

RAPPORT

Verkeerscirculatieplan 's-Heerenberg

Klant: Gemeente Montferland

Referentie: BF9796TPRP1906251541

Status: Concept/P01.01

Datum: 25-6-2019

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
+31 24 323 93 46 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Verkeerscirculatieplan 's-Heerenberg

Ondertitel: VCP 's-Heerenberg
Referentie: BF9796TPRP1906251541
Status: P01.01/Concept
Datum: 25-6-2019
Projectnaam:
Projectnummer: BF9796
Auteur(s): Leon Leferink

Opgesteld door: Niels Barten

Gecontroleerd door:

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Verkeerscirculatieplan 's-
Heerenberg



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel- en vraagstelling	2
1.3	Leeswijzer	3
2	Procesbeschrijving en uitgangspunten	4
2.1	Verkenningfase: raadsinformatieavond mei 2018	4
2.2	Consultatie en voorlichting: oktober 2018	4
2.3	Scenario-studie: november 2018	5
2.4	Naar een voorkeursscenario: inspraak op de scenario's	5
2.5	Voorkeursscenario	7
2.6	Vervolg	7
3	Veranderende verkeerssituatie 's-Heerenberg	8
3.1	Bestaande verkeerssituatie	8
3.2	Verandering: aanleg Ontbrekende Schakel	10
3.3	Uitgangspunten nieuwe situatie	10
4	Scenario's voor het verkeerscirculatieplan	12
4.1	Inleiding afwaarderen	12
4.2	Scenario 1: "Basisafpraak"	12
4.3	Scenario 2: LACO-viaduct eruit, met eenrichting	15
4.4	Scenario 3: LACO-viaduct eruit, fiets en vracht gescheiden	17
4.5	Verkeerseffecten scenario's	19
5	Nieuwe Verkeerscirculatie 's-Heerenberg	21
5.1	Inleiding	21
5.2	Wegcategorisering	21
5.3	Vrachtverkeer en bevoorrading	22
5.4	Verkeersintensiteiten	27
6	Maatregelen	29
6.1	Wegen en wegvakken	29
6.2	Kruispunten en situaties	33

Bijlagen

Bijlage 1 Meespraak resultaten

Bijlage 2 rapportage tussenfase

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De provincie Gelderland begint in oktober 2019 met de aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' Dit is een nieuwe verbinding van de N316 tussen de Terborgseweg en de Meilandsedijk in 's-Heerenberg. De provincie realiseert de Ontbrekende Schakel, onder de voorwaarde dat de gemeente Montferland de huidige provinciale Drieheuvelenweg afwaardeert.

MER 2012 Ontbrekende Schakel

In de MER uit 2012¹ staat over de doelstelling van de Ontbrekende Schakel: "De meerwaarde van de realisatie van de Ontbrekende Schakel is de kortere verbinding die ontstaat tussen de A12/A3 BAB en de A18, waardoor de economisch belangrijke locaties directer met elkaar en de regio worden verbonden. De realisatie draagt daarnaast bij aan een duurzame oplossing voor de leefbaarheidsproblematiek, doordat het verkeer dan niet door de kernen van 's-Heerenberg en Zeddam hoeft te rijden. Daarnaast ontlast de aanleg van de Ontbrekende Schakel het wegennet in de gemeente Oude IJsselstreek en in het bijzonder de kern Netterden."

De effecten van de aanleg van de Ontbrekende Schakel kunnen op basis van de MER-bevindingen verder worden versterkt, door de afspraken zoals overeengekomen met de provincie Gelderland uit te voeren en hieronder zijn toegelicht.

Overeenkomst provincie Gelderland

De gemeente Montferland is met de provincie Gelderland overeengekomen dat de provincie Gelderland de Ontbrekende Schakel realiseert, met als voorwaarde dat de huidige provinciale Drieheuvelenweg over gaat naar de gemeente Montferland. De gemeente moet de oude route gelijktijdig met het openstellen van de Ontbrekende schakel, afwaarderden tot erftoegangsweg. Op het deel ten noorden van de Korensingel moet de weg afgewaardeerd worden tot 60 km/uur. Ten zuiden van de Korensingel moet de weg afgewaardeerd worden tot 30 km/uur en gesloten worden voor vrachtverkeer. Een alternatieve overeenkomst is alleen mogelijk, indien het alternatief hetzelfde effect genereert ten aanzien van verkeer en milieu.

Raadsbesluit

Op 26 oktober 2017 heeft de gemeenteraad in Montferland raadsbreed een amendement (Am. 201706) aangenomen. De gemeenteraad besloot bij aanneming van het amendement, dat voorafgaand aan de keuze van een locatie voor een brede school, er een verkeerscirculatieplan moet worden opgesteld waarin de afwaardering of afsluiting van de Drieheuvelenweg centraal staat.

Dit rapport is het antwoord op dat amendement en raadsbesluit. Het verkeerscirculatieplan (VCP) en aanvullende maatregelen zijn tot stand gekomen in een proces van afstemming met gemeente, provincie, en bewoners en belanghebbenden.

1.2 Doel- en vraagstelling

Doel van de gemeente Montferland is om met het verplaatsen van het doorgaand verkeer naar de ontbrekende schakel het resterende verkeer in de kern beter te verdelen om zo de leefbaarheid en veiligheid in 's-Heerenberg te verbeteren. De bandbreedte van de te nemen maatregelen is de verdeling

¹ Milieu-effect-rapportage Ontbrekende Schakel N316, Witteveen & Bos, Deventer November 2012 [MFL2-1/dijw/041]

van de intensiteiten zoals aangegeven in de MER. Zolang het VCP resulteert in intensiteiten zoals aangegeven in de MER zal de provincie haar deel van de overeenkomst nakomen.

De centrale vraagstelling voor het onderzoek naar de nieuwe circulatie voor 's-Heerenberg luidt:
Wat is de voorkeurs- verkeerscirculatie in 's-Heerenberg en wat zijn de hierbij behorende verkeers-en infrastructurale aanpassingen?

Kader voor deze vraag is de aanleg van de Ontbrekende Schakel, de afwaardering van de Drieheuvelenweg tot erftoegangsweg en het afsluiten van het zuidelijk deel van de Drieheuvelenweg voor vrachtverkeer.

Het proces achter het opstellen van de voorkeurs-verkeerscirculatie gaat uit van het creëren van een breed maatschappelijk en politiek draagvlak voor die oplossing.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee geven we eerst het proces weer dat is gevolgd voor het VCP en de gehanteerde uitgangspunten. In het derde hoofdstuk wordt gekeken naar de bestaande situatie in 's-Heerenberg. Die situatie vormt de referentie voor de effecten van de te nemen maatregelen. In hoofdstuk 4 worden de verschillende scenario's voor het VCP toegelicht. Hoofdstuk 5 bespreekt het voorkeurs-verkeerscirculatieplan, zoals dat uiteindelijk door trechtering uit de in hoofdstuk 4 beschreven scenario's is opgebouwd. Hoofdstuk 6 geeft inzicht in de vervolgstappen en noodzakelijke aanpassingen van de infrastructuur op grond van de nieuwe verkeerscirculatie.

2 Procesbeschrijving en uitgangspunten

2.1 Verkenningfase: raadsinformatieavond mei 2018

In een raadsinformatieavond op 18 mei 2018, is de gemeenteraad voor het eerst geïnformeerd over het VCP. Onder de noemer; 'De toekomst van de Drieheuvelenweg' is kennis gedeeld en is met de raad een dialoog aangegaan over welke zaken belangrijk zijn bij de verdere uitwerking van het VCP.

Aan de raad is de voorlopige vraagstelling gepresenteerd en zijn de bestaande afspraken uitgewisseld die voortkomen uit de overeenkomst met de provincie en het amendement van de raad. Ook zijn de inzichten gedeeld ten aanzien van de consequenties van die afspraken zoals de effecten voor het verkeer wanneer een brede school op het tracé van de Drieheuvelenweg zou worden gerealiseerd. Naast de inhoudelijke kennis zijn ook de voorstellen ten aanzien van proces, planning, participatie en inspraak gedeeld.

Na de presentatie is in drie groepen gediscussieerd over welke zaken volgens de raad tenminste aandacht vragen in de VCP. De locatie van de brede school en de eventuele knip van de Drieheuvelenweg was daarbij een van de belangrijkste aandachtspunten evenals meer veiligheid voor de fiets.

Op basis van de resultaten van de raadsinformatie is de aanpak verder uitgewerkt.

2.2 Consultatie en voorlichting: oktober 2018

Bewoners van de gemeente Montferland is in de zomer van 2018, de mogelijkheid geboden om via een meespraak-website hun wensen en knelpunten ten aanzien van het verkeer in 's-Heerenberg kenbaar te maken. Aanvullend is in oktober 2018 een openbare informatiebijeenkomst gehouden in het Barghse Huus, waar bewoners op de hoogte zijn gebracht van de vorderingen en inzichten tot dat moment. Ook tijdens die bijeenkomst was het mogelijk om ideeën en knelpunten aan te dragen. De mogelijkheid om na afloop van de informatieavond digitaal te reageren liep tot eind oktober 2018.

De ingebrachte wensen en knelpunten zijn gerubriceerd in verschillende categorieën; verschillend per locatie, straat of per thema. Een overzicht van de meespraak is als bijlage (1) opgenomen bij dit rapport. Het merendeel van de meespraak richt zich op de mogelijke gevolgen van het afwaarderen van de Drieheuvelenweg en het effect daarvan op de verkeersdrukte- en veiligheid in omliggende woongebieden. Veel reacties hebben betrekking op onder andere:

- De manier waarop de Drieheuvelenweg wordt afgewaardeerd;
- Milieu- en omgevingseffecten van de mogelijke verkeerscirculatie;
- De routing en overlast van het (vracht)verkeer en bevoorradersverkeer;
- Veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers;
- Doorgang landbouwverkeer.

Figuur 1 geeft inzicht in de veelgenoemde thema's en onderwerpen uit die eerste consultatieronde (oktober 2018).

- | | | |
|--|--|--|
| <p>1.-> Zeddamsesweg</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Weinig ruimte fiets en voetganger •-> Geen extra vrachtverkeer •-> Geen extra bevoorradingsverkeer •-> Afwaarderen naar 30km per uur <p>2.-> Mengelbergseweg e.o</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Afwaarderen naar 60km per uur •-> Voorkom sluipverkeer <p>3.-> Oude Doetinchemseweg</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Afwaarderen naar 30km per uur •-> Weinig ruimte fiets en voetganger •-> Hoge snelheden autoverkeer <p>4.-> Lengelseweg Oost/'s-Heerenbergseweg</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Afwaarderen naar 30km per uur •-> Weinig ruimte fiets en voetganger •-> Vrachtverkeer negeert verbod <p>5.-> Lengelseweg West</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Weinig ruimte fiets en voetganger •-> Hoge snelheden autoverkeer •-> Geen landbouwverkeer •-> Tweerichtingen vrachtverkeer | <p>6.-> Plantsoensingel Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Overlast van vrachtverkeer <p>7.-> Emmerikseweg</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Hoge snelheden autoverkeer •-> Parkeerbehoefte woningbouw •-> Geluidsoverlast verkeer <p>8.-> Stokkumseweg</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Hoge snelheden autoverkeer •-> Parkeerbehoefte woningbouw <p>9.-> Korensingel</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Hoge snelheden autoverkeer •-> Geluidsoverlast verkeer •-> Voorkom sluipverkeer <p>10.-> Kruispunt Bakker Dijkman</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Weinig ruimte vrachtverkeer •-> Weinig ruimte fiets en voetganger <p>11.-> Klinkerstraat</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Weinig ruimte fiets en voetganger | <p>12.-> Immenhorst</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Hoge snelheden autoverkeer <p>13.-> Drieheuvelenweg</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Afwaarderen niet afsluiten •-> Verbod op vrachtverkeer stadinwaards •-> Behoud vrijliggende fietsvoorziening <p>14.-> Molen(poort)straat/oudste poortstraat</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Weinig ruimte vrachtverkeer •-> Weinig ruimte fiets en voetganger •-> Overlast parkerende voertuigen <p>15.-> Bevoorrading/vrachtverkeer/ Industrieterrein</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Geen vrachtverkeer via Lengelseweg •-> Geen vrachtverkeer via Mengelbergseweg <p>16.-> Landbouwverkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> •-> Behoud bereikbaarheid landbouwverkeer •-> Voorkom onveilige situaties •-> Landbouwverkeer via Ontbrekende Schakel |
|--|--|--|

2.3 Scenario-studie: november 2018

De meespraak, het gemeentelijk beleid, de ambitie/wens van de gemeente, leveren samen de basis voor het verder aanscherpen van de probleemstelling van de huidige verkeerscirculatie en de doelstellingen die met de toekomstige situatie worden beoogd. Op basis daarvan zijn in samenspraak met het gemeentelijk kernteam de drie verschillende scenario's verder uitgewerkt waarbij in ieder scenario tenminste aandacht is besteed aan de volgende aspecten:

- Keuze ten aanzien van de situatie Drieheuvelenweg (hoofdscenario's),
- Categorisering en circulatie gemotoriseerd verkeer
- Circulatie en afspraken voor vrachtverkeer
- Hoofdnet fietsers en schoolroutes en kwetsbare verkeersdeelnemers
- Circulatie openbaar vervoer
- Circulatie bevoorradingsverkeer centrum
- Routing landbouwverkeer
- Een mogelijke locatie voor de brede school
- Doorgang voor calamiteitenvoertuigen

In dit stadium van het proces zijn ook belangrijke profielkeuzes in beeld gebracht en mogelijke oplossingen voor aan te passen kruispuntsituaties.

2.4 Naar een voorkeursscenario: inspraak op de scenario's

De drie scenario's die vervolgens zijn opgesteld konden door alle bewoners/belanghebbenden digitaal worden ingezien (website) en zijn in januari en februari 2019 gepresenteerd aan de gemeenteraad en daarna aan bewoners en belanghebbenden. Tijdens verschillende informatiebijeenkomsten (verdeeld over vijf dagen) is in Gouden Handen toelichting gegeven bij de scenario's en welke keuzes daaraan ten

grondslag liggen. Hierbij is aangegeven dat we uiteindelijk tot één definitieve situatie moeten komen op basis van de reacties op de scenario's. De belangrijkste punten die uit de consultatieronde op de scenario's naar voren zijn gekomen zijn:

Locatie Brede School

Een centraal vraagstuk is de toekomstige locatie van de brede school in 's-Heerenberg. Op basis van de meespraak is duidelijk geworden dat er geen draagvlak is voor een locatie op een geknipt tracé van de Drieheuvelenweg. Het voorkeursscenario moet geschikt zijn voor alle nog in beeld zijnde locaties.

Gevolgen verdelen

In de verschillende voorgedragen scenario's worden soms de problemen op één plek geconcentreerd om de rest te ontzien en soms meer verspreid over het netwerk. In het voorkeursscenario ziet men graag dat zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan de wens om de positieve en negatieve gevolgen van de veranderingen in de verkeersstructuur eerlijk te verdelen.

