

AAN MAARTEN MINKJAN, GEMENTE OOST-GELRE
VAN JAN HAVEMAN, BVA VERKEERSADVIEZEN
ONDERWERP ONTSLUITING IEKC LICHTENVOORDE
DATUM 9 OKTOBER 2017

1. Inleiding

Binnen de kern Lichtenvoorde bestaan er plannen om op de locatie van de bestaande SBO St. Ludgerusschool een Integraal Educatief Kindcentrum (IEKC) te vestigen. De nieuwe voorziening zal in totaliteit plaats bieden aan circa 500 kinderen. De realisatie van het IEKC zal zoals aangegeven worden gerealiseerd op de bestaande locatie van de Ludgerusschool die zich ten oosten van de Varsseveldseweg bevindt en verder wordt ingesloten door de Meidoornstraat aan de zuidzijde, de Frans ten Boschstraat aan de noordzijde en de Pastoor Sandersstraat aan de oostzijde. Deze nieuwe voorziening zal, meer dan de huidige Ludgerusschool doet, verkeer genereren. Ten eerste gemotoriseerd verkeer in de vorm van voertuigen van personeel, halende en brengende ouders en personenbusjes voor het regionale vervoer van leerlingen. Ten tweede zijn er uiteraard de leerlingen die met de fiets naar school komen, al dan niet begeleid door hun ouders/verzorgers en ten slotte de voetgangers.

Dit (extra) verkeer dient te worden gefaciliteerd. Hierbij gaat het niet alleen om het rijdende verkeer, maar ook om het parkeren van voertuigen en stallen van fietsen. Het is van belang dat de genoemde verkeersstromen letterlijk en figuurlijk in goede banen worden geleid. De gemeente Oost-Gelre heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd een visie te ontwikkelen voor een verkeersveilige schoolomgeving, waarbinnen alle verkeersdeelnemers adequaat (kunnen) worden afgewikkeld, uitmondend in een gewenste ontsluitingsstructuur.

2. Huidige situatie en voorzieningen

De huidige schoollocatie wordt zoals in paragraaf 1 al is aangegeven omsloten door vier wegen. De Varsseveldseweg, de Meidoornstraat, de Pastoor Sandersstraat en de Frans ten Boschstraat. Hoewel er een duidelijk onderscheid is te maken tussen deze wegen geldt op alle wegen een maximum snelheid van 50 km/uur en zijn alle wegen voorzien van een asfaltverharding. Alleen op de Varsseveldseweg zijn voorzieningen voor fietsverkeer aanwezig. In dat geval gaat het om rode fietsstroken aan beide zijden van de rijloper. Voor

voetgangers is langs alle wegen aan beide zijden van de rijbaan een vrijliggende voorziening beschikbaar.

Alleen op de Varsseveldseweg is de voorrang geregeld, ten gunste van het verkeer op deze weg. Dat betekent dat op de aansluitingen van de Meidoornstraat en de Frans ten Boschstraat voorrang verleend moet worden aan verkeer op de Varsseveldseweg. Op de aansluiting Frans ten Boschstraat is er sprake van een reguliere voorrangskruispunt en op de Meidoornstraat is de voorrang (doorgang) geregeld middels een uitritconstructie. Op alle overige kruispunten is sprake van gelijkwaardigheid.

Functioneel is er ook onderscheid in het type weg. In het verkeersbeleid van de gemeente Oost-Gelre, zoals dat is verwoord in de nota Integraal verkeersprogramma Oost Gelre 2014 - 2024, zijn de wegen gecategoriseerd. Dat wil zeggen dat aan iedere weg een bepaalde functie is toegewezen. Deze functie zegt iets over het (gewenste) gebruik en de vormgeving van de weg.

