

Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040

12 november 2024 - Ter inzage-versie

Inhoudsopgave	
Colofon	2
Inleiding	5
Aanleiding	5
Wat is een mobiliteitsplan?	5
Participatie	6
Opbouw Mobiliteitsplan	7
Gebruik van het mobiliteitsplan	7
Inventariseren en analyseren	9
Huidige situatie	9
Verkeersveiligheid	16
Inventarisatie inwoners	19
Beleidskaders	20
Landelijke en provinciale beleidskaders	21
Regionale en lokale beleidskaders	25
Trends & ontwikkelingen	27
Trends	27
Ontwikkelingen	31
Wensbeelden per modaliteit	35
Mobiliteitsvisie	35
Ambities	37
Gewenste netwerken	38
Fietsnetwerk	38
Autonetwerk	39
Vrachtverkeer	41
Maatregelen	43
Algemeen	43
Overzicht van maatregelen	44
Bijlagen	50
Inventarisatie en analyse	50
Geregistreerde ongevallen	50
SPV-analyse	51
Introductie	51
SPV-analyse gemeente Oude IJsselstreek	51
Wat is wegencategorisering?	75

Inleiding

Aanleiding

Hier presenteren we het mobiliteitsplan van de gemeente Oude IJsselstreek. Dit mobiliteitsplan vervangt het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) uit 2011. Met dit actuele mobiliteitsplan kan de gemeente de komende jaren goed onderbouwd, met bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak, en op basis van de nieuwste inzichten, toekomstgericht werken aan de mobiliteit binnen de gemeente en in de regio.

Wat is een mobiliteitsplan?

Met dit mobiliteitsplan schetsen we de visie van de gemeente Oude IJsselstreek op verkeer en vervoer. We richten ons op de gewenste infrastructuur, waarbij we verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle typen verkeer – fietsers, personenauto's, vrachtverkeer, landbouwverkeer, voetgangers en openbaar vervoer – centraal stellen. We beschrijven de nodige maatregelen om deze situatie te bereiken en gebruiken dit plan als leidraad voor toekomstige investeringen.

Doel van een mobiliteitsplan

Een mobiliteitsplan geeft inzicht in hoe de gemeente Oude IJsselstreek, mede op basis van de ambities van de gemeenteraad, bereikbaar, leefbaar, aantrekkelijk en veilig kan blijven voor inwoners, werknemers, bedrijven en bezoekers. We houden rekening met toekomstige ontwikkelingen, zoals aanpassingen aan infrastructuur en de bouw van nieuwe woningen. We richten ons ook op verduurzaming, deelmobiliteit, veiligheid, leefbaarheid en gezondheid. Een belangrijk onderdeel bij de totstandkoming is de afstemming en participatie met diverse betrokkenen om integraal de beste keuzes te maken.

Afbeelding: zie bijlage

Participatie

Een belangrijk onderdeel bij de totstandkoming van dit mobiliteitsplan is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken. Dit is gedaan aan de hand van de participatiepiramide en de daarin onderscheiden treden.

Afbeelding: zie bijlage

Inwoners

Inwoners staan op de trede 'inspreken'. Tussen 20 september en 18 oktober 2023 hebben alle inwoners de gelegenheid gehad om wensen, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven. We hebben hiervoor een brief aan huis gestuurd en een digitale kaart gebruikt. In het hoofdstuk "Inventariseren en analyseren", paragraaf Inventarisatie inwoners, gaan we hier nader op in. Hier hebben we ook de digitale kaart met alle reacties opgenomen.