Vrachtverkeer Lengelseweg

Met de komst van de Ontbrekende Schakel, bestaat onder bewoners van de Lengelseweg-oost de angst dat hun straat te maken krijgt met extra vrachtverkeer. Het voorkeursscenario zou dat moeten voorkomen. Ideeën daarvoor zijn de situering van een vrachtverbod op deze weg of het versoberen van de toerit naar de Lengelseweg vanaf de rotonde aan de Meilandsedijk-Eisenpasweg.

Ulenpasweg

In de ochtendspits gebruiken nu veel werknemers van het bedrijventerrein uit de richting Ulft de route Lengelseweg – Ulenpasweg om toegang te krijgen tot de bedrijventerreinen. Met de komst van de ontbrekende schakel zou die druk nog verder kunnen worden vergroot. Gevraagd is de Ulenpasweg af te sluiten voor autoverkeer zodat dit verkeer gebruik gaat maken van de route Elsepasweg- De Immenhorst. Wel moet de Ulenpasweg open blijven voor landbouwverkeer.

Fietsveiligheid

De veranderende verkeersstromen vragen volgens insprekers om aandacht ten aanzien van verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit betekent dat ontbrekende stukken in het fietsnetwerk moeten worden aangevuld en waar dat kan fietsroutes worden gescheiden van drukke verkeersstromen. Zo willen insprekers een veilig en bereikbaar fietsnetwerk creëren.

Landbouwverkeer

De gemeente Montferland is ook een agrarisch gemeente. Dit betekent dat het VCP ook met landbouwverkeer te maken heeft. De bereikbaarheid van landbouwverkeer moet ook naar de toekomst toe tenminste gelijk blijven.

Binnenstad en bevoorradersverkeer

De binnenstad van 's-Heerenberg kenmerkt zich door historische en smalle straten. Regelmatig leidt dit tot ergernissen over onveilige situaties met bevoorradersverkeer en het overige verkeer in het centrum. Insprekers vragen in het voorkeursscenario te kijken naar kansen voor de verkeersveiligheid in relatie tot bevoorradersverkeer. Afsluiten van de binnenstad voor (vracht)auto's is, aldus sommige bewoners, wel een mogelijkheid, maar wordt vanuit de meespraak niet gezien als een gewenste oplossing en wordt niet geadviseerd.

Eenrichtingsstructuren

Om te voorkomen dat doorgaand (vracht)verkeer sluiproutes gaat zoeken en een toename van verkeer in een straat voor overlast zorgt, is het invoeren van eenrichtingsstructuren een veelgehoorde oplossing. Dit



betekent dat verkeer in één richting 's-Heerenberg in komt en via een andere richting de stad verlaat, waardoor een rustiger verkeersbeeld ontstaat. Als de eenrichting structuur ook voor personenauto's geldt, betekent dit wel dat sommige bewoners van bepaalde straten niet meer via hun bestaande route naar of van huis kunnen en via alternatieve routes moeten rijden.

Investeringskosten

Een veel gehoord punt is de vraag of de effecten van het nieuwe VCP wel opwegen tegen de investering die daarvoor noodzakelijk is. Veel bewoners vragen zich af of met eenvoudige aanpassingen zoals bebording en belijning niet al een goed resultaat kan worden behaald.

2.5 Voorkeursscenario

Op basis van de afspraken met de provincie, het gemeentelijk verkeersbeleid en de reacties uit de tweede consultatieronde in Gouden Handen, is het voorkeursscenario bepaald. In het voorkeursscenario zijn de noodzakelijke maatregelen bepaald en geprioriteerd. De circulatie in het voorkeursscenario is in deze rapportage toegelicht en de effecten voor verschillende verkeersstromen, modaliteiten en straten zijn beschreven.

Het voorkeursscenario was digitaal (website) in te zien voor alle geïnteresseerden en is op 16 en 17 april toegelicht in Gouden Handen. Circa 200 belangstellenden hebben kennisgenomen van het voorkeursscenario. Het overgrote deel van de aanwezigen kan zich vinden in het voorgestelde circulatieplan.

2.6 Vervolg

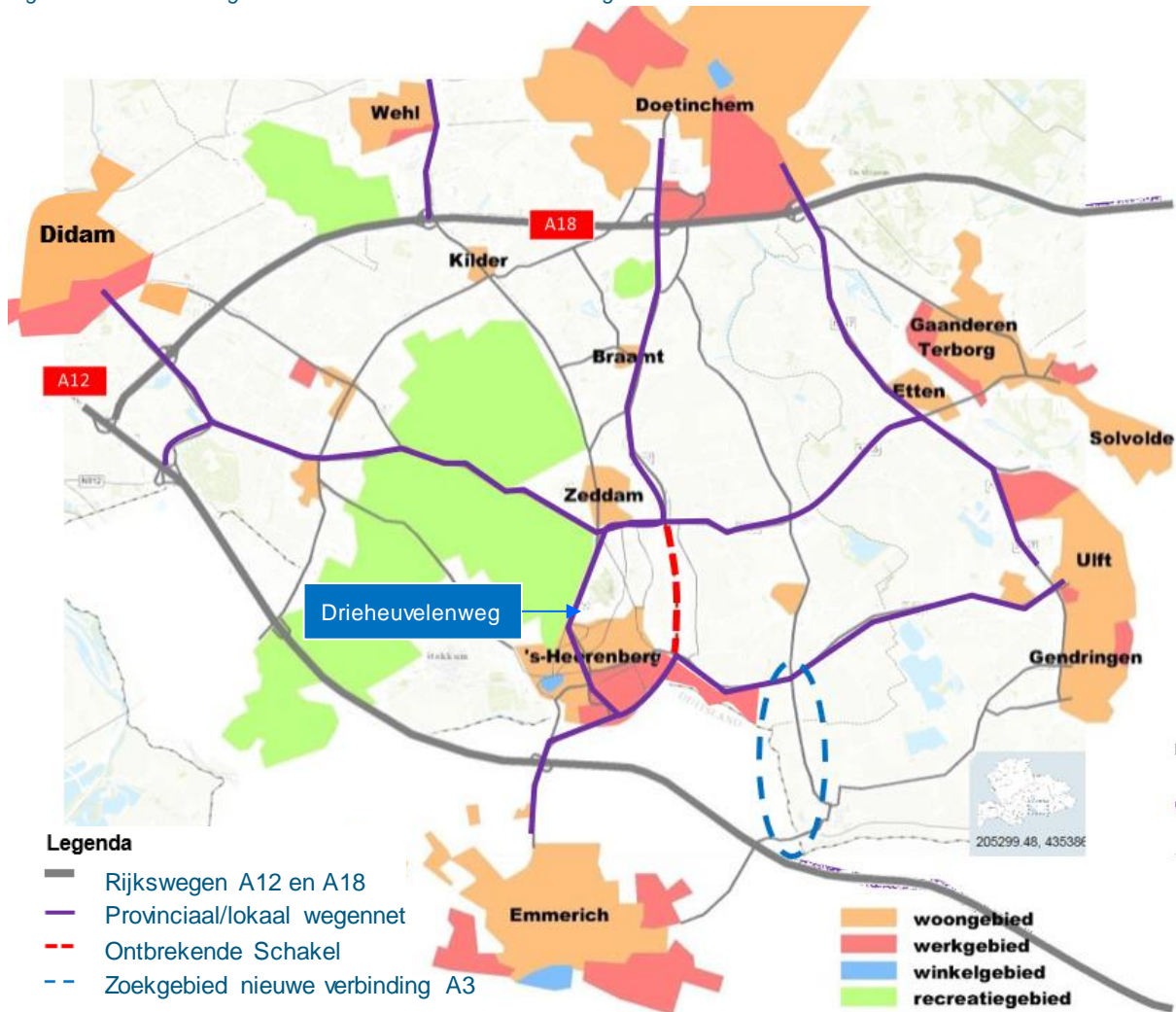
Na vaststelling van de rapportage door het college wordt het rapport aangeboden aan de raad. Op basis van de planning en prioritering van de voorgestelde maatregelen en de kostenramingen, kan de raad uiteindelijk vervolg geven aan de implementatie van het nieuwe VCP.

3 Veranderende verkeerssituatie 's-Heerenberg

3.1 Bestaande verkeerssituatie

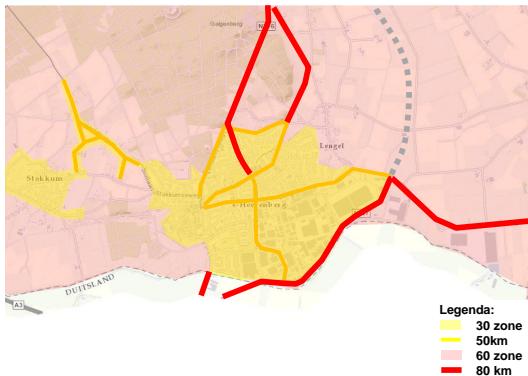
De Drieheuvelenweg (N316) is een provinciale weg, en is tot de ingebruikname van de Ontbrekende Schakel onderdeel van de doorgaande noord-zuidverbinding tussen de A18 en de A3 bij. De huidige verbinding loopt door de kern van 's-Heerenberg. Vanuit Zeddam beschouwd, bedraagt de toegestane snelheid 80km per uur tot aan het viaduct van de Oude-Doetinchemseweg, daarna is dit 50km per uur.

Figuur 1. Bestaande wegenstructuur rondom de Drieheuvelenweg



In figuur 2 is de bestaande wegenstructuur opgenomen en zijn de belangrijkste woon-, werk- en winkelgebieden weergegeven. De Drieheuvelenweg is apart aangegeven. Met de rode gestippelde lijn is de geprojecteerde ligging van de Ontbrekende Schakel aangegeven. Daarnaast is er een zoekgebied voor het mogelijk aansluiten van de N316 op de A3 in Duitsland ingetekend. Er loopt een onderzoek naar de economische- en milieukundige effecten van deze potentiële nieuwe verbinding.

Figuur 2. Huidige wegcategorysering 's-Heerenberg



Wegcategorysering

De bebouwde kom van 's-Heerenberg bestaat uit een aantal hoofdwegen met een maximaal toegestane snelheid van 50km per uur (dikke oranje lijnen). Daarnaast bestaat het centrum en een groot aantal woongebieden uit 30km zones (geel gebied). De Drieheuvelenweg is een 80km weg (rood), tot aan LACO, vanaf daar geldt een snelheid van 50km per uur tot aan het zuiden van het centrum van 's-Heerenberg (bezien vanuit Zeddam).

Figuur 4. Netwerk vrachtverkeer bedrijventerreinen



Vrachtverkeer

Ten zuiden van 's-Heerenberg bevinden zich de bedrijventerreinen. Deze terreinen zijn bereikbaar vanuit verschillende richtingen. Vanuit het noorden, de belangrijkste richting, is dat via de Drieheuvelenweg. Vrachtverkeer verkiest deze route door de bebouwde kom van 's-Heerenberg boven een route via de A12 en door Duitsland. Dat laatste vooral vanwege de extra bureaucratie en tolheffing. Er geldt een verbod voor vrachtverkeer op de Meilandsedijk tussen de Elsepasweg en de Ulenpasweg.

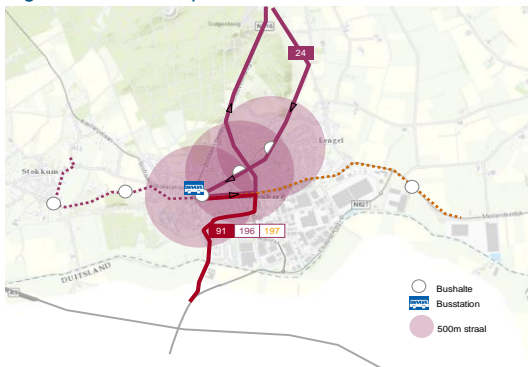
Figuur 5 Netwerk bevoorradingsverkeer



Bevoorradingsverkeer

In het centrum van 's-Heerenberg bevindt zich winkels, horecagelegenheden en voorzieningen. De bevoorrading hiervan vindt vooral vanaf de Drieheuvelenweg plaats. Stad-inwaarts gebruikt dit verkeer vervolgens de Zeddamsesweg, Emmerikseweg en Lengelseweg en stad-uitwaarts de Zeddamsesweg, Emmerikseweg, Lengelseweg en de Plantsoensingel-Zuid. De meeste van die wegen zijn 50km wegen. Verder is er nog een eenrichtingcircuit door het centrum.

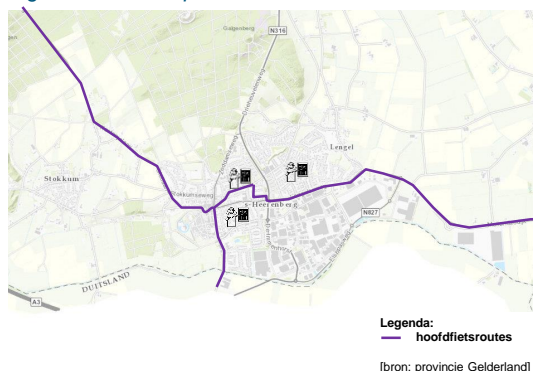
Figuur 6. Netwerk openbaar vervoer



Openbaar vervoer

In figuur 6 is de huidige busstructuur in- en om 's-Heerenberg ingetekend. Lijn 24 rijdt via de Mengelenbergseweg en Oude-Doetinchemseweg het centrum in en via het busstation aan de Lengelseweg de kern uit. Dan via de Drieheuvelenweg. Via het zuiden rijden bussen van- en naar Duitsland via de Emmerikseweg en Plantsoensingel Zuid naar het busstations en weer via dezelfde structuur terug. Naast deze lijnen zijn er nog belbussen (197 en 196) in de richting Ulft en Didam.

Figuur 7. Netwerk provinciaal hoofdfietsnet



Fiets

Er is geen gemeentelijk hoofdfietsroutenet. Hier presenteren we de hoofdfietsroutes uit het provinciaal fietsnetwerk. Het is een weinig fijnmazig netwerk. 's-Heerenberg beschikt over weinig wegen met vrijliggende fietspaden. De belangrijkste fietsroute naar de middelbare scholen via de Oude Doetinchemseweg maakt geen onderdeel uit van het netwerk. Bereikbaarheid en veiligheid vragen daarom wel om extra aandacht.

3.2 Verandering: aanleg Ontbrekende Schakel

Door de komst van de Ontbrekende Schakel verandert de verkeersstructuur in 's-Heerenberg. De nieuwe weg zorgt ervoor dat veel vrachtverkeer en doorgaand verkeer niet langer over de Drieheuvelenweg door 's-Heerenberg rijdt. Hierdoor krijgen de inwoners van 's-Heerenberg veel minder last van de drukte, verkeerslawaaï en fijnstof. Daarnaast verbetert met de aanleg de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen van 's-Heerenberg.