Met uitzondering van de Varsseveldseweg vallen de wegen onder de functie erftoegangsweg. Dat wil zeggen wegen die in principe bestemd zijn voor bestemmingsverkeer (verkeer dat een herkomst of bestemming heeft langs de betreffende weg of in de directe omgeving hiervan). De Varsseveldseweg heeft als functie gebiedsontsluitingsweg. Dit type weg dient ter ontsluiting van een groter gebied en is feitelijk een verzamelweg voor de erftoegangswegen. Daarnaast maakt de Varsseveldseweg deel uit van het hoofdtraamwerk langzaam verkeer.

Parkeren op de Varsseveldseweg is niet toegestaan, omdat er fietsstroken aanwezig zijn. Op dergelijke stroken mag niet worden gestopt/geparkeerd. Een stopverbod geldt ook op de Frans ten Boschstraat tussen de Antoon Slotstraat en de Varsseveldseweg. Op dit deel kan echter nog wel geparkeerd worden op een aantal parkeervakken buiten de rijbaan. Op het overige deel van de Frans ten Boschstraat mag op de rijbaan geparkeerd worden, evenals op de rijbaan van de Pastoor Sandersstraat en de Meidoornstraat, maar ook op deze wegen zijn op delen parkeervakken buiten de rijbaan aanwezig.

Het gebruik van de wegen door gemotoriseerd verkeer in de huidige situatie is weergegeven in tabel 1.

Weg	Intensiteit
Varsseveldseweg	6.120 mvt
Meidoornstraat	155 mvt
Frans ten Boschstraat	1.510 mvt
Pastoor Sandersstraat	180 mvt

Tabel 1: Huidig gebruik omliggende wegen IEKC (in motorvoertuigen per gemiddelde werkdag)

Uit de tabel blijkt dat de intensiteit op de Varsseveldseweg het hoogste ligt met ruim 6.000 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Op de overige wegen ligt de

intensiteit veel lager. Alleen de Frans ten Boschstraat verwerkt met 1.500 motorvoertuigen per etmaal nog een substantieel aantal voertuigen, de intensiteiten op de beide andere wegen zijn zeer laag te noemen.

3. Gewenste ontsluitingsstructuur

In dit hoofdstuk gaan wij in op de gewenste ontsluitingsstructuur voor de verschillende modaliteiten. Hierbij merken wij op dat het in eerste instantie gaat om de structuur die wordt gehanteerd. De hierbij gewenste vormgeving van de omliggende wegen komt evenwel zijdelings aan de orde. Het primaat ligt in dit hoofdstuk echter bij de structuur. Tevens wordt geen aandacht besteed aan de inrichting van het terrein. Deze zal moeten worden aangepast op de gewenste structuur. In deze werkwijze is de verkeersstructuur dus mede leidend en bepalend voor de inrichting van het terrein.

In de huidige situatie vindt halen en brengen van leerlingen plaats aan de zijde van de Frans ten Boschstraat. De ingang van de Ludgerusschool bevindt zich namelijk aan deze zijde. Hier komen dus ook de voetgangers en fietsers binnen. Een deel van de leerlingen wordt gebracht en gehaald met busvervoer. Deze leerlingen worden eveneens aan de zijde van de Frans ten Boschstraat gebracht, maar het ophalen vindt plaats aan de Meidoornstraat zijde, waarbij de busjes een plaats hebben om zich op eigen terrein op te stellen.

De combinatie van rijdend autoverkeer (en vervolgens het parkeren) en de toestroom van fietsers en voetgangers leidt op de Frans Ten Boschstraat tot chaotische taferelen. Voertuigen worden op straat geparkeerd (aan beide zijden van de Frans ten Boschstraat) en ook de Antoon Slotstraat heeft te maken met ten behoeve van halen en brengen parkerend verkeer. Tijdens het uitgaan van de school staan op de Frans ten Boschstraat dan ook verkeersouders om een en ander in goede banen te leiden.

Voor de toekomstige situatie is het gewenst deze verkeersstromen zoveel als mogelijk te scheiden. Hiermee bedoelen wij niet zozeer het overal realiseren van eigen ruimtes voor iedere verkeersdeelnemer (bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden), maar het ontvlechten van de belangrijkste verkeersstromen.

