodel voor ons een doorrekening gemaakt van verandering in de verkeersintensiteiten die op het onderliggend wegennet al dan niet optreden ten gevolge van ingrepen in de hoofdwegenstructuur. Om de onduidelijkheid die op 8 oktober tijdens de commissievergadering ontstond weg te nemen, hebben we aan bureau Haskoning gevraagd om de beschikbare informatie op basis van de modelberekeningen nader te bezien en ter zake uitsluitsel te geven. We hebben aan Haskoning tevens gevraagd om op basis van de verkeersintensiteit en het uitgewerkte wegprofiel aan te geven of dit een verkeersveilige oplossing is.

De uitkomst van deze opdracht treft u bijgaand aan. De conclusie is dat dat een gemend profiel met fietsstroken gezien de beperkte verkeersintensiteit (ca. 1.500 à 1.600 mvt per etmaal) veilig gemaakt kan worden. Pas vanaf een belasting van 3.000 mvt per etmaal is een vrijliggend fietspad nodig. Wel wordt aanbevolen om snelheidsremmende maatregelen door te voeren, de fietsstroken conform de richtlijnen van het CROW voldoende breed aan te leggen (minimaal 1.7 meter) en op belangrijke verkeerspunten verlichting aan te brengen.

De verwachtte toekomstige intensiteit op de Twente Route is met 1.500 mvt/etmaal iets lager dan op de Lichtenvoordseweg (1.600 mvt/etmaal). Er zal sprake zijn van een verkeerstoename op het eerste deel van de Twenteroute, maar hoeveel dat is kan niet worden aangegeven omdat tellingen van de huidige situatie op dit wegdeel ontbreken. Voor het tweede wegdeel tussen de Entinkweg en de Landstraat bedraagt de toekomstige belasting 1.500 mvt/etmaal. Dit is nu nul. Voor dergelijke erftoegangswegen wordt veelal een maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden. Met een etmaalwaarde van 1.500 blijft de belasting ver onder dit maximum.

2) *Blijft de supermarkt in aanbouw na het vervallen van de aansluiting Lichtenvoordseweg (mede gezien het vraagstuk Eikenlaan) goed bereikbaar?*

In de voorbereidende memo hebben we aangegeven dat bundeling van beide aansluitingen i.c.m. een ongelijkvloerse oversteek en een goede parallelstructuur ervoor zorgen dat de verkeersveiligheid en doorstroming op de N18 verbeteren en dat het gebied bereikbaar blijft. Op dezelfde plek waar de huidige op- en afrit van de Lichtenvoordseweg nu nog is, komt het verkeer in de nieuwe situatie vanuit de parallelweg op de Lichtenvoordseweg. Feitelijk verandert de aanrijroute vanuit de noordelijke zijde van Varsseveld hierdoor niet. Dat neemt niet weg dat er binnen Varsseveld wel degelijk bereikbaarheidsopgaven liggen.

Mede voor de uitwerking van het Integraal Toekomstbeeld Varsseveld 2050 waaraan we zoals u weet momenteel ook werken, hebben we in de onder punt 1 genoemde verkeersmodelberekeningen tevens de verkeersstromen binnen de kern Varsseveld in beeld laten brengen. Hieruit is gebleken dat zich knelpunten voordoen (ondermeer een forse verkeersbelasting op het Kerkplein). Wij zijn met adviesbureau Haskoning in gesprek om ter verbetering van de verkeersafwikkeling in Varsseveld enkele varianten uit te werken en deze door te rekenen. Het vraagstuk Eikenlaan maakt onderdeel uit van deze studie. Deze verkennende opdracht neemt enige tijd in beslag en valt vermoedelijk buiten de planning van het voorliggende investeringsbesluit in december. De verkeersafwikkeling binnen Varsseveld heeft in ieder geval onze nadrukkelijke aandacht.