Klankbordgroep

De klankbordgroep bevindt zich op de trede 'consulteren'. Er zijn drie bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep: in oktober 2023, februari 2024 en juni 2024. We hebben deze input gebruikt om de knelpunten, netwerken en maatregelen te verfijnen. De klankbordgroep bestond uit diverse belangenverenigingen, zoals dorpsraden, ondernemersverenigingen, vertegenwoordigers van bedrijven, vertegenwoordigers van inclusiviteit, de Fietzersbond en hulpdiensten. In totaal bestond de klankbordgroep uit: Arriva, Belangenvereniging Bonteburg, Belangenvereniging Breedenbroek/Voorst, de brandweer, Comité Leefbaarheid Mechelen (CLM), Heelwegs Belang, Industrie Belang Oude IJssel (IBOIJ) & VIV, Leefbaarheid Megchelen, Ondernemersvereniging De Hanze Ulft, Ondernemersvereniging Gendringen, Ondernemersvereniging Terborg Centraal, de politie, Stichting Gendringen Leefbaar, Stichting Toerisme Recreatie Oude IJsselstreek (STROIJ), 't Gemeynt Netterden, Terborgs Belang, Varssevelds Belang, Varsseveldse Ondernemersvereniging (VOV), Vereniging Dorpsbelangen Varsselder/ Veldhunen, Vereniging Leefbaarheid Netterden, Vereniging Silvolds Belang, Vereniging voor het Sinderens Belang, VVN lokale afdeling, Werkgroep Onbeperkt Meedoen, Westendorps Belang en Wijkraad Ulft Noord.

Gemeenteraad

De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede 'consulteren'. We hebben de gemeenteraad drie keer geconsulteerd: in september 2023, maart 2024 en september 2024. De raadsleden hebben hun eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven, we hebben in kleine groepen de visie en gewenste netwerken besproken en de maatregelen toegelicht.

Interne brede projectgroep

Ambtelijke vertegenwoordigers van diverse relevante beleidsvelden binnen de gemeente Oude IJsselstreek maakten deel uit van de interne brede projectgroep. We hebben deze projectgroep drie keer geconsulteerd om ervoor te zorgen dat het mobiliteitsplan in lijn is met de overige beleidsvelden van de gemeente.

Opbouw Mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd in drie stappen

Afbeelding: zie bijlage

Inventarisatie en analyse van de huidige situatie

In de eerste stap bekijken we de huidige situatie in de gemeente Oude IJsselstreek. Vervolgens onderzoeken we hoe landelijke, provinciale en regionale ontwikkelingen de mobiliteit in Oude IJsselstreek kunnen beïnvloeden. We lichten de belangrijkste beleidskaders toe en gebruiken deze als uitgangspunten

voor het mobiliteitsplan. Ten slotte onderzoeken we de trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op mobiliteit en verkeer.

Visie, ambities en wensbeelden

Stap 2 omvat onze mobiliteitsvisie, ambities en de gewenste netwerken verkeersstructuur. We maken onderscheid tussen nieuwe mobiliteit vanwege verwachte ontwikkelingen en bestaande mobiliteit. Voor de komende jaren richten we ons op verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Vervolgens vertalen we de ambities concreet vanuit de mobiliteitsvisie en gebruiken deze als uitgangspunt voor het maatregelenpakket. Ten slotte brengen we de gewenste netwerken voor fiets, auto en vrachtverkeer in kaart.

Maatregelen

In stap 3 stellen we de concrete maatregelen voor. We beschrijven de maatregelen op hoofdlijnen. Een gedetailleerde uitwerking van wat er concreet op straat moet gebeuren, maakt geen deel uit van het mobiliteitsplan. Hiervoor zijn vaak meerdere mogelijkheden met voor- en nadelen, die nader onderzocht moeten worden. Ook de financieringsmogelijkheden van de maatregelen vallen buiten het mobiliteitsplan.

Gebruik van het mobiliteitsplan

Met dit mobiliteitsplan kunnen we op een logische, samenhangende en goed onderbouwde wijze de mobiliteit en de infrastructuur in de gemeente verbeteren. Het voorstellen, verkennen, uitwerken en/of uitvoeren van aanpassingen aan de infrastructuur in de gemeente mag daarom zonder goede motivatie niet conflicteren met dit mobiliteitsplan.