● **Toegankelijkheid fietsverkeer**

Door de samenvoeging van een aantal scholen is de afstand die de leerlingen tot aan de school moeten afleggen, gemiddeld gezien, groter dan in de huidige situatie, waarbij de scholen nog verspreid gesitueerd zijn. Een en ander betekent dat een groter deel van de leerlingen per fiets naar school zal komen en een minder groot aantal te voet. De fietsers komen naar verwachting uit alle richtingen. Voor de fietsers die een herkomst/bestemming hebben ten oosten van de school is er sprake van overwegend routes door woongebieden. Alleen de fietsers die uit het deel ten westen van de Varsseveldseweg komen dienen deze (relatief) drukke weg te kruisen.

Het is van belang hiervoor een veilige oversteeek te hebben. In de huidige situatie maken de Frans ten Boschstraat en de aan de overzijde van de Varsseveldseweg gelegen Van Raesfeltstraat onderdeel uit van een belangrijke fietsroute. Ondanks dat het hierbij niet gaat om een route uit het hoofdraamwerk langzaam verkeer, wordt deze route veelvuldig gebruikt door fietsverkeer uit het westelijke deel van Lichtenvoorde van en naar de Marianum scholengemeenschap (vice versa) en uiteraard ook door fietsverkeer van en naar de Ludgerusschool. Gezien het belang van deze oost-west georiënteerde fietsroute en het ontbreken van een alternatief, ligt het voor de hand deze route op te pakken als toegangsroute voor het fietsverkeer van en naar het IEKC. Eigenlijk wordt hiermee impliciet de keuze gemaakt voor het situeren van de fietstoegang vanaf de Frans ten Boschstraat.

- ***Toegankelijkheid autoverkeer (halen en brengen)***

Met de keuze voor de fietstoegang aan de zijde van de Frans ten Boschstraat, is het niet wenselijk ook het halen en brengen van leerlingen met gemotoriseerde voertuigen hier plaats te laten vinden. Voor het autoverkeer geldt dat de meeste voertuigen vanaf de Varsseveldseweg komen of hiervan na het halen of brengen gebruik willen maken. Het ligt dan ook voor de hand dat de autotoegang aan deze zijde van het IEKC wordt geprojecteerd. Hiermee worden de wegen in de buurt rondom de school niet extra belast en wordt het autoverkeer gebundeld op de weg waar het bij voorkeur ook thuis hoort. Het is evident dat de vormgeving van een dergelijke toegang aandacht behoeft en de verkeersveiligheid hierbij hoog in het vaandel staat.

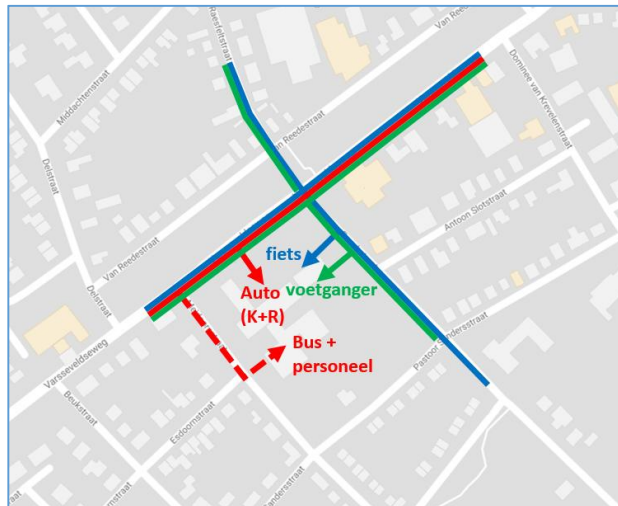
Naast het reguliere halen en brengen met personenauto's wordt een deel van de leerlingen gehaald en gebracht met busjes. Naast de benodigde ruimte voor de personenauto's is er ook behoefte aan opstelruimte voor busjes. Het gaat hierbij om maximaal circa 20 busjes. Gezien dit beperkte aantal en de ten opzichte van het reguliere halen en brengen afwijkende situatie (andere doelgroep, veel meer kinderen tegelijkertijd, de afwijkende ruimtebehoefte) stellen wij voor het halen en brengen met behulp van de busjes los te koppelen van het reguliere halen en brengen. De toegang van de busjes is aan de Meidoornstraat voorzien, analoog aan de huidige situatie in de middag.