3.3 Uitgangspunten nieuwe situatie

De doelstelling bij de aanleg van de Ontbrekende Schakel, het overleg met de raad en de rondgang langs inwoners en belanghebbenden in verschillende consultatierondes en meespraakmogelijkheden, heeft geresulteerd in een aantal uitgangspunten en overwegingen voor de nieuwe verkeerscirculatie. Dat zijn achtereenvolgens:

- De overeenkomst met de provincie
- Wegcategorisering
- Ongelijkvloerse aansluitingen
- Vrachtverkeer
- Bevoorrading centrum
- Openbaar vervoer
- Fiets
- Landbouwverkeer

Overeenkomst met de provincie

De provincie realiseert de Ontbrekende Schakel, onder de voorwaarde dat de gemeente Montferland de huidige provinciale weg, de Drieheuvelenweg afwaardeert tot erftoegangsweg. De snelheid op de Drieheuvelenweg moet daarom tussen Terborgseweg en Korensingel teruggebracht worden tot 60 km per uur en tussen de Korensingel en de Lengelseweg tot 30 km per uur. Voor het stuk waar 30km geldt, wordt een verbod voor vrachtverkeer ingesteld.

Wegcategorisering

Het afwaarderen van de Drieheuvelenweg heeft gevolgen voor de maximumsnelheid (lager), de inrichting (smaller) en het gebruik (minder verkeer). Bovendien heeft het afwaarderen van de Drieheuvelenweg effect op de weg categorisering van omliggende wegen, waaronder de, Korensingel, Oude-Doetinchemseweg en Zeddamsseweg. Afsproken is in elk geval dat de Drieheuvelenweg open blijft voor

verkeer en dus niet wordt afgesloten (geknipt). Dit bleek een sterke wens van bewoners en belanghebbenden bij de eerste consultatieronde.

Ongelijkvloerse aansluitingen

Met het afwaarderen van de Drieheuvelenweg zijn de viaducten met de Oude Doetinchemseweg en de Zandakker niet meer per se noodzakelijk. Voor de nieuwe circulatie zijn varianten denkbaar, waarbij de afgewaardeerde Drieheuvelenweg ook gelijkvloers kan kruisen met de Oude Doetinchemseweg en de Zandakkers. Met name het gelijkvloers aansluiten van de Oude Doetinchemseweg is vanwege een betere verdeling van verkeer gewenst. In het al dan niet gelijkvloers brengen moet ook (de kosten van en baten van) het onderhoud aan de viaducten meewegen.

Vrachtverkeer

Als gevolg van wet- en regelgeving en tolheffing is het voor chauffeurs van Nederlandse bedrijven een tijdrovende en dure operatie om hun vracht via Duitsland van – en naar de bedrijventerreinen aan de zuidkant van 's-Heerenberg te vervoeren. Dat betekent dat in de nieuwe circulatie de mogelijkheid moet blijven bestaan voor vrachtverkeer om via Nederlandse wegen naar de bedrijventerreinen te kunnen. De route via Duitsland, via de Elsepasweg en Immenhorst, moet natuurlijk ook beschikbaar blijven.

Bevoorrading centrum

Ook voor bevoorravingsverkeer is het uitgangspunt dat voertuigen niet verplicht via Duitsland geleid kunnen worden. Het in- en uitgaand bevoorravingsverkeer zou in de nieuwe circulatie zoveel mogelijk over de Ontbrekende Schakel en via 50km wegen geleid moeten worden. Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt gekeken naar oplossingen om manoeuvreren en draaien op de openbare weg tot een minimum te beperken. Daarnaast vindt bevoorrading zo min mogelijk plaats via belangrijke fietsroutes.

Openbaar vervoer

Uitgangspunt voor de nieuwe verkeerssituatie is dat de lijnbus binnen de bebouwde kom via 50km wegen en buiten de kom via 80km wegen rijdt. Halteren gaat bij voorkeur bij halteparen, dus de richting- en tegenrichting in twee haltes dicht bij elkaar. Nu is dat niet het geval. Indien gekozen moet worden voor een route via een 30km verbinding, mag de reistijd van een lijnbus niet (substantieel) toenemen ten opzichte van een route die via de hoofdwegen gaat.

Fiets

Ten aanzien van de scenario's voor het VCP is een aantal uitgangspunten voor de fiets opgenomen, waaronder veilige en comfortabele schoolfietsroute tussen 's-Heerenberg, Zeddam en Doetinchem en veilige gescheiden fietsvoorzieningen langs (hoofd)wegen waar dat kan.

Ongeacht de locatie die aan de Brede School wordt toegekend, geldt dat deze goed ontsloten dient te worden per fiets. Deze voorwaarde wordt gewaarborgd in het VCP.

Landbouwverkeer

Landbouwverkeer kan niet via de Ontbrekende Schakel, vanwege de wens om LZV's (Lange Zware Voertuigen) toe te laten op de Ontbrekende Schakel. Langs de Ontbrekende Schakel wordt voor landbouwverkeer een parallelweg aangelegd. Vanwege het agrarische karakter van de omgeving rond 's-Heerenberg moet Landbouwverkeer altijd van de ene kant van de stad naar de andere kant kunnen. Ook de route van en naar Duitsland moet in de nieuwe circulatie worden gegarandeerd. Daar waar landbouwverkeer door de bebouwd kom wordt geleid, worden maatregelen genomen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

4 Scenario's voor het verkeerscirculatieplan

4.1 Inleiding afwaarderen

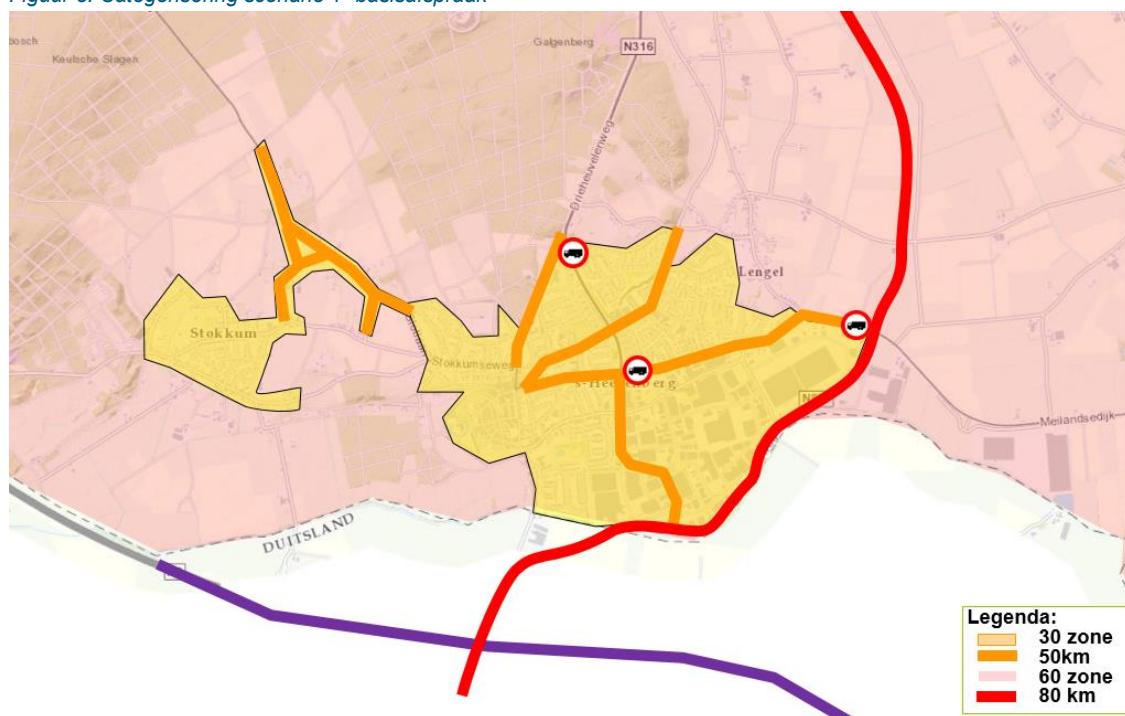
Om te komen tot het uiteindelijke voorkeurscenario zijn op basis van de uitgangspunten uit het vorige hoofdstuk drie scenario's ontwikkeld. Deze zijn zo opgezet dat ze de maximale en realistische reikwijdte aan oplossingen laten zien, maar ook voldoen aan de afspraak tussen gemeente en provincie over het afwaarderen van de Drieheuvelenweg.

Het eerste scenario is alleen een invulling van die provinciale afspraak. In het tweede scenario worden de resterende verkeersstromen zoveel mogelijk gespreid, maar fiets en auto gemengd. Het derde scenario scheidt de hoofdstromen voor auto en fiets zoveel mogelijk. De scenario's geven steeds op verschillende wijze invulling aan de wensen ten aanzien van een nieuw verkeerscirculatie.

4.2 Scenario 1: "Basisafpraak"

Scenario 1 is feitelijk de basisafpraak met de provincie. Binnen die afspraak wordt de Drieheuvelenweg afgewaardeerd tot aan de kruising met de Korensingel naar 60km per uur en binnen de bebouwde kom tot 30km per uur. De viaducten Oude-Doetinchemseweg en Zandakkers over de Drieheuvelenweg blijven bestaan en vrachtverkeer kan bovendien gebruik blijven maken van de Zeddamsesweg.

Figuur 8. Categorisering scenario 1 "basisafpraak"



Vrachtverkeer

Er komt in dit scenario een vrachtverbod op de Drieheuvelenweg tussen de Korensingel en de Lengelseweg (rotonde bij de Shell), met voor aankondiging bij Tolhuis (onder Zeddam), zodat vrachtverkeer zoveel mogelijk van de Ontbrekende Schakel gebruik maakt. Het vrachtwagen verbod op de Meilandsedijk/Lengelseweg-oost blijft gehandhaafd.



Bevoorravingsverkeer

Bevoorravingsverkeer richting het centrum kan stadinwaarts gebruik maken van de Zeddamseweg, Lengelseweg-west, Emmerikseweg en Oude-Doetinchemseweg en rijdt staduitwaarts via Zeddamseweg, Emmerikseweg, Plantsoensingel-Zuid of de Lengelseweg-west en Immenhorst.

Openbaar vervoer

Voor het OV wordt het bestaande busstation gehandhaafd. Bussen maken vanuit het noorden gezien gebruik van de hoofdstructuur en rijden niet meer via de Drieheuvelenweg, maar via de Lengelseweg-west, Oude-Doetinchemseweg en Mengelenbergseweg. Er worden nieuwe halteparen aan de busverbinding toegevoegd.

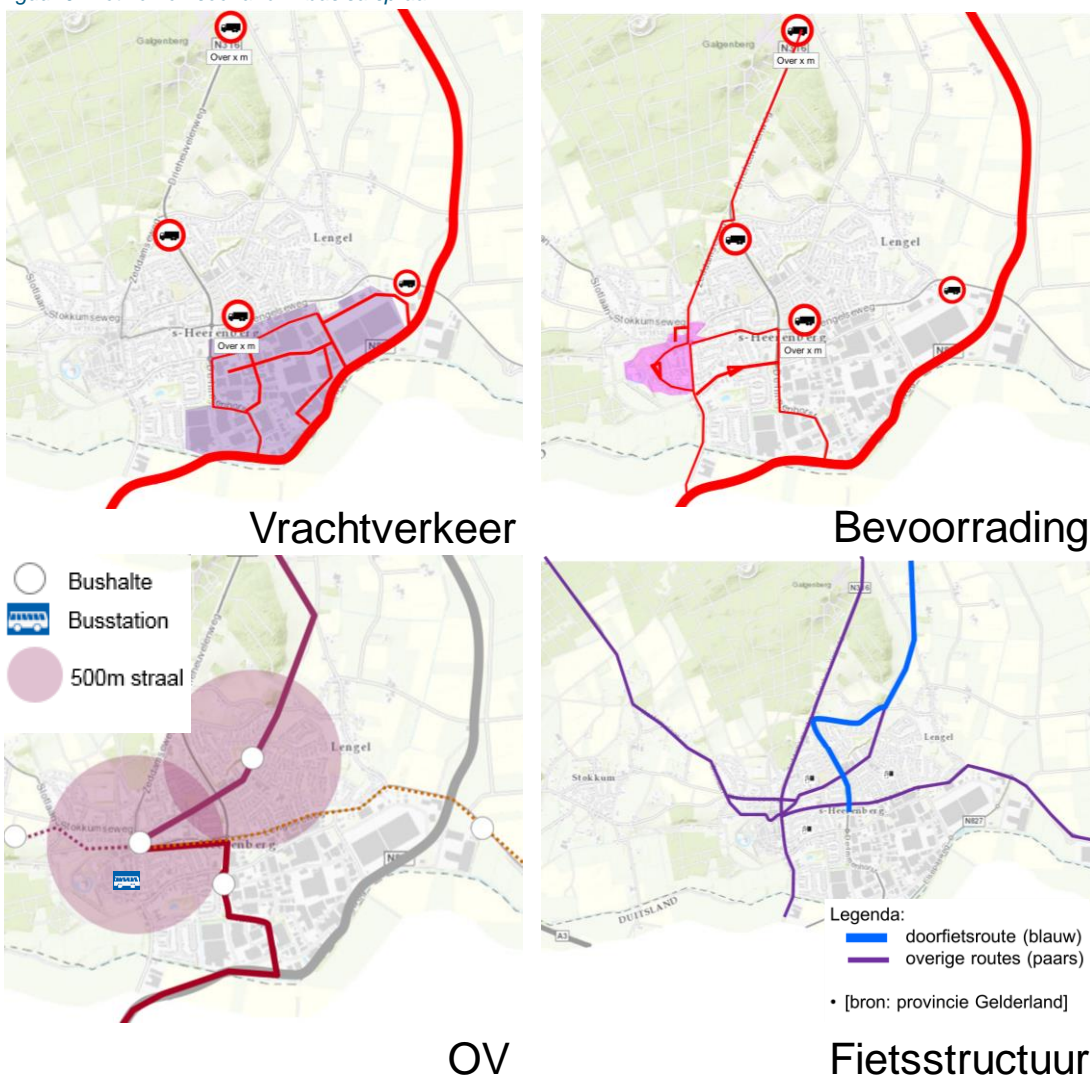
Fiets

De hoofdfietsstructuur bestaat uit een aantal overige routes en een doorfietsroute via de Drieheuvelenweg, Korensingel en via de Mengelenbergseweg. Deze fietsroute faciliteert een veilige route voor schoolgaande fietsers richting Doetinchem.