Inventariseren en analyseren

Huidige situatie

In dit hoofdstuk beschrijven we de huidige mobiliteitssituatie in de gemeente Oude IJsselstreek zo objectief mogelijk. Het is belangrijk om een objectief beeld van de huidige situatie te schetsen om verschillende redenen:

1. Inzicht in aandachtsgebieden: We identificeren locaties die risicovol zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers, hardrijders, slecht ingerichte wegen/kruispunten en onderzoeken waar ongevallen zijn gebeurd. Dit inzicht is essentieel om verkeersveiligheidsproblemen gericht aan te pakken. Daarnaast brengen we in beeld waar ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe woningen of bedrijventerreinen) worden verwacht.
2. Effectieve planning: Met een duidelijk en objectief beeld kunnen geïnformeerde beleidsmakers en planners beter beslissingen nemen over waar en hoe verbeteringen moeten worden aangebracht. Bijvoorbeeld om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen goed bereikbaar te maken of efficiënt beheer en onderhoud uit te kunnen voeren.
3. Maatregelen: We stellen verkeersmaatregelen voor. Gebieden met de grootste problemen pakken we eerst aan, wat de algehele verkeersveiligheid en doorstroming ten goede komt.
4. Verantwoording en transparantie: Een objectieve analyse zorgt voor transparantie richting de inwoners en andere belanghebbenden. Het toont aan dat de voorgestelde maatregelen gebaseerd zijn op feiten en data, wat het vertrouwen in het mobiliteitsplan vergroot.
5. Monitoring en evaluatie: We bieden een basislijn waarmee we toekomstige veranderingen en verbeteringen kunnen meten. Dit is belangrijk voor het evalueren van de effectiviteit van de genomen maatregelen en voor het bijstellen van plannen indien nodig.
6. Beleidskaders en wetgeving: We stemmen (lokale) plannen af met landelijke en regionale beleidskaders en wetgeving. Dit zorgt voor een coherente aanpak die in lijn is met bredere mobiliteitsdoelen.

In dit hoofdstuk brengen we eerst de bestaande mobiliteitsnetwerken in beeld. Vervolgens richten we ons op de verkeersveiligheid. Hiervoor hebben we verschillende risicoanalyses uitgevoerd, waaronder analyses van bevolkingssamenstelling, infrastructuur en verkeersgedrag. De uitgebreide uitwerking van deze analyses vindt u in de SPV-analyse in de bijlagen. Dit geeft een objectief beeld van de verkeersveiligheid. We presenteren een overkoepelende samenvatting van de risicoanalyse, de geregistreerde ongevallen van de afgelopen vijf jaar en landelijke trends die de verkeersveiligheid beïnvloeden. Om dit objectieve inzicht compleet te maken, hebben we aanvullend subjectief inzicht verkregen in hoe de inwoners de verkeerssituatie in de gemeente ervaren. Hiervoor hebben we een inventarisatie gehouden onder de inwoners en de resultaten geanalyseerd.

Bestaande netwerken

In deze paragraaf beschrijven we de bestaande netwerken voor verschillende verkeersdeelnemers. Deze netwerken hebben we overgenomen uit het in 2011 vastgestelde "Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020". Het gaat om de netwerken voor fietsers, gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer, landbouwverkeer en hulpdiensten. Het netwerk voor het openbaar vervoer hebben we overgenomen van de website van Arriva (consessiehouder in september 2024).

Fietsers

Er is een bestaand regionaal en lokaal fietsnetwerk. Deze is te zien op onderstaande kaart. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen utilitaire (roze), recreatieve (groen), lokale (oranje) en nog aan te leggen fietsverbindingen (oranje stippellijn).

Afbeelding: zie bijlage

Gemotoriseerd verkeer

Er is een bestaande wegcategorisering van de gemeente Oude IJsselstreek. Hierin zijn stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen buiten en binnen de bebouwde kom, erftoegangswegen, traverses en nog aan te leggen wegen opgenomen. Op de onderstaande kaart zijn weergegeven de stroomwegen (rood), gebiedsontsluitingswegen buiten (blauw) en binnen de bebouwde kom (oranje), en erftoegangswegen (groen).

Afbeelding: zie bijlage

Vrachtverkeer

Er is een netwerk met hoofdroutes voor vrachtverkeer in de gemeente Oude IJsselstreek. Op de onderstaande kaart zijn de doorgaande routes (lichtrood) en hoofdroutes voor vrachtverkeer (donkerrood) weergegeven.