Het personeel van de school kan het terrein bereiken vanaf de Varsseveldseweg, waarbij gebruik zou kunnen worden gemaakt van de haal en breng toegang, of vanaf de Meidoornstraat. In het laatste geval kan worden gekozen voor een combinatie met de toegang voor de busjes of voor een afzonderlijke toegang. Een en ander mede afhankelijk van de inrichtingsmogelijkheden van het terrein. In principe is de keuze Varsseveldseweg/Meidoornstraat niet zozeer van belang. Het betreft hier een gering aantal voertuigen dat qua aankomst- en vertrekpatroon niet overeenkomt met het halen en brengen van leerlingen en daarmee ook prima vanaf de Meidoornstraat kan plaatsvinden. Enig nadeel hiervan is dat de intensiteit op deze weg zal toenemen, echter zoals aangegeven betreft het slechts een gering aantal voertuigen.

- **Toegankelijkheid voetgangersverkeer**

De voetgangers komen van relatief beperkte afstand en hebben een diffuus patroon. Met andere woorden er is geen sprake van een sterke bundeling van voetgangersstromen. Voor de voetganger is het van belang dat deze zich kan verplaatsen over vrijliggende voetpaden en dat deze zo min mogelijk wordt geconfronteerd met kruisende verkeersbewegingen met betrekking tot gemotoriseerd en fietsverkeer.

In figuur 1 is schematisch aangegeven hoe wij de ontsluitingsstructuur voor ons zien.



Figuur1: Ontsluitingsstructuur

4. Globale inrichting

Om deze structuren te effectueren is een aantal maatregelen nodig. Cruciaal hierbij is de wijze waarop halen en brengen op de Varsseveldseweg tot stand wordt gebracht en de oversteek voor het fiets (en voetgangers)verkeer op deze weg. Verder is de vormgeving van de toegang vanaf de Frans ten Boschstraat een belangrijk aspect.

De Varsseveldseweg is een weg met een behoorlijke verkeersfunctie. Deze weg vormt de toegang voor Lichtenvoorde vanaf de N18 vanuit zuidelijke richting en wordt ter hoogte van het IEKC, zoals al eerder aangegeven, belast met ruim 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Hoewel de verkeersstructuur in Lichtenvoorde op niet al te lange termijn zal wijzigen, omdat de Zieuwentseweg aansluiting op de N18 komt te vervallen, is het niet de verwachting dat de intensiteit op de Varsseveldseweg op het deel ter hoogte van het IEKC sterk zal wijzigen. De belasting van deze weg in de huidige situatie is dan ook uitgangspunt. Uiteraard zal de toekomstige IEKC meer verkeersbewegingen genereren dan de huidige Ludgerusschool, maar de omvang van deze toename is zodanig beperkt dat de situatie op de Varsseveldseweg niet wezenlijk wijzigt. In de toekomst zal de school naar verwachting 400 - 500 verkeersbewegingen genereren. Deze bewegingen komen uit verschillende windrichtingen.

Dit gegeven in combinatie met het feit dat de school ook nu reeds verkeersbewegingen genereert, rechtvaardigt de conclusie dat de bouw van de school slechts zeer beperkte effecten heeft op de intensiteit op de Varsseveldseweg.