Voordelen

- Er rijdt minder autoverkeer binnen de bebouwde kom
- Huidige structuur blijft intact
- Beperkte investering

Figuur 9. Netwerken scenario 1: basisafpraak



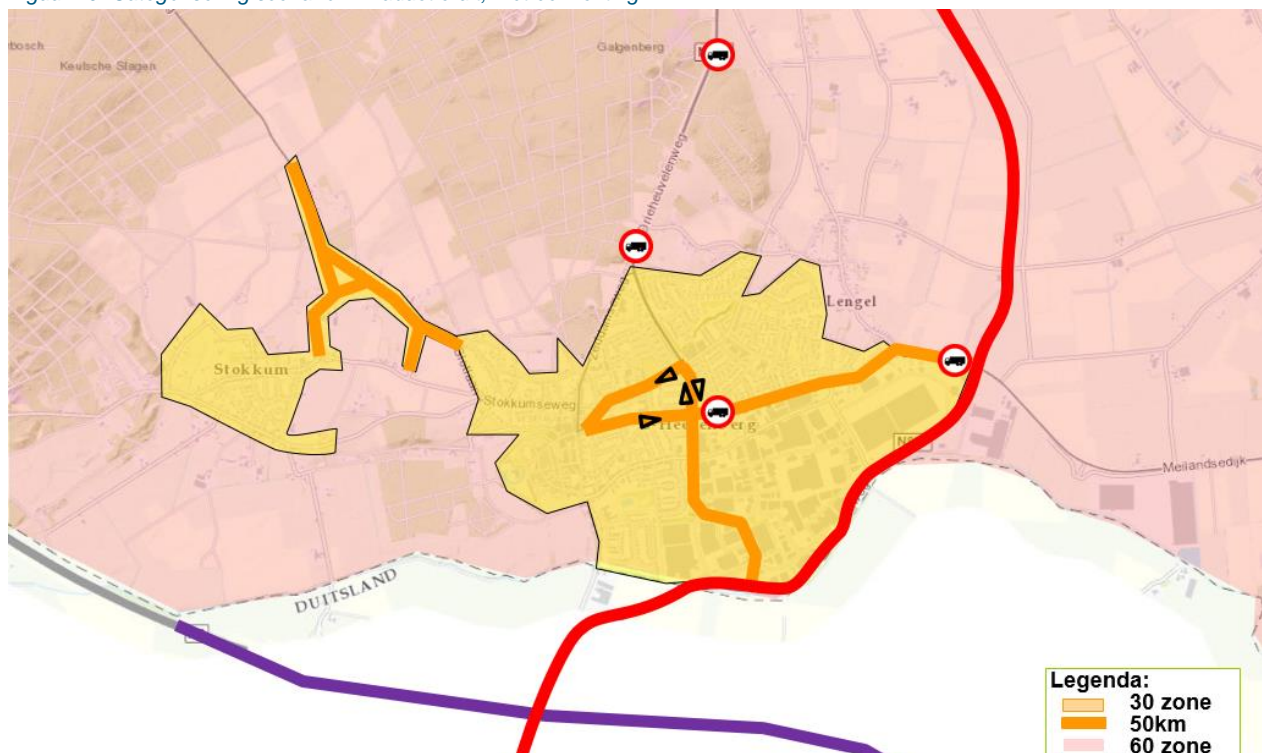
Nadelen

- Fietsroute niet rechtstreeks: Fietsers blijven bestaande route fietsen over Oude-Doetinchemseweg
- Toename bevoorradersverkeer over Zeddamsesweg
- Veiligheid langzaam verkeer op 50km wegen

4.3 Scenario 2: LACO-viaduct eruit, met eenrichting

In dit scenario gaat het Laco-viaduct eruit en wordt de kruising Oude-Doetinchemseweg-Drieheuvelenweg na afwaardering gelijkvloers aangesloten. De Drieheuvelenweg wordt afgewaardeerd naar 30 km/uur vanaf de Korensingel tot aan de Oude-Doetinchemseweg. De Oude-Doetinchemseweg-Lengelseweg-Drieheuvelenweg wordt een eenrichtingscircuit, waarbij de Oude-Doetinchemseweg – oost tot fietsstraat wordt aangepast.

Figuur 10. Categorisering scenario 2: viaduct eruit, met eenrichting



Vrachtverkeer

In dit scenario komt een vrachtverbod op de Drieheuvelenweg, vanaf het Tolhuis tot aan de Korensingel, zodat vrachtverkeer zoveel als mogelijk van de Ontbrekende Schakel gebruik maakt. Het vrachtwagenverbod op de Meilandsedijk/Lengelseweg-oost blijft gehandhaafd.

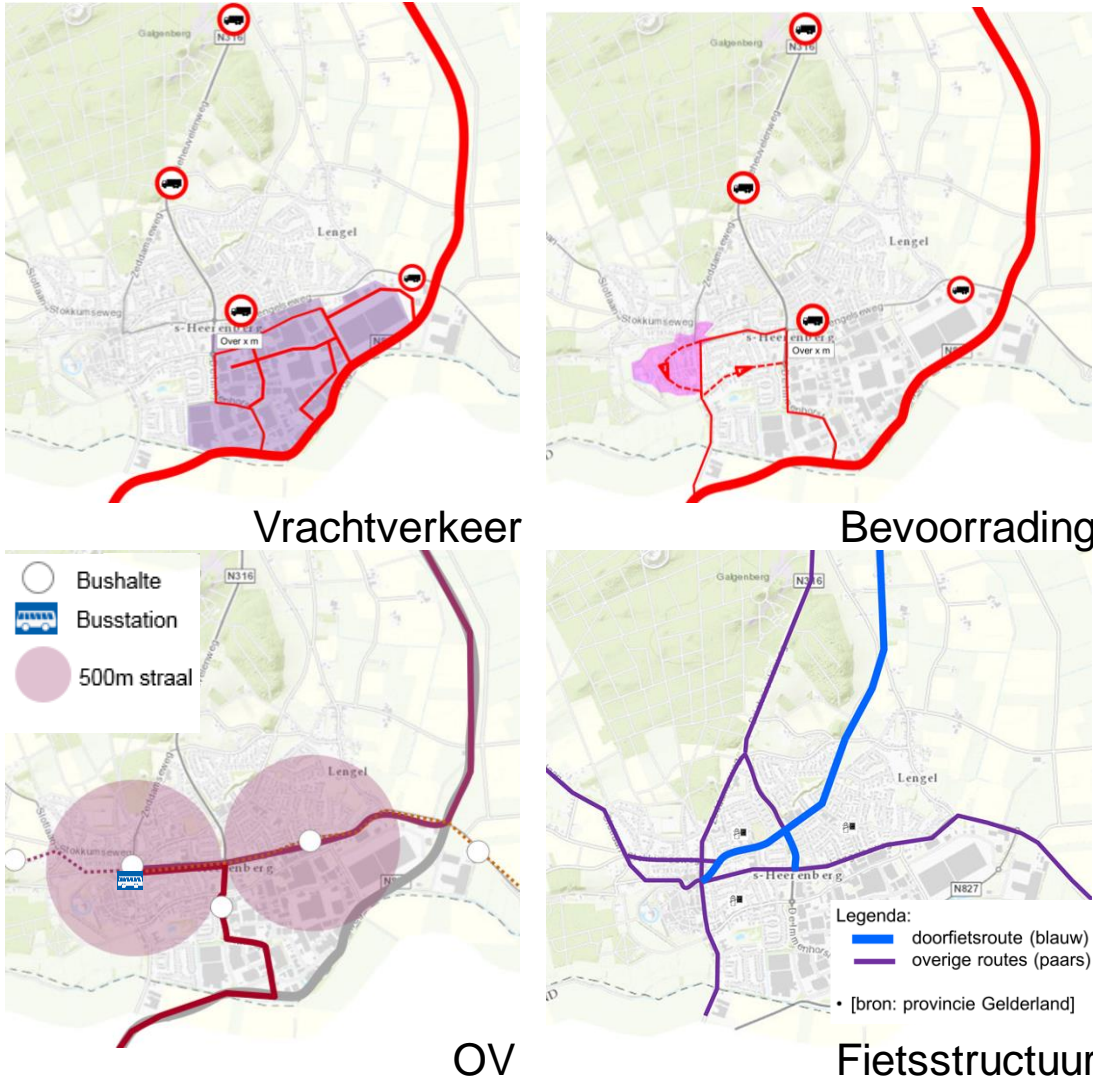
Bevoorradersverkeer

Bevoorradersverkeer richting het centrum kan stadinwaarts vanuit het zuiden via de Immenhorst en Oude-Doetinchemseweg, of door Duitsland via de Emmerikseweg. Het bevoorradersverkeer rijdt staduitwaarts via de Lengelseweg-west en Plantsoensingel-zuid, terug via de Emmerikseweg.

Openbaar vervoer

Voor het OV wordt het bestaande busstation gehandhaafd. Bussen maken vanuit het noorden gezien gebruik van een nieuwe hoofdstructuur en rijden niet meer via de Drieheuvelenweg, maar via de Ontbrekende Schakel en Lengelseweg, Oude-Doetinchemseweg en Immenhorst.

Figuur 11. Netwerken scenario 2 viaduct eruit, met éénrichting



Fiets

De hoofd fietsstructuur bestaat uit een aantal overige routes en een doorfietsroute via de Drieheuvelenweg, Oude-Doetinchemseweg en de Mengelenbergseweg. Deze fietsroute faciliteert een veilige route voor schoolgaande fietsers richting Doetinchem.

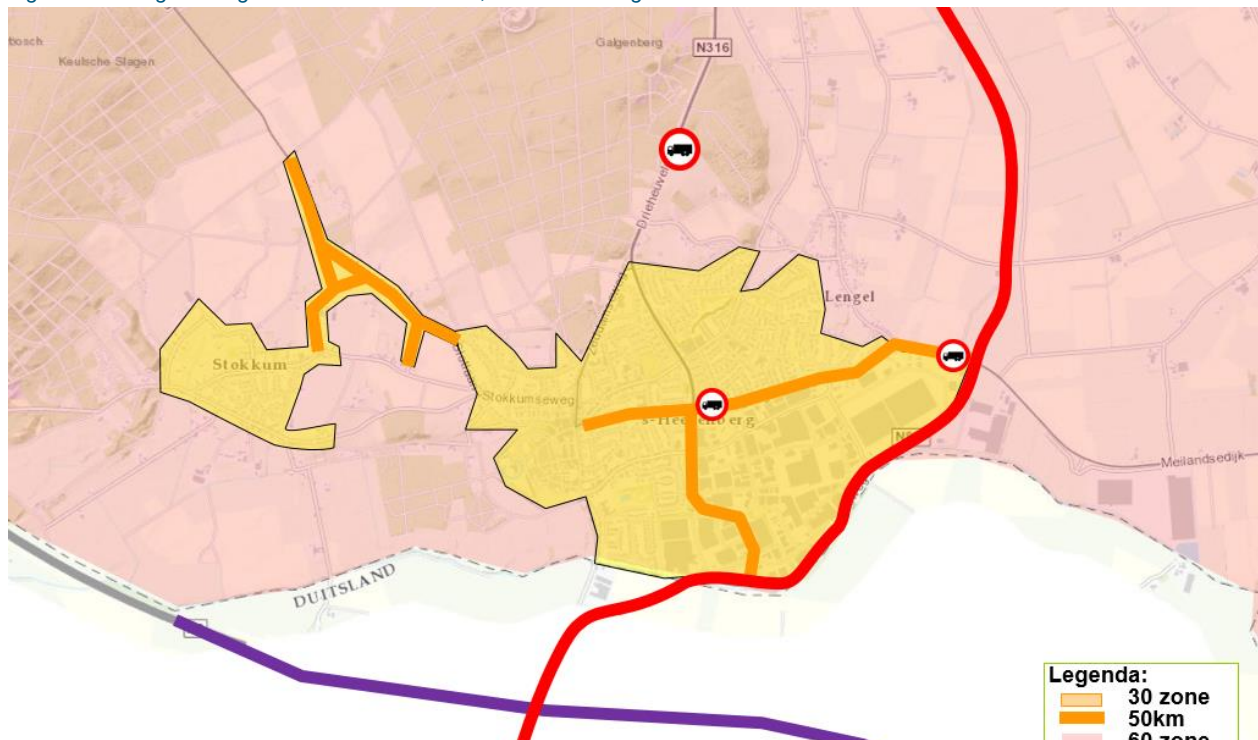
Voordelen

- Minder vracht- & autoverkeer binnen de bebouwde kom
- Ruimte voor fietsstructuur Oude-Doetinchemseweg
- Meer ruimte voor alle modaliteiten
- Zeddamsesweg ontlast

Nadelen

- Oude Doetinchemse- en Lengelseweg worden meer belast met vrachtverkeer (wel éénrichting).
- Bus via Ontbrekende Schakel en Lengelseweg
- Omrijden bewoners/bezoekers door eenrichtingsstructuur
- Duurdere infrastructurele ingrepen

Figuur 12. Categorisering scenario 3: viaduct eruit, fiets en vracht gescheiden



4.4 Scenario 3: LACO-viaduct eruit, fiets en vracht gescheiden

Scenario 3 is een scenario waarbij het grootste aaneengesloten 30km gebied wordt gecreëerd. De Drieheuvelenweg en de Zeddamsesweg worden vanaf de Korensingel afgewaardeerd tot 30km zones. In dit scenario wordt het LACO-viaduct gesloopt en het kruispunt gelijkvloers gemaakt.

Vrachtverkeer

In dit scenario komt een vrachtverbod op de Lengelseweg-oost en op de Drieheuvelenweg tot aan de Korensingel, zodat vrachtverkeer gedwongen wordt om van de Ontbrekende Schakel gebruik te maken.