Afbeelding: zie bijlage

Landbouwverkeer

Er is een netwerk met routes voor landbouwverkeer en wegen met landbouwpasseerhavens. Deze zijn weergegeven op onderstaande kaart.

Afbeelding: zie bijlage

Brandweer

Er is een kaart met de uitrukroutes voor de brandweer. De wegen die hierbij belangrijk zijn, staan in onderstaande kaart, samen met de drie brandweerkazernes. Het netwerk bestaat hoofdzakelijk uit gebiedsontsluitingswegen.

Afbeelding: zie bijlage

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer geeft de lijnnetkaart van Arriva het actuele (september 2024) beeld van de trein- en (buurt)busverbindingen in de gemeente. In de gemeente zijn de volgende OV-lijnen:

- Treindienst tussen Arnhem en Winterswijk met stations in Terborg en Varsseveld
- Buslijn 28, tussen Doetinchem en Gendringen, via Etten en Uft
- Buslijn 40, tussen Doetinchem en Dinxperlo, via Terborg, Silvolde en Breedenbroek
- Buslijn 74, tussen Enschede en Doetinchem, via Varsseveld en Westendorp
- Buurtbus 194, tussen Aalten en Zelhem, via Breedenbroek, Sinderen, Varsseveld en Heelweg
- Buurtbus 195, tussen Terborg en Mechelen, via Etten, Uft en Gendringen
- Buurtbus 197, van 's Heerenberg naar Terborg, via Varsselder, Uft, Bontebrug en Silvolde

Afbeelding: zie bijlage

Verkeersveiligheid

In dit subhoofdstuk bespreken we de verkeersveiligheid. We hanteren een proactieve aanpak door middel van een uitgebreide risico-analyse, de SPV-analyse. Hierbij analyseren we risico's op het gebied van bevolkingssamenstelling, infrastructuur en verkeersgedrag. In dit subhoofdstuk bespreken we de belangrijkste resultaten van deze analyse, uitgevoerd in het vierde kwartaal van 2023. Voor de volledige SPV-analyse verwijzen we naar de bijlage. Daarnaast presenteren we de resultaten van de registratie

van ongevallenanalyse (reactieve analyse) om te leren van eerdere incidenten en gaan we in op landelijke trends die invloed hebben op de verkeersveiligheid.

Risico-analyse

Om de verkeersveiligheid te verbeteren analyseren we op welke locaties de grootste risico's voor verkeersveiligheid zijn. Hiermee kunnen we vooraf (proactief) maatregelen nemen in plaats van na het plaatsvinden van een ongeval (reactief). Bij risico's moet gedacht worden aan indicatoren zoals de gemiddelde snelheid van auto's, de breedte van de fietspaden, de vormgeving van 30 km/h-wegen en de aanwezigheid van scholen in de omgeving.

Op basis van deze indicatoren wordt per wegvak en kruispunt een risicocijfer bepaald. Hiermee kunnen we pro-actief inzetten op maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bovendien ontstaat er een rangorde, waarbij de aanpak van een hoog verkeersveiligheidsrisico meer prioriteit krijgt dan een lager verkeersveiligheidsrisico.

In de bijlage is de complete analyse opgenomen. De hier en in de bijlagen genoemde wegen, wegvakken en kruisingen hebben we verwerkt in maatregelen, tenzij er recent een maatregel is uitgevoerd of een maatregel in voorbereiding is.

Afbeelding: zie bijlage

Een aantal kruisingen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico (niet volledig en geen rangorde) is hieronder genoemd. Het volledige overzicht is opgenomen in de bijlage.

- Anton Tijdklaan - Debbeshoek - Staringstraat - Wesenthorstlaan (Uift)
- Berkenlaan - Egginkstraat - Schoolstraat (Silvolde)
- N317 Slingerparallel - Zeddamseweg (Etten)
- Rijnweg - Staringstraat (Gendringen)
- Doetinchemseweg - Stompdijk (Westendorp)

Een aantal wegen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico (niet volledig en geen rangorde) is hieronder genoemd. Het volledige overzicht is opgenomen in de bijlage.