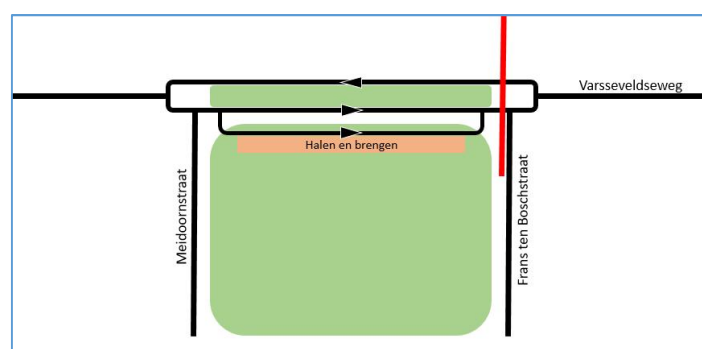
- **Oversteekvoorziening fietsverkeer**

Het is zaak een veilige oversteek over de Varsseveldseweg te creëren ter hoogte van de fietsoversteek (Van Raesfeltstraat – Frans ten Boschstraat). Deze oversteek dient in dat geval te bestaan uit een oversteek in twee delen, met andere woorden een middengeleider in de Varsseveldseweg. Daarnaast heeft het de voorkeur een dergelijke voorziening oom te realiseren ter hoogte van de Meidoornstraat. Hierbij kan eventueel worden volstaan met alleen een voetgangersoversteekplaats.

- **Halen en brengen**

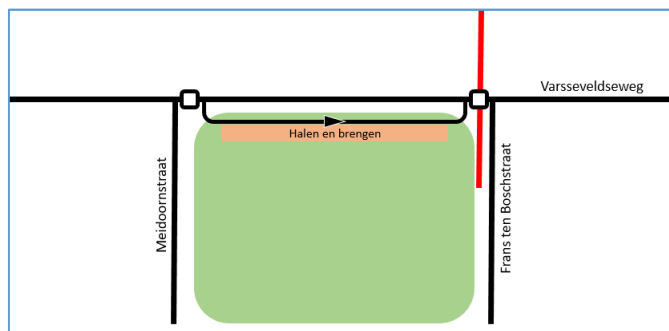
De autotoegang voor halen en brengen is vanaf de Varsseveldseweg voorzien. Om dit zo veilig mogelijk plaats te laten vinden is het gewenst het verkeer alleen vanaf de oostelijke rijbaan uit en in te laten voegen. Dit wordt bij voorkeur afgedwongen door een middengeleider in de Varsseveldseweg aan te brengen tussen de Meidoornstraat en de Frans ten Boschstraat. Deze middengeleider heeft meerdere functies. Ten eerste voorkomt deze geleider dus dat het verkeer dat het schoolterrein verlaat linksaf slaat of dat verkeer vanaf de Varsseveldseweg linksaf slaat in de richting van de school. Daarnaast geeft deze geleider een veranderende situatie aan en werkt daarmee attentie verhogend. Voor de duidelijkheid vermelden wij dat het hier gaat om het realiseren van een rijbaansplitsing. Het is geenszins de bedoeling een circuit aan te leggen waarbij de Van Reedestraat wordt betrokken.

Op eigen terrein van de school kan dan het parkeren plaatsvinden langs een parallelweg. Indien de middengeleider voldoende breed vormgegeven wordt (circa 5 meter breed) kan het verkeer dat in zuidelijke richting weer wil vertrekken keren ter hoogte van de aansluiting met de Frans ten Boschstraat en verkeer dat vanaf het noorden komt en richting de school wil gebruik maken van een keermogelijkheid ter hoogte van de Meidoornstraat. Een en ander betekent ook dat de toegankelijkheid van beide



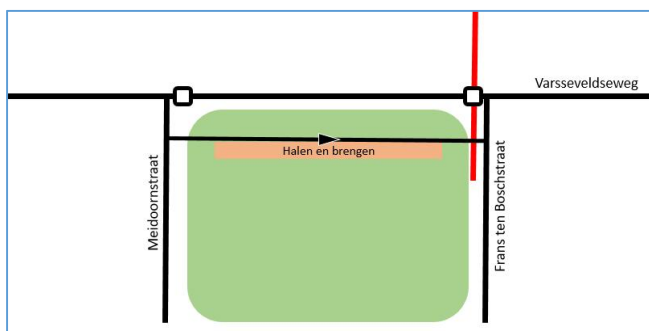
wegen verbeterd. Immers linksafslaan kan dan in twee etappes plaatsvinden. De oversteek voor het langzame verkeer ter hoogte van de Frans ten Boschstraat en de Meidoornstraat kan hierin ook geïntegreerd worden. De vormgeving van de geleider dient zodanig te zijn dat er een eenheid wordt gecreëerd met het schoolterrein. In bovenstaande figuur is de gewenste situatie schematisch weergegeven.