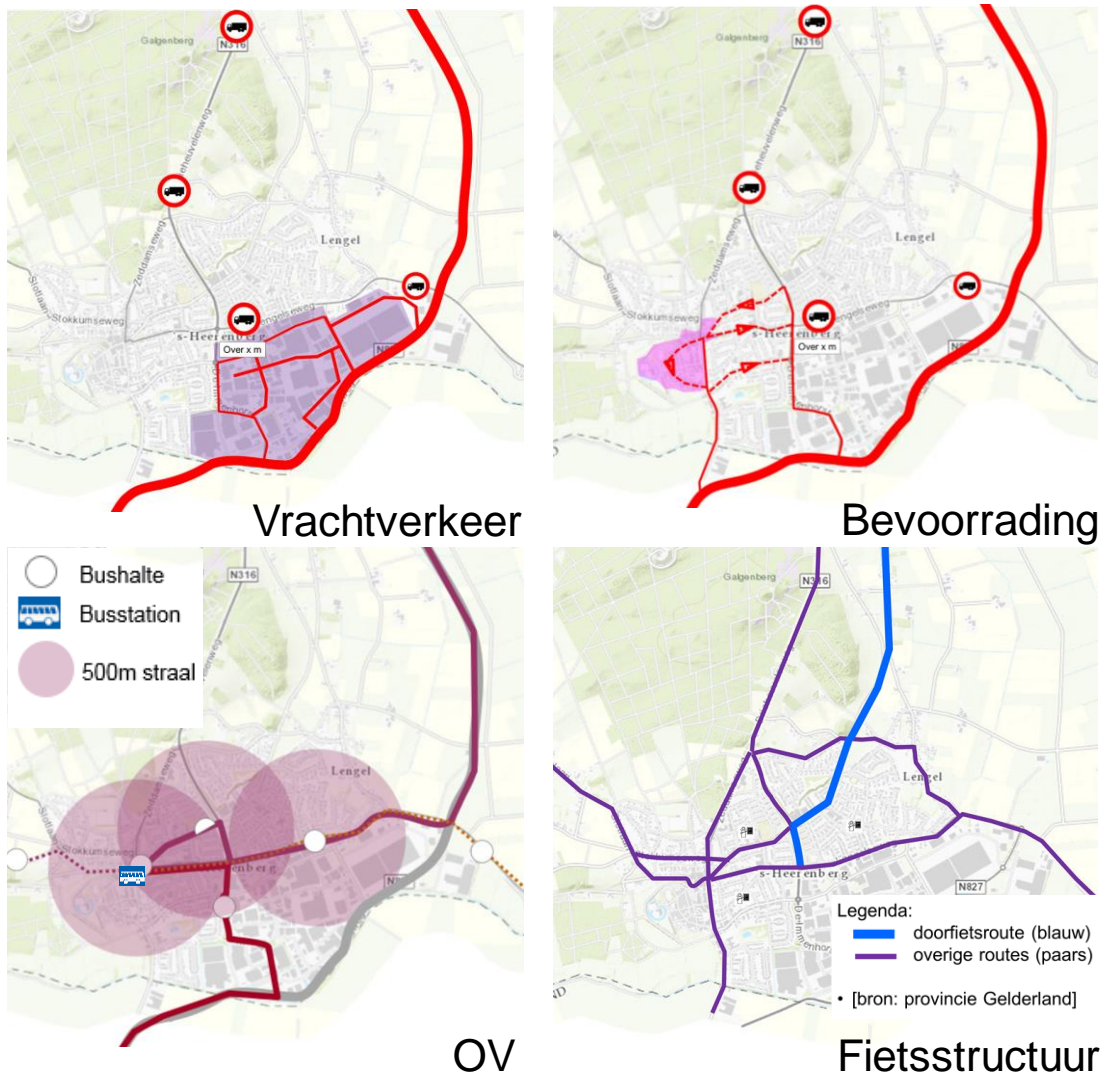
Bevoorravingsverkeer

Bevoorravingsverkeer richting het centrum moet stadinwaarts vanuit het zuiden via de Immenhorst en Lengelseweg-west of door Duitsland via de Emmerikseweg, en rijdt staduitwaarts via de Plantsoensingel Zuid en terug via de Emmerikseweg.

Openbaar vervoer

Voor het OV wordt het bestaande busstation gehandhaafd. Bussen maken vanuit het noorden bezien, gebruik van een nieuwe hoofdstructuur en rijden niet meer via de Drieheuvelenweg, maar via de Ontbrekende Schakel en Lengelseweg naar het busstation en zuidelijk staduitwaarts via de Immenhorst.

Figuur 13. Netwerken scenario 3 viaduct eruit, fiets en vracht gescheiden



Fiets

De hoofdfietsstructuur bestaat uit een aantal overige routes en een doorfietsroute via de Drieheuvelenweg, Oude-Doetinchemseweg en de Mengelenbergseweg. Deze fietsroute faciliteert een veilige route voor schoolgaande fietsers richting Doetinchem, omdat bus en fiets nadrukkelijk worden gescheiden.

Voordelen

- Minder doorgaand autoverkeer binnen de bebouwde kom
- Optimale fietsroutes: logische en ruimere fietsroutes voor schoolgaande kinderen
- Alle vrachtverkeer via de Ontbrekende Schakel
- Grootste aaneengesloten 30km/u zone
- Zeddamsesweg ontlast van met name vrachtverkeer

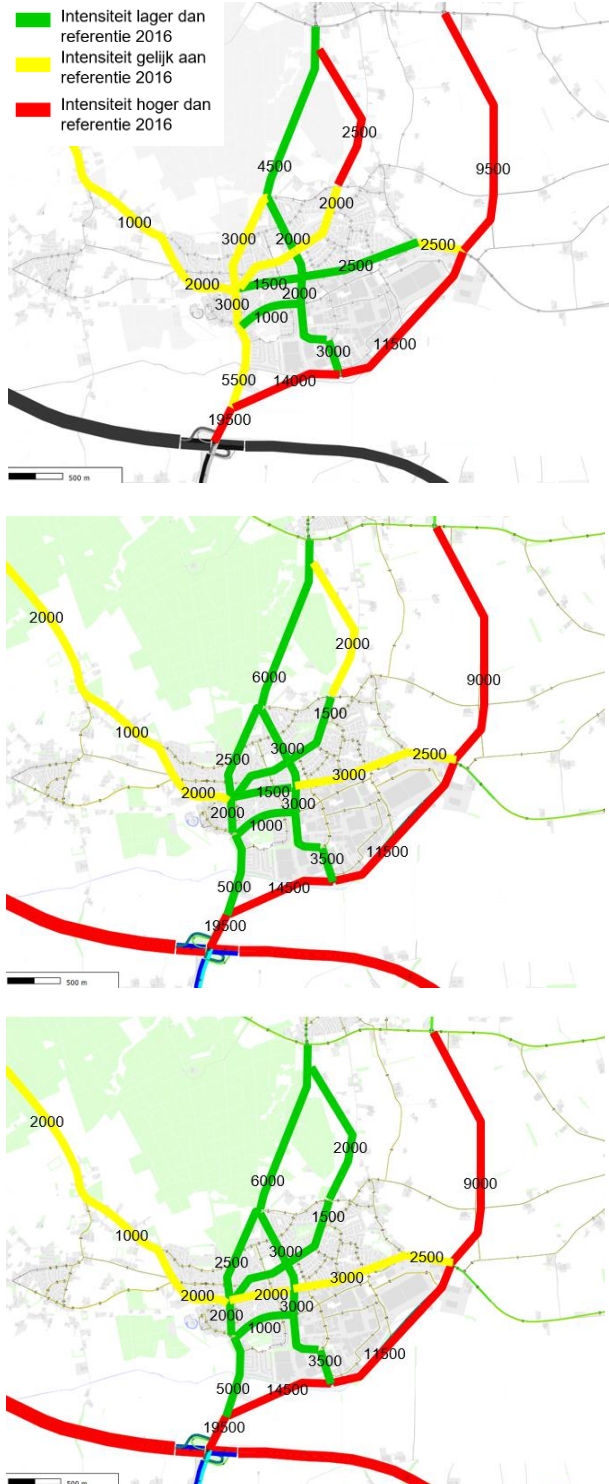
Nadelen

- Duurdere infrastructurele ingrepen
- Bus via de Ontbrekende Schakel
- Veel vrachtverkeer via Lengelseweg west

4.5 Verkeerseffecten scenario's

Door de aanleg van de Ontbrekende Schakel verdwijnt vooral het doorgaande verkeer uit de kern van 's-Heerenberg. Door de circulatie in de verschillende scenario's wordt het resterende verkeer steeds anders verdeeld over het netwerk van de stad. Aan de hand van berekeningen met een verkeersmodel zijn de effecten van de verschillende scenario's in beeld gebracht.

Figuur 14. Effecten scenario's op de verkeersintensiteiten



De afbeeldingen in figuur 14 laten zien wat de effecten van de maatregelen per scenario op de verkeersintensiteiten zijn waarbij de intensiteiten, uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal, zijn afgerond op 500-tallen. De intensiteiten zijn weergegeven ten opzichte van de intensiteiten in de huidige situatie. Een groene lijn laat een afname van de verkeersaantallen zien, bij een gele lijn verandert de verkeersintensiteit niet of nauwelijks en een rode lijn betekent een toename van de aantallen.

← Scenario 1

Naast een afname van verkeer op de Drieheuvelenweg, laat scenario 1 een afname van verkeer zien op de Lengelseweg en de Plantsoensingel zuid. De Mengelenbergseweg kent een lichte stijging van verkeer. De intensiteiten op de overige wegen blijven onveranderd.

← Scenario 2

Het effect van de voorgestelde maatregelen in scenario 2 op de hoeveelheid en de verdeling van het verkeer in 's-Heerenberg, is een afname van de verkeersintensiteit op alle wegen in de bebouwde kom. Alleen de verkeersintensiteit op de Lengelseweg-west en de Mengelenbergseweg blijft onveranderd ten opzichte van de uitgangssituatie.

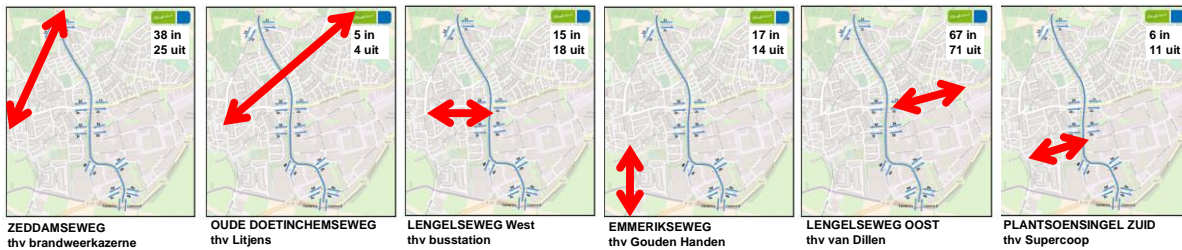
← Scenario 3

Berekeningen laten zien dat met de maatregelen in scenario 3, de verkeersintensiteit op alle wegen binnen de bebouwde kom afneemt ten opzichte van de situatie zonder Ontbrekende Schakel. Alleen de verkeersintensiteit op de Lengelseweg blijft onveranderd. Twee richting vrachtverkeer op deze route wordt wel als potentieel probleem ervaren.

Vrachtverkeer

Omdat tijdens het proces gebleken is dat met name de verdeling van het vrachtverkeer tot overlast en problemen kan leiden, is in december 2018 op een zestal plekken een meting uitgevoerd ten aanzien van het aantal vrachtbewegingen tussen 07:00 en 17:00 uur rondom 's-Heerenberg. De aantallen die per plek zijn waargenomen zijn weergegeven boven in figuur 15.

Figuur 15. Effecten scenario's op vrachtverkeer



Vrachtbeweging /richting (etmaal)	Zeddamsesweg		Oude-Doetinchemseweg		Lengelseweg West		Emmerikseweg		Lengelseweg Oost		Plantsoensingel Zuid	
	In	Uit	In	Uit	In	Uit	In	Uit	In	Uit	In	Uit
Huidig	38	25	5	4	15	18	17	14	67	71	6	11
scenario 1	38	25	5	4	15	18	17	14	22	24	6	11
scenario 2	0	0	58	0	0	47	17	14	22	24	6	11
scenario 3	0	0	5	4	53	43	17	14	22	24	6	11

Op basis van de verkeerscirculatie van de verschillende scenario's, is een inschatting gemaakt van de effecten op de vrachtbewegingen.

Met name de afsluiting voor het vrachtverkeer van de Zeddamsesweg in scenario twee en drie betekent dat in die scenario's het vrachtverkeer moet worden omgeleid naar andere wegen. In de berekening (figuur 14) is ervan uitgegaan dat de afsluiting betekent dat er geen vrachtverkeer op de Zeddamsesweg overblijft. In de praktijk zal er altijd sprake zijn van bestemmingsverkeer. Het vrachtverkeer dat moet worden omgeleid in scenario's twee en drie komt vooral terecht op de Lengelseweg en in mindere mate op de Oude Doetinchemseweg.

De verwachting is dat de bevoorrading van winkels in de binnenstad via Emmerikseweg en Plantsoensingel Zuid niet wordt beïnvloed door de gewijzigde circulatie. Deze zijn daarom ook ongewijzigd.

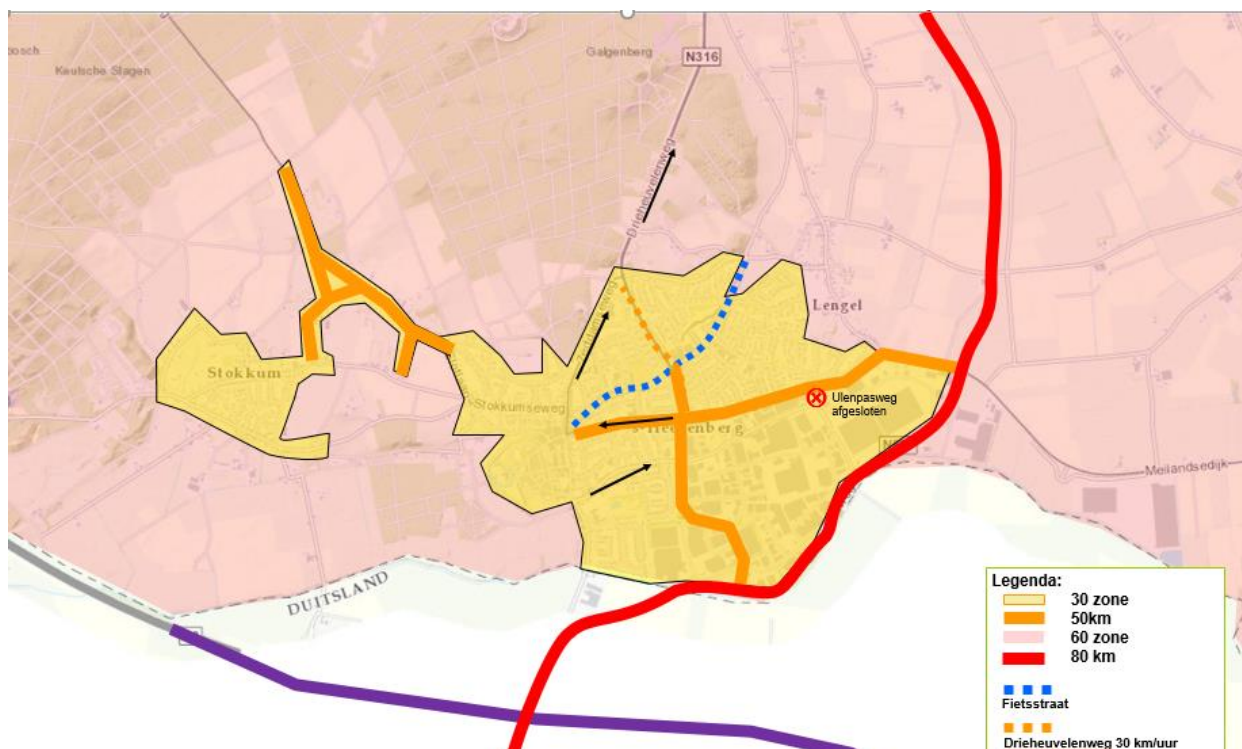
Het vrachtverkeer van en naar de bedrijventerreinen komt nu vooral uit het noorden via de Drieheuvelenweg. In de nieuwe situatie komt al dat vrachtverkeer via de Ontbrekende Schakel. Routes naar de verschillende bedrijven zullen daarom veel minder via de Lengelseweg Oost lopen. Hoewel we die afname niet precies kennen, hebben we vooralsnog voor de berekening en het verkeersmodel ingeschat dat die twee-derde minder is. Dat vrachtverkeer zit dan in plaats van op de Lengelseweg Oost op wegen als de Logistiekstraat, de Brede Steeg, de Grensstraat of de Goorsestraat.