- Anholtseweg - Julianastraat (Gendringen)
- Netterdensestraat (Netterden)
- Berkenlaan (Silvolde)
- Doetinchemseweg, tussen Sint Jorisplein en Stationsweg (Terborg)
- Bongersstraat (Uift)
- Debbeshoek - Frank Daamenstraat - Dr Ariënsstraat (Uift)

Registratie van ongevallen

In de periode van 2019 tot en met 2023 (5 jaar) zijn er in totaal 776 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Oude IJsselstreek. Van deze ongevallen vonden er 527 plaats op wegen in beheer van de gemeente Oude IJsselstreek. Dit komt neer op een gemiddelde van 9 geregistreerde ongevallen per maand. Hoewel elk verkeersongeval er een teveel is, is dit een redelijk gemiddeld aantal voor een gemeente met de omvang van Oude IJsselstreek. Deze 527 ongevallen resulteerden in 103 gewonden en 8 in dodelijke slachtoffers. Bij 375 van de ongevallen was een personenauto betrokken.

Afbeelding: zie bijlage

Een aantal ongevallenconcentraties (niet volledig en geen rangorde) is hieronder genoemd. Het volledige overzicht is opgenomen in de bijlage.

- Kruising N317 Slingerparallel - Oude IJsselweg (tussen Etten en Doetinchem)
- Kruising Azewijnsestraat - Miltseweg - Netterdensestraat - Wiekenseweg (tussen Gendringen en Netterden)
- Kruising Silvoldeweg - Hoofdstraat - Walstraat (Terborg)
- Route Uiftseweg, Terborgseweg - Silvoldeweg (Silvolde en Terborg)
- Kruising Wesenthorstlaan - Staringstraat - Anton Tijdklaan - Debbeshoek (Uift)

Afbeelding: zie bijlage

Landelijke trends met invloed op verkeersveiligheid

De populariteit van elektrische fietsen (ook elektrische bakfietsen en fatbikes) groeit al geruime tijd. Zowel forenzen als middelbare scholieren kiezen steeds vaker voor een elektrische fiets. Deze fietsen halen hogere snelheden dan gewone fietsen, wat kan leiden tot een hoger ongevalsrisico.

Daarnaast is het gebruik van smartphones in het verkeer toegenomen. Dit heeft als gevolg dat verkeersdeelnemers minder bewust zijn van hun omgeving, wat een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid.

ligheid. Helaas zijn er geen beschikbare cijfers die inzicht geven in de verhouding tussen ouderen en jongeren met betrekking tot dit gedrag, evenmin als de exacte gevolgen voor de verkeersveiligheid. Bovendien geven weinig mensen na een ongeval eerlijk toe dat ze werden afgeleid door hun smartphone.

Om gebruikers bewust te maken van de risico's van het gebruik van e-bikes en smartphones in het verkeer, zijn educatie en communicatie essentiële instrumenten. Naast educatie is handhaving eveneens van groot belang, aangezien het sinds 2019 verboden is om tijdens het fietsen gebruik te maken van smartphones.

Inventarisatie inwoners

In september 2023 is een online inventarisatie gehouden waarin inwoners van de gemeente wensen, knelpunten en complimenten op het gebied van verkeer op een kaart konden aangeven. De inwoners hebben een huis-aan-huis brief ontvangen met de uitnodiging om hun reactie online of tijdens het inloopmoment op het gemeentehuis te geven. Er zijn ruim 3.300 reacties ontvangen, waarvan het overgrote deel door bewoners van de gemeente. De reacties uit deze inventarisatie zijn op de onderstaande kaart weergegeven en kunnen ook in groter formaat worden bekeken via de "inventarisatie" doorklikbutton bovenin.

Niet alle 3.300 reacties zijn verwerkt in het mobiliteitsplan. Over het algemeen zijn de wegen en locaties die veel

zijn genoemd door de inwoners verwerkt in maatregelen.