De voorgestelde maatregel is nogal ingrijpend. Een minder ingrijpende vorm zou kunnen zijn om de middengeleider over de volledige lengte tussen de Meidoornstraat en de Frans ten Boschstraat niet te realiseren en alleen een oversteekvoorziening voor het langzame verkeer aan te brengen ter hoogte van de Frans ten Boschstraat en de



Meidoornstraat. Nadeel van deze oplossing is dan dat er weer linksafbewegingen op de Varsseveldseweg kunnen gaan plaatsvinden zowel ter hoogte van de inrit als ter hoogte van de uitrit, zie nevenstaande figuur.

Om dit laatste te voorkomen kan worden overwogen de inrit vanaf de Meidoornstraat vorm te geven en de uitrit op de Frans ten Boschstraat. Hiermee worden echter de wegen in de omgeving van de school extra belast en veel belangrijker nog ontstaat er op de Frans ten Boschstraat een conflict met het fietsverkeer (zie figuur).

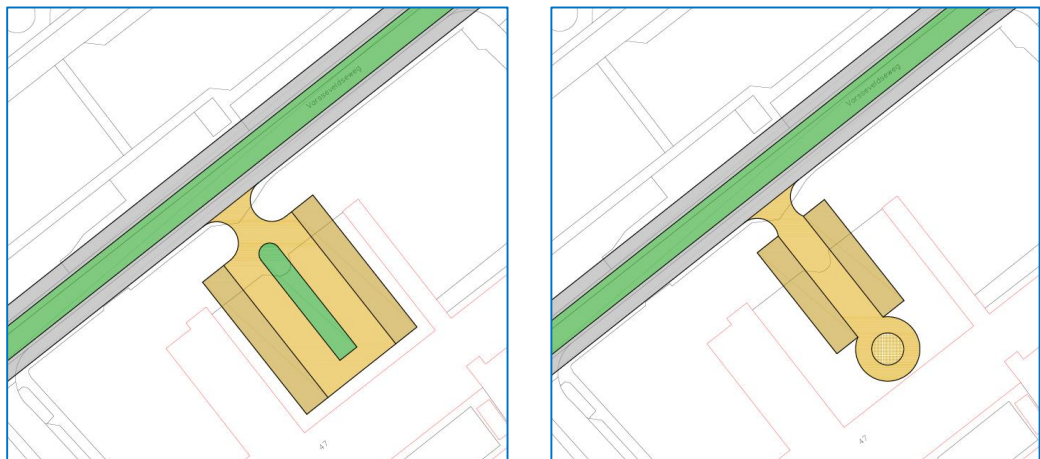


Daarnaast dient de afstand van de in- en uitrit tot aan de Varsseveldseweg enige omvang te hebben, waarmee de efficiënte invulling van het schoolterrein meer onder druk komt te staan. Overwogen kan worden de parkeermogelijkheden dan aan de Varsseveldseweg zijde te realiseren in plaats van tussen de parallelweg en de school, maar dit is minder gewenst. In dat geval dienen leerlingen immers altijd de parallelweg te kruisen.

In de voorgaande drie varianten is het handhaven van de bestaande bebouwing een beperkende factor. Bij de laatste variant is het nagenoeg onmogelijk de schoolbebouwing te handhaven. In de eerste beide varianten is inpassing met de bestaande schoolbebouwing wel mogelijk, zij het dat dan niet geparkeerd kan worden ter hoogte van de 'koppen' van de schoolgebouw (zie nevenstaande figuur ter indicatie).