5 Nieuwe Verkeerscirculatie 's-Heerenberg

5.1 Inleiding

Op grond van de reacties op de eerste drie scenario's zijn de doelstellingen en wensen met betrekking tot de verkeerscirculatie verder aangescherpt. Op basis daarvan is een verkeerscirculatieplan samengesteld dat zoveel als mogelijk recht doet aan die reacties. In dit hoofdstuk wordt die circulatie toegelicht aan de hand van verschillende thema's, met in detail aandacht voor aanpassingen van de infrastructuur en het effect daarvan.

Figuur 16. Categorisering "voorkeursscenario"



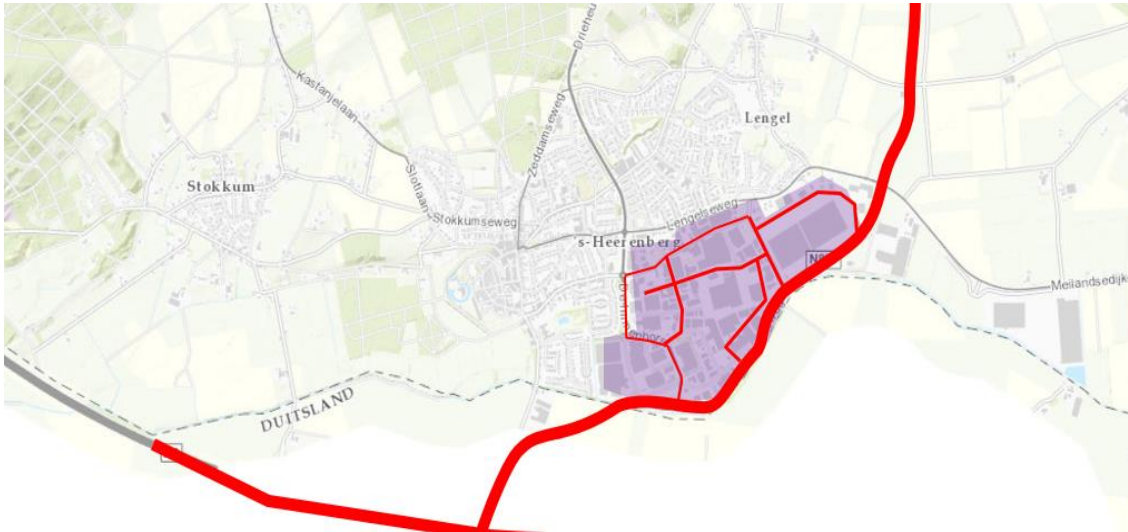
5.2 Wegcategorisering

De Drieheuvelenweg wordt afgewaardeerd naar 60km/uur vanaf het Tolhuis tot aan de kruising bij de Korensingel, dat geldt ook voor de Mengelenbergseweg. Vanaf de Korensingel gaat de weg over in een 30km/uur zone tot aan de Oude-Doetinchemseweg. De op- en afrit tussen Shell en LACO blijft 50km per uur. Dit om het vrachtverkeer de toegang te bieden tot de Oude-Doetinchemseweg. Naast dit deel van de Drieheuvelenweg is de 50km structuur beperkt tot De Immenhorst, de Lengelseweg, 's-Heerenbergseweg en Meilandsedijk (tot aan de rotonde met de Ontbrekende Schakel). In het westelijk deel van de Lengelsweg wordt omwille van het smalle profiel en de hiermee samenhangende potentiële overlast vrachtverkeer maar in één richting toegestaan. De Zeddamsseweg wordt afgewaardeerd naar 30km per uur maar blijft toegankelijk voor vrachtverkeer in noordelijke richting.

Om te voorkomen dat personenauto's vanaf de Ontbrekende Schakel met bestemming bedrijventerrein via de Meilandsedijk – 's-Heerenbergseweg - Ulenpasweg rijden, wordt de Ulenpasweg gesloten voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd landbouwverkeer.

5.3 Vrachtverkeer en bevoorrading

Figuur 17. Netwerk vrachtverkeer voorkeursscenario



Vrachtverkeer

De realisatie van de Ontbrekende Schakel betekent dat vrachtverkeer in de toekomst gebruik maakt van een nieuwe route om de kern van 's-Heerenberg heen, in plaats van de oude doorgaande verbinding, via de Drieheuvelenweg.

Dat betekent dat vrachtverkeer via de Ontbrekende Schakel en Elsepasweg van en naar de bedrijventerreinen rijdt. Hiermee wordt voldaan aan het uitgangspunt om de bedrijven via Nederlandse wegen bereikbaar te houden.

Om het verkeer richting de bedrijventerreinen op de Ontbrekende Schakel te krijgen en de kern van 's-Heerenberg te ontlasten van doorgaand vrachtverkeer, worden de bestaande vrachtverboden uitgebreid en verplichte rijrichtingen ingesteld (zie figuur 16 op vorige pagina). Verkeer op de N335 (Arnhemseweg – Beekseweg) vanuit Beek kan daardoor de route Drieheuvelenweg -> Zeddamseweg niet meer nemen en zal via de Ontbrekende Schakel en het centrum naar Stokkum moeten rijden. Verkeer vanaf het bedrijventerrein kan door het vrachtverbod op de Drieheuvelenweg het terrein allen via de Ontbrekende Schakel verlaten.

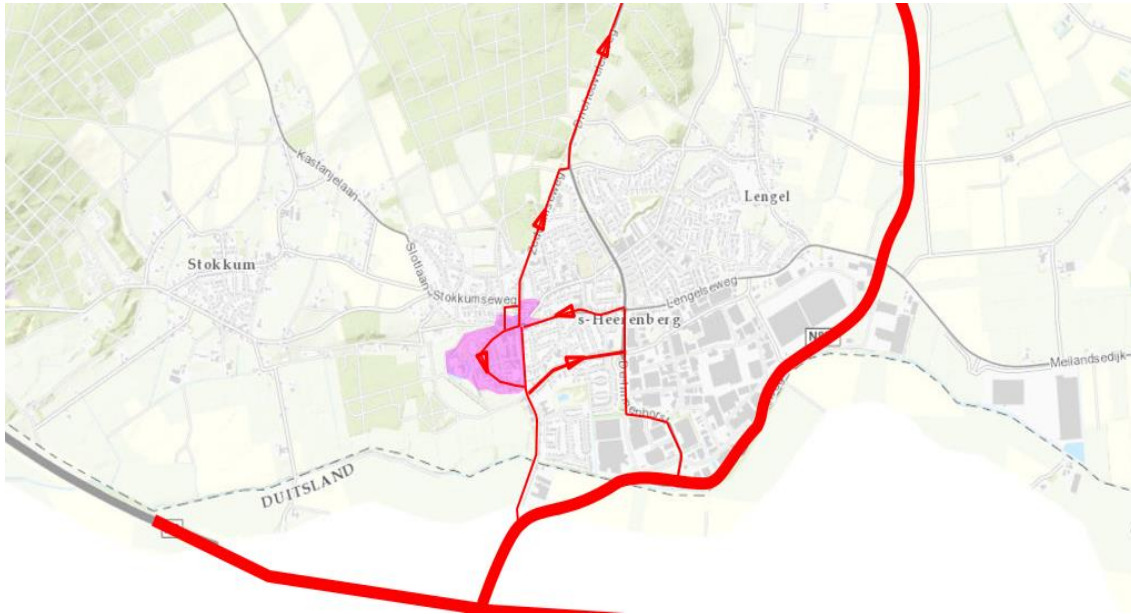
Vrachtverkeer naar Stokkum

Consequentie van de maatregelen is wel dat ook het vrachtverkeer van en naar Stokkum via de Ontbrekende Schakel moet rijden. Deze extra omweg komt boven op de omweg die ze nu al moeten rijden door de afsluiting van de Peeskesweg. Het risico bestaat dat een deel van het verkeer toch weer gaat proberen de route Peeskesweg te gebruiken.

Bevoorrading centrum

Bevoorrading van winkels en voorzieningen in het centrum van 's-Heerenberg vindt stad-inwaarts plaats via de 50km wegen: Emmerikseweg en de Immenhorst. Voor uitgaande bewegingen wordt gebruik gemaakt van de Plantsoensingel-Zuid, Zeddamseweg en Emmerikseweg. Winkels aan de Oude-Doetinchemseweg zijn bereikbaar via de gelijkvloerse kruising met de Drieheuvelenweg. Een deel van die wegen is of wordt 30km. Er is toch gekozen voor het ten dele afwikkelen van de bevoorrading via deze

Figuur 18. Structuur bevoorradingsverkeer centrum voorkeursvariant



wegen omdat afwikkeling van alle bevoorrading, in- en uitgaand, via de smalle Lengelseweg West als een te grote belasting wordt gezien op die weg (zie paragraaf 5.7).

Openbaar vervoer

Als gevolg van de voorgestelde verkeersaanpassingen in het VCP is overleg gevoerd met de concessiehouder voor het openbaar vervoer (Arriva) in onze gemeente. Arriva heeft aangegeven dat door het afwaarderen van de verschillende wegen de rijtijden toenemen en dat zij daarom naar alternatieven voor de huidige lijnvoering kijkt. Het uitgangspunt van Arriva is dat zij -bij de bestaande materieelinzet- minimaal de huidige kwaliteit van openbaar vervoer in onze gemeente wil handhaven. Arriva vertaalt dat als: aansluiting geven op de arriverende en vertrekkende treinen in Doetinchem.

In Fase 1 denkt Arriva in de knel te komen met het kunnen 'garanderen' van de aansluiting op de treinen in Doetinchem wanneer zij dezelfde route blijft rijden als zij nu doet. Daarom is het voornemen van de vervoerder om gedurende Fase 1 vanuit Zeddum via de Drieheuvelenweg naar 's-Heerenberg te rijden, te keren op de rotonde Lengelseweg/Drieheuvelenweg en weer via de Drieheuvelenweg naar Zeddum. Dat betekent dat de huidige haltes aan de Oude Doetinchemseweg/busstation komen te vervallen in die periode. Om inwoners van 's-Heerenberg een goed busstation te bieden (informatie, fietsstalling, wachtruimte, parkeerruimte, oplaadpunt e-bike et cetera) ziet Arriva graag tegenover het shell-tankstation aan de Drieheuvelenweg een nieuw hoogwaardig busstation gerealiseerd worden.

De eerste gedachten van Arriva over de routing in Fase 2 is om te gaan rijden met een snel- en stopbussysteem. Dat systeem betekent dat de *stopbus* (die tussen Doetinchem en 's-Heerenberg alle haltes aandoet) vanaf 's-Heerenberg als *snelbus* via de Lengelseweg, Ontbrekende Schakel en rondweg Zeddum terug naar Doetinchem rijdt. De *snelbus* die via de rondweg Zeddum, Ontbrekende Schakel en de Lengelseweg naar 's-Heerenberg rijdt, wordt vanaf 's-Heerenberg *stopbus* en rijdt via de Oude Doetinchemseweg, Zeddum weer terug naar Doetinchem. Zo ontstaat dus een snelle busverbinding met Doetinchem zonder dat het aantal haltes in onze gemeente afneemt. De frequentie van de busdienst in de kern Zeddum neemt af wanneer het aantal ingezette bussen gelijk blijft.



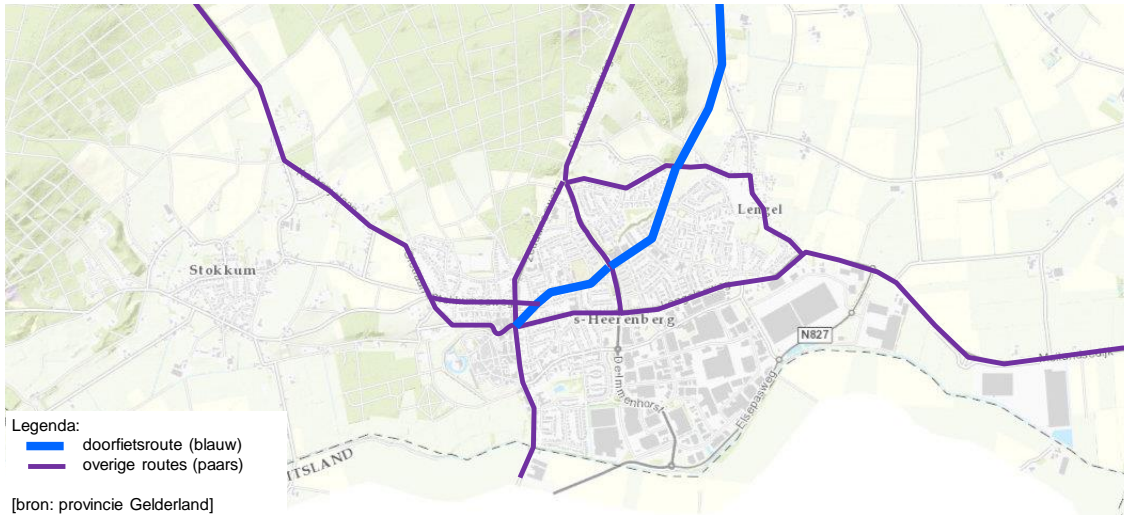
Figuur 19. Routing openbaar vervoer voorkeursvariant

Arriva geeft aan in zowel Fase 1 als 2 niet meer te willen halteren bij het bestaande busstation in 's-Heerenberg. Volgens Arriva is het aantal in- en uitstappers bij die halte zeer beperkt en weegt het tijdsverlies dat geleden wordt op de Lengelseweg en Oude Doetinchemseweg niet op tegen het aantal in- en uitstappers. Arriva streeft naar een correcte naleving van de dienstregeling en hoog voorzieningenniveau voor de reizigers. Het busstation dat Arriva graag in Fase 1 gebouwd ziet worden, is wat hen betreft tevens een definitieve oplossing die past in Fase 2.

Het bovenstaande betreft voorstellen van Arriva. Echter Arriva is concessiehouder en zal altijd aanpassingen met de concessieverlener moeten afstemmen en akkoord krijgen.