Afbeelding: zie bijlage

De ontvangen reacties zijn gekoppeld aan diverse onderwerpen. Deze zijn in de tabel hieronder opgenomen. De meeste reacties (33%) gaan over snelheid. Iedere reactie kon meerdere onderwerpen behandelen, waardoor de percentages niet bij elkaar opgeteld kunnen worden.

Reactieonderwerpen inventarisatie inwoners

Afbeelding: zie bijlage

Een aantal kruispunten dat veel genoemd is door inwoners:

- Sint Jorisplein (Terborg)
- Walstraat - Vulcaanstraat (Terborg)
- Doetinchemseweg - Stationsstraat (Terborg)
- Markt (Silvolde)
- Berkenlaan - Terborgseweg (Silvolde)
- N317 Slingerparallel - Oude IJsselweg (tussen Etten en Doetinchem)
- N817 Oude IJsselweg – Hoofdstraat (tussen Uft en Varsseerder)

Een aantal wegen dat veel genoemd is door inwoners:

- Den Dam (Breedebroek)
- Zeddamsseweg (Etten)
- Uftseweg (Silvolde)
- Silvoldseweg (Terborg)
- Bongersstraat (Uft)
- Debbeshoek - Frank Daamenstraat - Doctor Ariënsstraat (Uft)
- Doetinchemseweg, het deel met een maximumsnelheid van 30 km/h (Varsseveld)
- Sinderenseweg, het deel in bebouwde kom (Varsseveld)
- N818 Berghseweg, het deel ter hoogte van de bebouwde kom (Varsseelder)

Beleidskaders

Landelijke, provinciale en regionale ontwikkelingen beïnvloeden de mobiliteit in de gemeente Oude IJsselstreek. In dit hoofdstuk vatten we relevante passages uit de belangrijkste beleidskaders samen. We gebruiken deze als algemene uitgangspunten en input voor dit mobiliteitsplan.

Daarnaast biedt dit mobiliteitsplan kaders die we kunnen toepassen bij regionale en provinciale ambities, opgaven en vraagstukken.]

Landelijke en provinciale beleidskaders

Op deze pagina zijn de belangrijkste nationale en provinciale beleidskaders samengevat die invloed hebben op het mobiliteitsplan. Deze beleidskaders geven de kaders, en in sommige gevallen doelstellingen, mee waar het mobiliteitsplan Oude IJsselstreek aan moet voldoen.

Nieuwe omgevingswet (2024)

In 2024 is de nieuwe Omgevingswet ingegaan. De Omgevingswet introduceert een geïntegreerde aanpak voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur. Het doel is een efficiënter en eenduidiger systeem voor vergunningverlening en ruimtelijke planning, gericht op duurzaamheid en leefbaarheid. De wetgeving stimuleert samenwerking tussen overheden, burgerparticipatie en digitale processen via het Omgevingsloket. Er is aandacht voor het inrichten van de fysieke leefomgeving en het omgaan met uitdagingen zoals klimaatverandering en energietransitie. Een gebalanceerde afweging tussen verschillende belangen is noodzakelijk.

De Omgevingswet heeft vier belangrijke punten:

Afbeelding: zie bijlage

De omgevingswet heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere inwoners te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de inwoner aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming. De omgevingswet ziet toe op een fysiek gezonde leefomgeving. De verkeersstructuur kan hier een bijdrage aan leveren. De omgevingswet is toe te passen op toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet begin 2024.

Nationale omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) schetst de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse leefomgeving. Nederland staat voor diverse dringende uitdagingen, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, die lokaal, regionaal, nationaal en internationaal spelen. Deze complexe opgaven zullen het land aanzienlijk veranderen, maar bieden ook kansen om vooruitgang te boeken en de aantrekkelijkheid van Nederland te behouden en versterken voor toekomstige generaties.

De NOVI introduceert een integrale aanpak, waarbij de nadruk ligt op omgevingskwaliteit, inclusief ruimtelijke en milieukwaliteit. Het Rijk neemt een leidende rol in samenwerking met andere overheden en maatschappelijke organisaties. De visie concentreert zich op vier prioriteiten:

1. Het stimuleren van duurzaam economisch groeipotentieel voor Nederland.
2. Het creëren van ruimte voor klimaatverandering en de overgang naar duurzame energie.
3. Het versterken van leefbare, klimaatbestendige steden en regio's met voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit.
4. Het bevorderen van toekomstbestendige ontwikkeling in landelijke gebieden.