3) *Is bekend hoeveel fietsers er gebruik zullen maken van de nieuwe regionale doorfietsroutes?*

De fietsverbinding Doetinchem-Groenlo is één van de vier regionale doorfietsroutes die zijn verkend. Naast Doetinchem als regionale centrumgemeente zijn er diverse Achterhoekse kernen met een omvang van circa 5.000 tot 15.000 inwoners aanwezig. Op basis van inwonerconcentraties, economische kerngebieden en geclusterde voorzieningen is de keuze voor de betreffende vier routes tot stand gekomen.

Er zijn geen getallen beschikbaar van het aantal fietsers dat zich beweegt tussen Doetinchem en Groenlo. Gemeentelijke telgegevens gaan uit van circa 400 fietsers per etmaal in de huidige situatie op de Lichtenvoordseweg. Indien de Twenteroute en de Lichtenvoordseweg onderdeel worden van het hoofdfietsnetwerk zal het aantal fietsers ongetwijfeld stijgen. Dit bovendien omdat verbeterde fietsinfrastructuur een stimulerend effect zal hebben op het gebruik van de fiets als vervoermiddel. De kostenomvang valt goed te ramen, maar kan niet worden vertaald naar de kosten per fietser. Evenmin zijn de financiële baten goed te becijferen (gezondheidsverbetering, reductie van milieubelasting, vermindering van de verkeersdruk etc.).

Maart 2025 is de Achterhoekraad via een memo van de regio en is onze raad middels een gemeentelijke memo geïnformeerd over de voorliggende vier regionale doorfietsroute-studies. Het rapport van de route Doetinchem-Groenlo met daarin opgenomen een korte en lange termijn voorkeursstracé is bijgaand toegevoegd. Door de aanleg van het viaduct ter hoogte van De Radstake en de parallelverbinding ontstaat er voor ons een mogelijkheid om nu versneld invulling te geven aan het gewenste lange termijn eindbeeld.

4) *De planning loopt slechts tot eind het jaar. Hoe ziet de vervolgplanning eruit? Daarnaast is geconstateerd dat de financiële besluitvorming in het gepresenteerde stappenplan te gecomprimeerd is gepland. Verzocht en toegezegd is om het stappenplan aan te passen.*

Conform ter vergadering toegezegd ontvangt u bijgaand een gewijzigd stappenplan, waarin de besluitvorming over inhoud en financiële dekking is verschoven van november naar december 2025.

Het planning schema loopt om een tweetal redenen tot het eind van het jaar:

- De mogelijkheid tot uitvoering van de mobiliteitsopgaven valt of staat met de beschikbaarheid van financiële middelen. Middels het doorlopen van het aangepaste stappenplan ontstaat er duidelijkheid of Rijk, provincie en ook wij als gemeente Oude IJsselstreek bereid zijn om met elkaar tot een sluitend financieel plaatje te komen. Dit vormt de basis om daadwerkelijk de uitvoering op te pakken;
- De gepresenteerde opgaven zijn niet alleen omvangrijk en complex van aard, maar verschillen onderling ook sterk van elkaar. Voor bepaalde onderdelen speelt bijvoorbeeld de noodzaak tot grondverwerving of het voeren van planprocedures een rol, terwijl dit voor andere onderdelen niet het geval is. Ook de wijze van aanbesteden (RWS) kan verschillen.

Subsidie technisch (o.a. Regio Deal-gelden) geldt dat er een eindtermijn van december 2028 van toepassing is. De denklijn die we voor ogen hebben is, dat de uitvoering van de verschillende onderdelen door meerdere projectleiders aangestuurd worden en dat we iemand aantrekken die de voortgang en inzet van middelen van het geheel der opgaven bewaakt en waar nodig voorstellen doet om dit bij te sturen. Deze opgavemanager zal een voorzet doen voor een gedetailleerde uitvoeringsplanning en er bijvoorbeeld ook voor zorgen dat een communicatieplan wordt opgesteld.