Fiets

Figuur 20. Routing fiets voorkeursscenario



De hoofd fietsroutes in 's-Heerenberg worden uitgebreid. Het voorstel hierbij is om de Oude Doetinchemseweg wordt binnen de bebouwde kom omgebouwd tot fietsstraat om daarmee duidelijk te maken dat de fietser hier prioriteit heeft en de auto te gast is. Hoewel ontvlechting met andere verkeerssoorten gewenst is, is voor een combinatie met de bus om de toegankelijkheid van openbaar vervoer in 's-Heerenberg en Zeddam te garanderen. We denken dat dit door de beperkte intensiteit/dienstregeling verantwoord is. Met het afwaarderen van de Drieheuvelenweg binnen de bebouwde kom wordt ook deze weg een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Om fietsers van veilige routes te voorzien, worden andere fietsroutes zoveel mogelijk over 30km-wegen gelegd. Het voorstel is om langs de hoofdwegen, als extra accent, fietssuggestiestroken toe te passen.

Landbouwverkeer

Oost-west route landbouwverkeer

Landbouwverkeer kan niet via de Ontbrekende Schakel, vanwege de wens om LZV's (extra Lange en Zware Vrachtwagencombinaties) toe te laten op de Ontbrekende Schakel. Langs de Ontbrekende Schakel wordt voor landbouwverkeer een parallel voorziening aangelegd.

Ook de Elsepasweg is gesloten voor landbouwverkeer. Om verder te kunnen richting Duitsland moet verkeer daarom via de Lengelseweg richting Stokkum of via het bedrijventerrein richting Duitsland. Omdat geen routes door het bos beschikbaar zijn, zal er landbouwverkeer van oost naar west door de kom van 's-Heerenberg blijven rijden. Om dit verkeer zoveel als mogelijk te scheiden van kwetsbare verkeersgroepen wordt dit verkeer via de Lengelseweg-west en de Zeddamseweg geleid.

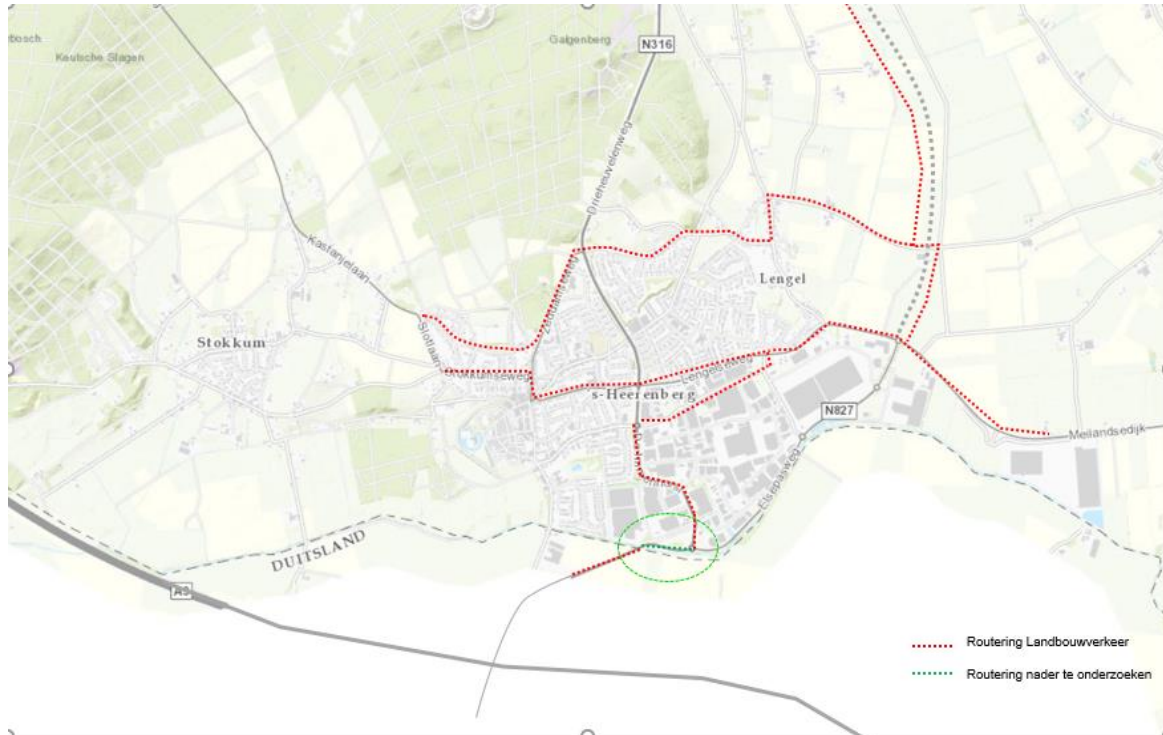
Van en naar Duitsland

Landbouwverkeer in de richting van Duitsland maakt in de huidige situatie gebruik van de Drieheuvelenweg. Na realisatie van de Ontbrekende Schakel, geldt dat ze gebruik maken van de parallelstructuur langs de Ontbrekende Schakel. Op de Elsepasweg, ten zuiden van de Ontbrekende Schakel, geldt een verbod op voor landbouwvoertuigen. De route richting Duitsland moet zodoende vervolgd worden via het bedrijventerrein. Door de geplande afsluiting van de Ulenpasweg zou de situatie kunnen ontstaan dat landbouwverkeer onnodig gebruik moet maken van de Lengelseweg, Plantsoensingel-Zuid en/of door het centrum rijdt.

Door de afsluiting Ulenpasweg uit te voeren met een landbouwsluit zou juist dit verkeer wel via de Ulenpasweg kunnen rijden. De wens is het landbouwverkeer dan via het bedrijventerrein te leiden en het

landbouwverkeer vanaf de rotonde bij de Immenhorst de Elsepas vervolgt richting Duitsland. Dit laatste stuk weg in Nederland (circa 170 meter) kent nu nog een landbouwverbod. Het voorstel is om overeenstemming te krijgen met de provincie om dit stuk weg in Nederland open te stellen voor landbouwverkeer. Ambtelijk overleg hierover heeft reeds plaatsgevonden. Het voorstel is om deze aanpassing ook bestuurlijk te bekrachtigen.

Figuur 21. Roulatie Landbouwverkeer.

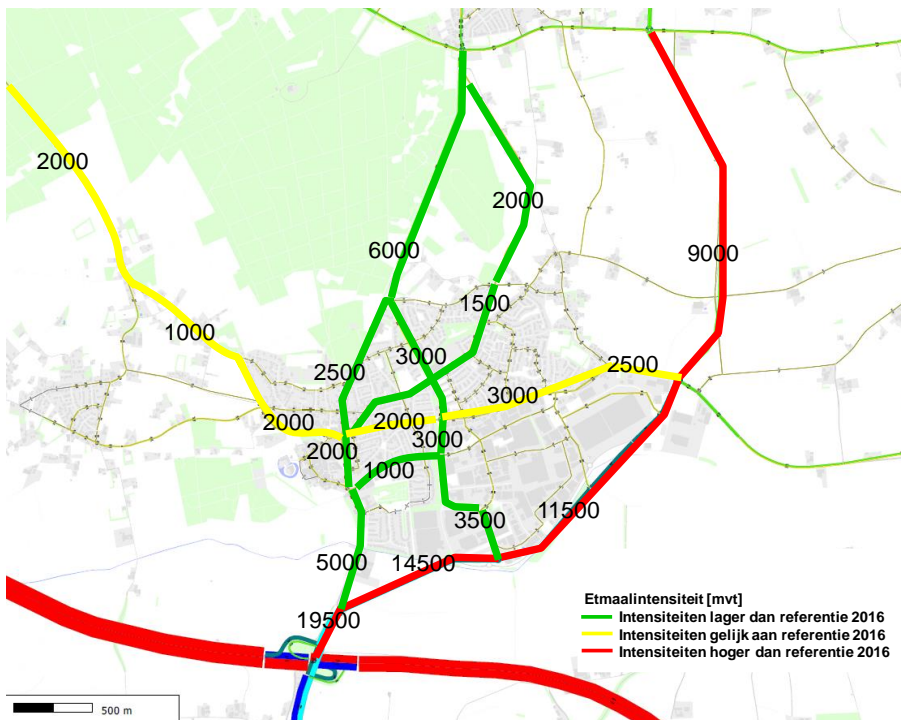


5.4 Verkeersintensiteiten

De aanleg van de Ontbrekende Schakel en de nieuwe circulatie heeft effect op de verdeling van verkeer over het netwerk in en om 's-Heerenberg. In figuur 22 zijn de verwachte veranderingen in verkeersintensiteiten per wegvak bij invoering van de nieuwe circulatie aangegeven. Een groene lijn betekent een afname van verkeer, bij een gele lijn blijven de intensiteiten gelijk en bij een rode lijn is er sprake van een toename van het verkeer ten opzichte van het jaar 2016.

De figuur laat zien dat vrijwel alle wegvakken in de bebouwde kom van 's-Heerenberg erop vooruitgaan bij de aanleg van de ontbrekende schakel. Alleen de belangrijkste oost-west verbinding de Lengelseweg houdt zijn huidige belasting. De instelling van eenrichting verkeer voor vrachtverkeer en het verdwijnen van de bus op deze weg geven wel meer lucht op het smalle profiel. De verwachting is dat daarmee een veiliger situatie ontstaat. Het doorgaande verkeer is met de aanleg van de ontbrekende schakel uit 's-Heerenberg verdwenen.

Figuur 22. Effecten van het VCP en de Ontbrekende Schakel op de verkeersintensiteiten.



Veranderingen intern vrachtverkeer

Figuur 2.3. Effecten van het VCP en op de verkeersintensiteiten vrachtverkeer.

Vrachtbeweging /richting (etmaal)	Zeddamsesweg		Oude-Doetinchemseweg		Lengelseweg West		Emmerikseweg		Lengelseweg Oost		Plantsoensingel Zuid	
	In	Uit	In	Uit	In	Uit	In	Uit	In	Uit	In	Uit
Huidig	38	25	5	4	15	18	17	14	67	71	6	11
Voorkeursscenario	0	37	5	10	53	0	17	14	22	24	6	11

In december 2018 zijn verkeerstellingen voor vrachtverkeer uitgevoerd. Het geschatte effect van de nieuwe verkeerscirculatie op de vrachtbewegingen is in figuur 23 opgenomen. De rij 'huidig' toont het getelde aantal voertuigen op die dag tussen 07.00 en 17.00 uur. De rijen daaronder geeft de geschatte waarden voor de nieuwe circulatie. Bij groen is er sprake van een afname-, bij geel is geen verandering- en bij rood is er een toename van vrachtverkeer ten opzichte van de huidige situatie.

De bevoorrading van winkels in de binnenstad via Emmerikseweg en Plantsoensingel Zuid wordt niet beïnvloed door de nieuwe circulatie. Het effect op de Lengelseweg Oost is ongewijzigd met dat uit de scenario's (zie paragraaf 4.5).

Op de Zeddamsesweg vervalt de stroom stadinwaarts. Die verplaatst naar de Lengelseweg. Daar verdwijnt juist de uitgaande stroom. De retourstroom van de Lengelseweg passeert in de huidige situatie de aansluiting met de Zeddamsesweg en de Oude Doetinchemseweg. We vooronderstellen daarom dat zij één van deze routes als retourroute kiezen. Door de lage snelheid op de fietsstraat verwachten we dat tweederde de Zeddamsesweg kiest en een derde de Oude Doetinchemseweg.

Zeddamsesweg

Op de Zeddamsesweg is een toename van uitgaand vrachtverkeer te zien ten opzichte van de huidige situatie. We vooronderstellen 12 extra vrachtbewegingen. Door het ontbreken van de stadinwaartse beweging is per saldo sprake van een afname met 16 vrachtbewegingen.

Lengelseweg-west

Voor de Lengelseweg-west geldt het tegenovergestelde van dat wat voor de Zeddamsesweg geldt. Het vrachtverkeer dat niet meer stadinwaarts via de Zeddamsesweg rijdt, zal straks via de Lengelseweg-west rijden. Verkeer op de Lengelseweg neemt daardoor stadinwaarts toe met in totaal 38 extra vrachtbewegingen per etmaal.

Hier staat tegenover dat er geen vrachtbewegingen meer staduitwaarts zijn. Het extra aantal vrachtbewegingen in de straat ten opzichte van de huidige situatie is 20 vrachtwagens. Omdat twee vrachtwagens elkaar niet meer kunnen tegenkomen zal de afwikkeling toch verbeteren.

6 Maatregelen

De nieuwe verkeerscirculatie vraagt om aanpassing van verschillende wegen en kruispunten. In dit laatste hoofdstuk zijn de belangrijkste aanpassingen voor wegen, wegvakken, kruispunten en situaties aangegeven.

6.1 Wegen en wegvakken

Drieheuvelenweg buiten de bebouwde kom

Voor de inrichting van de Drieheuvelenweg buiten de bebouwde kom naar 60km per uur weg gelden versmalde wegprofielen met een aangepaste belijning zonder middenstreep. Door de ruimte te gebruiken voor het laten meanderen van de weg ontstaat een aantrekkelijker wegbeeld waar de snelheid van 60km beter kan worden afgedwongen. Het fietspad naast de weg blijft ook in de toekomst gehandhaafd.

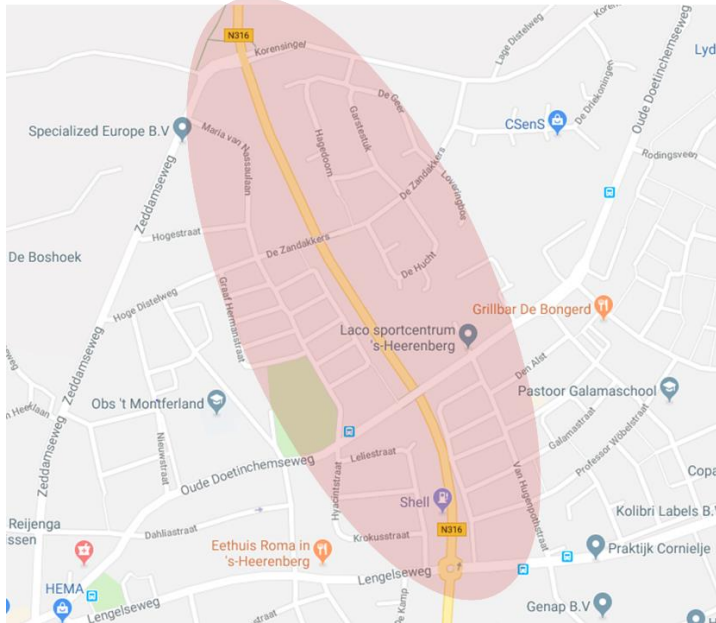
Op de afbeelding 27 staat een voorbeeld van een 80 km per uur in Overijssel die recentelijk een transformatie heeft ondergaan.