De NOVI benoemt nationale belangen die beschermd moeten worden in het beleid voor de fysieke leefomgeving, waaronder het behoud van cultureel erfgoed en landschappelijke kwaliteit.

De visie hanteert drie inrichtingsprincipes om belangenafwegingen te maken:

1. Samenvoegen van belangen boven enkelvoudige benaderingen.
2. Focussen op de kenmerken en identiteit van een gebied.
3. Voorkomen van het afschuiven van verantwoordelijkheden.

De NOVI beoogt een cultuurverandering, waarbij Nederland evolueert naar een netwerk van goed verbonden steden en regio's, ondersteund door duurzaam transport. De visie verweeft wonen, werken, natuur en landschap steeds meer met elkaar, terwijl digitalisering en mobiliteit nauw met elkaar verweven zijn. De NOVI benadrukt de onderlinge verbondenheid van belangen in heel Nederland en biedt een gezamenlijk kader voor duurzame ontwikkeling en behoud van leefbaarheid. De NOVI is bindend voor de overheid zelf en beoogt dat provincies en gemeenten bij het opstellen van hun eigen omgevingsvisies rekening houden met de richtlijnen en principes uit de NOVI.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) presenteert de langetermijnvisie van de Rijksoverheid op ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in het jaar 2040. Het document stelt richtlijnen vast voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving tot 2040, met een nadruk op duurzaamheid, efficiënt ruimtegebruik en mobiliteit.

De SVIR benadrukt het belang van het versterken van de economische concurrentiepositie van Nederland en het ondersteunen van duurzame groei. Het pleit voor een integrale aanpak waarin ruimte, infrastructuur en milieu in samenhang worden beschouwd. De visie omvat enkele belangrijke aspecten:

1. Decentrale aanpak: De SVIR stimuleert gemeenten en provincies om meer verantwoordelijkheid te nemen voor ruimtelijke planning, zodat zij beter kunnen inspelen op lokale behoeften en kansen.

2. Ruimtelijke hoofdstructuur: De visie schetst een hoofdstructuur van de ruimtelijke inrichting van Nederland, waarin steden en dorpen worden verbonden door kwalitatief hoogwaardige infrastructurele netwerken, zoals wegen, spoorwegen en vaarwegen.
3. Duurzaamheid: Duurzaamheid vormt een kernprincipe. De visie streeft naar energiezuinige steden, vermindering van de druk op natuur en landschap, en het beschermen van waterveiligheid.
4. Benutting bestaande infrastructuur: Het document benadrukt het belang van het optimaliseren van bestaande infrastructuur voordat er nieuwe projecten worden gestart, om onnodige ruimteclaims te voorkomen.
5. Mobiliteit: De visie bevordert een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem dat verschillende vervoerswijzen integreert en zorgt voor goede bereikbaarheid van steden en regio's.

Over het geheel genomen wil de SVIR de balans vinden tussen economische groei, leefbaarheid, natuurbehoud en mobiliteit, met een nadruk op samenwerking tussen verschillende overheidsniveaus en betrokken belanghebbenden.

Mobiliteitsvisie 2050 - Hoofdpijnennotitie

De Rijksoverheid werkt aan een meer samenhangend beleid om de bereikbaarheid te verbeteren. Het huidige beleid is te versnipperd, wat problematisch is gezien de uitdagingen voor een duurzaam systeem. Deze notitie legt de basis voor een meer geïntegreerd bereikbaarheidsbeleid.

De Contourennota van 14 oktober 2022 vormt het uitgangspunt voor deze notitie. Hierin worden de principes, aanpak en het proces beschreven. De Mobiliteitsvisie 2050 vormt de overkoepelende strategie en verbindt de deelvisies over mobiliteit, zoals Automobiliteit, Openbaar Vervoer, Fiets, Goederenvervoer, Luchtvaart en Duurzame Energiedragers.