Een alternatief zou kunnen zijn het gedeelte tussen beide uitstulpingen te gebruiken voor halen en brengen. Deze optie is op onderstaande figuren aangegeven. Het gebied zou dan op een vriendelijke wijze ingericht kunnen worden, waarbij het buiten de haal- en brengtijden als plein kan fungeren. Niet zozeer als schoolplein maar meer als entreeplein voor de school.



In het voorgaande is voorzien in het halen en brengen van leerlingen met auto's. Zoals aangegeven wordt het halen en brengen van leerlingen met busjes op een andere locatie (aan de Meidoornstraat) voorzien. Wij stellen voor de parkeerplaats voor deze busjes samen te laten vallen met een deel van het schoolplein. Het is dan wel van belang dat dit deel van het terrein tijdens het halen en brengen niet opengesteld is als schoolplein. Dit betekent dat dit gedeelte eenvoudig afgesloten moet kunnen worden.

- **Parkeren personeel**

In beginsel is het de bedoeling dat het parkeren en halen en brengen op eigen terrein plaatsvindt. Omdat ook het personeel moet worden voorzien van een parkeerplaats dient hiervoor ook ruimte te worden gerealiseerd op eigen terrein. Aangezien de toegang voor dit verkeer aan de Meidoornstraat zijde moet liggen om conflicten met overige verkeersdeelnemers te voorkomen, ligt een parkeerlocatie aan deze zijde voor de hand. Hierbij kan het parkeren (bij handhaving bestaande schoolgebouw) worden gerealiseerd in de groenstrook tussen de Meidoornstraat en de school of meer ten zuiden van de school in de hoek Meidoornstraat – Pastoor Sandersstraat. Indien de parkeervoorziening in de groenstrook wordt gerealiseerd valt te overwegen geen parkeerweg op eigen terrein aan te brengen, maar de parkeerplaatsen direct op de Meidoornstraat te ontsluiten. Dit is mogelijk door de aanwezige langspaarvakken langs de Meidoornstraat om te vormen tot haakspaarplaatsen, waardoor eenvoudig en efficiënt een aanzienlijk aantal plaatsen kan worden gerealiseerd. Daarnaast kan het aantal plaatsen sterk worden uitgebreid in de richting

van de pastoor Sandersstraat. Plaatsen die buiten de schoolopeningstijden weer kunnen worden benut door bewoners of bezoekers van de woningen. Deze oplossing heeft als voordeel dat er meer ruimte op het schoolterrein resteert voor andere functies.

- ***Vormgeving Frans ten Boschstraat***

De toegang voor het langzame verkeer ligt langs de Frans ten Boschstraat. Het is van belang dat deze toegang worden geaccentueerd. Dit kan door dit deel van de weg herin te richten en meer als een soort fietsstraat vorm te geven. In ieder geval dient parkeren op deze weg te worden tegengegaan. Overwogen kan worden het deel van de Frans ten Boschstraat tussen de Antoon Slotstraat en de Varsseveldseweg vorm te geven als fietspad en gemotoriseerd verkeer dus te weren. Dit heeft ook positieve effecten op het tegengaan van sluipverkeer via deze route. Er bestaan klachten over 'misbruik' van de Frans ten Boschstraat als gevolg van onvoldoende afwikkelingskwaliteit op het kruispunt met de Dominee van Krevelenstraat. Vooralsnog bestaat onvoldoende inzicht in (ongewenste) neveneffecten van deze maatregel, om te kunnen vaststellen of de maatregel wenselijk is. Het mag uiteraard niet zo zijn dat het oplossen van een probleem leidt tot nieuwe problemen. Een alternatief zou kunnen zijn het afsluiten van de Frans ten Boschstraat tussen de Lindestraat en de Hendrik Leemrijzestraat. In dat geval worden twee wijken van elkaar losgekoppeld en is sluipverkeer niet meer mogelijk. Deze maatregel heeft in beginsel veel minder beperkingen voor de bereikbaarheid van de directe schoolomgeving tot gevolg.