Figuur 27. Afwaarden Drieheuvelenweg naar 60km: voorbeeld N34

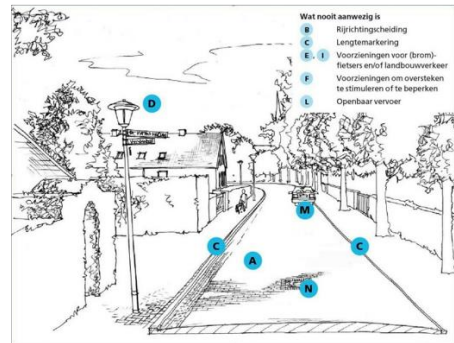


Drieheuvelenweg binnen de bebouwde kom

Figuur 28. Afwaarderen Drieheuvelenweg naar 30km:de opgave



- Drieheuvelenweg 30 km/uur
- Versmallen (max 5 meter)
- Erftoegangsweg
- Programma te bepalen



De belangrijkste opgave is de afwaardering van de Drieheuvelenweg binnen de bebouwde kom. Om dit wegvak daadwerkelijk af te kunnen waarderen naar een snelheid van 30 km per uur zal deze weg ook erven moeten ontsluiten. Het voorstel is om aan de herinrichting een ruimtelijk programma te koppelen zodat het wegvak uiteindelijk onderdeel gaat uitmaken van de structuur van woonstraten in 's-Heerenberg. Hiervoor wordt momenteel een separate studie uitgevoerd die ter besluitvorming aan u zal worden voorgelegd.

Viaduct

Uitgangspunt bij de afwaardering is het slopen van het viaduct in de Oude-Doetinchemseweg. Dit levert een betere verdeling van het verkeer en sluit beter aan bij de nieuwe wegcategorie. Slopen van het viaduct kost echter geld. Daar staat met de aanstaande overdracht van de viaducten naar de gemeente het wegvallen van onderhoud tegenover. De onderhoudskosten worden voor de korte termijn al op €139.000, -- geschat. Mede op grond hiervan is gekozen al op korte termijn te komen tot sloop van het viaduct.

Figuur 29. Voorbeeld kruising viaduct Oude-Doetinchemseweg



Het kruisingsvlak dat ontstaat is een gelijkvloerse kruising met een fietsstraat. Ten zuiden hiervan kan de Drieheuvelenweg nog een snelheid van 50km krijgen, om vrachtverkeer de toegang te bieden tot de Oude-Doetinchemseweg en een goede inpassing mogelijk te maken van de, door Arriva gewenste, nieuwe centrale halte voor de bus. Ten noorden daarvan is de maximum snelheid 30km per uur. Voor het comfort van de fiets zal de fietsstraat Oude-Doetinchemseweg hier in de voorrang zitten. De locatie van de toekomstige kruising van de Oude-Doetinchemseweg met de Drieheuvelenweg wordt geprojecteerd ter hoogte van de huidige ligging van het viaduct. Vanaf het Shell-tankstation aan de

Drieheuvelenweg zal een talud van 5% over 200m worden aangelegd om de kruising te naderen. Deze 5% is steiler dan de normen van de CROW adviseren maar is door beschikbare afstanden niet anders, maar wel verantwoord, te realiseren.

Omdat de herinrichting van dit deel van de Drieheuvelenweg onderdeel moet uitmaken van een integrale planvorming, zal dit direct na openstelling van de Ontbrekende schakel kunnen worden gerealiseerd. Er ontstaat daarom een tussenfase tussen de situatie na opening van de Ontbrekende Schakel en de in dit rapport geschetste eindsituatie. De verwachting is dat deze tussenfase een periode van meerdere jaren kan bedragen. De gevolgen voor het uitvoeren van het circulatieplan zijn opgenomen in een separate notitie, die als bijlage aan dit rapport is toegevoegd.

Korensingel

Figuur 24. Voorbeeld aanpassingen Mengelenbergseweg



De Korensingel wordt afgewaardeerd van 50km naar 30km per uur. Dit wordt gedaan vanuit de gedachte dat verkeer vanuit het noorden niet alsnog een snellere (sluip)route zal zoeken via deze weg, omdat de Drieheuvelenweg is afgesloten. De weg krijgt bij de herinrichting een veiligere inrichting voor fietsers. Voorgesteld wordt om fietssuggestiestroken aan te brengen.

Mengelenbergseweg - Zeddamsesweg - Lengelseweg

In de circulatie wordt de Mengelenbergseweg een 60km per uur weg. Bewoners aan de Mengelenbergseweg ervaren regelmatig overlast van snel rijdende voertuigen. Dit veroorzaakt gevaarlijke situaties op en langs de weg voor aanwonenden, maar ook voor kwetsbare verkeersdeelnemers die van de route gebruik maken.

De Zeddamsesweg – Lengelseweg wordt voorzien van aangepaste belijning en versmald wegprofiel. Op de Mengelenbergseweg die voorzien is van een vrijliggend fietspad wordt de weg voorzien van plantvakken. Op deze manier kan de snelheid van 60km per uur ook op dit deel van het traject worden afgedwongen zonder de doorstroming negatief te beïnvloeden.

Oude-Doetinchemseweg

De Oude-Doetinchemseweg wordt ingericht als een 30km per uur weg. Dit wordt gedaan op het stuk van de Stendermolen tot aan het kruispunt met de Korensingel. De weg blijft in twee richtingen toegankelijk. De Oude-Doetinchemseweg wordt in de toekomst ingericht als twee richtingen fietsstraat. Dit wordt onder andere gedaan door het aanbrengen van rood asfalt, markering en bebording.

Figuur 25. Voorbeeld Oude-Doetinchemseweg fietsstraat



Emmerikseweg

Aan de Emmerikseweg worden geen aanpassingen verricht. Er komt geen vrachtverbod op de Emmerikseweg. De omvang van stromen geeft daartoe geen aanleiding. Bovendien zou afsluiten voor vrachtverkeer van deze straat zeker leiden tot een verdere ongewenste toename van vrachtverkeer via de Plantsoensingel Zuid.

Elsepasweg

Formeel is het landbouw verkeer verboden om vanaf de rotonde De Immenhorst Elsepasweg richting Duitsland te rijden. Dat zou betekenen dat alle landbouwverkeer via de Emmerikseweg van en naar Duitsland moet. Die situatie is ongewenst. Inmiddels is overleg gaande met de provincie, de beheerder van deze weg om het deel (circa 170 meter) tussen Duitsland en de eerste rotonde open te stellen voor Landbouwverkeer. De provincie heeft aangegeven hier niet onwelwillend tegenover te staan. Zie paragraaf 5.3 over het landbouwverkeer.

Zeddamseweg

De Zeddamseweg wordt ingericht als een 30km per uur weg en voor vrachtverkeer nog maar in één richting opengesteld. Ondanks dat behoudt de weg een functie als een calamiteitenroute voor hulpdiensten. Het is daarom niet gewenst om de weg te voorzien van drempels. Om de weg af te waarderen wordt de weg voorzien van plantvakken. Dit is een manier die volstaat om de snelheid van 30km per uur af te dwingen, maar toch een goede doorstroming te behouden voor hulpdiensten. In figuur 26 is rechts een voorbeeld weergegeven.

Figuur 26. Voorbeelden afwaarderen Zeddamseweg van 50km naar 30km: basis en optimaal



6.2 Kruispunten en situaties

Naast de hiervoor besproken weg en wegvakken zijn er ook een aantal kruispunten en situaties die bijzondere aandacht vragen bij de voorgestelde wijzigingen in de circulatie. De vijf belangrijkste zijn in deze paragraaf beschreven.

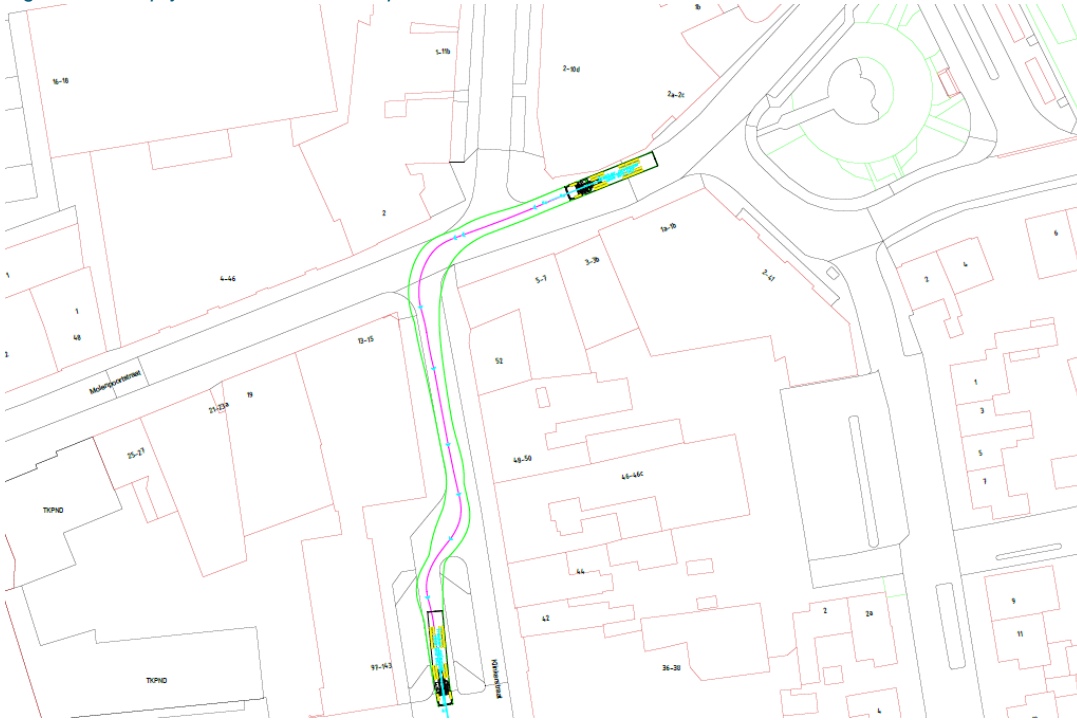
Klinkerstraat

In de verkeerscirculatie rijdt vrachtverkeer stadinwaarts via de Lengelseweg in plaats van de Zeddamseweg. Een zorgpunt is dat het kruispunt Klinkerstraat – Molenpoortstraat mogelijk te krap is voor dit vrachtverkeer. Auto's komende vanuit de Klinkerstraat zouden het kruispunt bovendien kunnen blokkeren.

Op basis van een sleeplijnanalyse is gekeken of het voor vrachtverkeer mogelijk is om de bocht vanuit de Molenpoortstraat richting de Klinkerstraat te nemen. Figuur 30 laat zien dat het in principe past, maar erg krap is. Wanneer een trekker- opleggercombinatie de bocht neemt, wordt een deel van het overrijdbare

trottoir in de Klinkerstraat gebruikt. Personenauto's uit de richting Klinkerstraat moeten dit vrachtverkeer voorrang verlenen. Om doorgang te verlenen moeten ze echter ver voor het kruisingsvlak opgesteld zijn of uitwijken naar het trottoir. Om de kans op problemen te verkleinen is het raadzaam een spiegel te plaatsen die personenauto's vroegtijdig zicht kunnen geven op vrachtwagens van rechts. De kans is groot dat vrachtwagens in dit geval geen gebruik maken van hun recht op voorrang en eerst de Klinkerstraat leeg laten lopen om dan pas in te draaien.

Figuur 30. Sleeplijn vrachtverkeer Molenpoortstraat - Klinkerstraat.



Rotonde Tolhuis (Terborgseweg – Drieheuvelenweg)

De huidige rotonde bij het Tolhuis maakt dat vrachtverkeer eenvoudig de Drieheuvelenweg indraait. Door invoering van eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer is inrijden in de toekomst verboden. Vrachtverkeer voor 's-Heerenberg wordt daarmee naar de Ontbrekende Schakel geleid. De tak vanuit de Drieheuvelenweg wordt aangepast. Rijbanen worden versmald en de bypass kan komen te vervallen. Door deze aanpassing en een aanpassing in de bewegwijzering moet ook een groot deel van het personenverkeer doorrijden naar de Ontbrekende Schakel.

Figuur 31. Inrichting rotonde Tolhuis



Kruising Drieheuvelenweg-Korensingel-Zeddamsesweg

Het kruispunt Drieheuvelenweg-Korensingel-Zeddamsesweg is nu nog een heel ruim vormgegeven aansluiting met opstelvakken, midden-geleiders en fietsoversteken. Met het afwaarderen van de Drieheuvelenweg naar 30 respectievelijk 60 km per uur is veel van die ruimte overbodig. In eerdere verkenningen was op deze locatie voor de toekomstige situatie een rotonde voorgesteld.

Bij een snelle ruimtelijke verkenning is gebleken dat door te kiezen voor een andere oplossing veel van de overbodige ruimte vrijgemaakt kan worden voor ruimtelijke ontwikkeling. Die ruimtelijke ontwikkeling draagt dan bovendien bij tot een betere acceptatie van de afwaardering van de Drieheuvelenweg omdat ze in alle gevallen uitgaan van het onderbreken van het doorgaande karakter.

Besloten is om een nadere verkenning uit te voeren naar de ruimtelijke invulling van deze locatie en daarbij de meest passende ontsluitingsstructuur te kiezen. Uitgangspunt daarbij blijft wel de circulatie zoals geschetst in dit rapport.

Huidig kruispunt wordt verlegd naar de structuur van de Zeddamsesweg met de voormalige 'Grintweg'

Figuur 32. Twee mogelijke varianten kruispunt Drieheuvelenweg-Korensingel-Zeddamsesweg en de voorkeursvariant met fietspaden .



Huidige situatie



Voorkeursvariant met fietspaden

Rotonde Meilandsedijk – Elsepasweg

Ter hoogte van Rotonde Meilandsedijk – Elsepasweg begint en eindigt de Ontbrekende Schakel vanuit noordelijke richting.

Voor vrachtverkeer wordt een verplichte rijrichting ingesteld. Het vrachtverbod richting Lengelseweg blijft gehandhaafd. De tak aan de westzijde van de rotonde richting 's-Heerenberg moet onderschikt vormgegeven worden ten opzichte van de andere drie takken. Dit kan door een deel uit te voeren in klinkerverharding en zo krap mogelijk vorm te geven. Wel moet rekening gehouden worden met landbouwverkeer dat vanuit de westelijke tak de rotonde oprijdt.

Ulenpasweg

Uit de consultatierondes kwam naar voren dat verkeer uit Ulft met bestemming bedrijventerreinen veelvuldig gebruik maakt van de toegang Ulenpasweg. Om deze stroom verkeer even als verkeer vanaf de Ontbrekende Schakel te verleiden tot het gebruik van de Elsepasweg, wordt de Ulenpasweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Vanwege het verbod voor landbouwverkeer op de Elsepasweg moet de route echter wel open zijn voor landbouwverkeer. Door aanleg van een landbouwsluis en het afrasteren van de bermen kan ervoor gezorgd worden dat fietsers en landbouwverkeer toegang hebben via deze route. Personenauto's kunnen dan niet passeren. Vrachtverkeer kan de landbouwsluis ook passeren maar heeft vervolgens een vrachtverbod richting de Meilandsedijk.

Figuur 33. Aanpassing rotonde Meilandsedijk - Elsepasweg.



Figuur 34. Landbouwsluis voorbeeld Etten





Bijlage 1 Meespraak resultaten