De vier hoofdpijnen richting 2050 zijn:

1. Het nastreven van integrale doelen die de bereikbaarheid van vitale functies in heel Nederland waarborgen.
2. Het slim combineren, versterken en verbinden van verschillende mobiliteitsvormen om de bereikbaarheidsdoelen efficiënt te bereiken, met aandacht voor innovatie.
3. Het toekomstige mobiliteitssysteem voldoet aan eisen voor duurzaamheid, een gezonde leefomgeving en veiligheid.
4. De bovenstaande drie hoofdpijnen worden gebiedsgericht uitgewerkt in samenwerking met partners en gebruikers van het systeem. Voor goederenvervoer is dit corridorgericht en sluit aan op internationale netwerken.

Deze notitie belicht deze vier hoofdpijnen en beschrijft de aanpak van de Rijksoverheid om het bereikbaarheidsbeleid toekomstbestendig te maken. Het document is vooral overkoepelend en bedoeld om richting te geven.

Veilig van deur tot deur – Het Strategisch Plan

Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid (SPV), opgesteld door de Rijksoverheid in 2018, vormt de basis van het nationale verkeersveiligheidsbeleid. De maatschappelijke relevantie van verkeersveiligheid is enorm.

Desondanks blijft het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers toenemen, terwijl de daling van het aantal verkeersdoden stagneert.

Met de betrokkenheid van het Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's, samen met diverse maatschappelijke stakeholders, is er een innovatieve aanpak ontworpen en vastgelegd, gericht op de duurzame verbetering van verkeersveiligheid. Slechts door gezamenlijke inspanningen kan de verkeersveiligheid daadwerkelijk bevorderd worden, waarbij eenieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en expertise een waardevolle bijdrage levert.

Het SPV 2030 omarmt een nulambitie: elk slachtoffer van verkeersongevallen is er één te veel. Deze nulambitie stimuleert overheden om gezamenlijk te opereren ten behoeve van een maximaal effect op het vlak van verkeersveiligheid. Het SPV 2030 overstijgt simpelweg het samenbrengen van individuele maatregelen; het representeert een visie op een geheel nieuwe benadering. Het dient als het vertrekpunt waarvandaan alle overheidsinstanties en samenwerkingspartners gestaag aandacht schenken aan verkeersveiligheid binnen nationale, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's.

Een cruciaal onderscheid van dit beleid in vergelijking met voorgaande benaderingen is de verschuiving van een reactieve methodologie (gebaseerd op geregistreerde ongevallen) naar een proactieve aanpak (gebaseerd op risico's). Door systematisch risico's in kaart te brengen en vervolgens gerichte maatregelen te treffen om de meest substantiële risico's te reduceren, wordt de algehele verkeersveiligheid significant vergroot.

De Provincie Gelderland heeft op basis van de SPV analyse een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid gemaakt voor de periode 2024-2027. De provincie heeft extra budget voor deze periode om te investeren in het verbeteren van de verkeersveiligheid volgens de volgende actielijnen.

- Veilige infrastructuur op provinciale en gemeentelijke wegen - € 32 miljoen incidentele middelen.
- Veilig gebruik van de infrastructuur - € 6,9 miljoen incidentele middelen.
- Provincie als regionale regisseur verkeersveiligheid -€ 1 miljoen incidentele middelen.

Daarnaast besteedt de provincie structurele middelen aan groot onderhoud, subsidiemaatregelen voor gemeenten en verkeersveilig gedrag.

Toekomst openbaar vervoer 2040

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail aan het toekomstbeeld van het openbaar vervoer (OV) in 2040 in Nederland. Het streven is dat iedereen snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het OV kan reizen, zowel nu als in de toekomst. Mobiliteit staat voor grote veranderingen, aangedreven door bevolkingsgroei, woningbouw en duurzaamheid.

De Ontwikkelagenda biedt inzicht in stappen tot 2040, inclusief kosten en baten. Technologische ontwikkelingen spelen een rol, waarbij reizigers actuele reisadviezen kunnen ontvangen via apps en naadloos kunnen overstappen tussen vervoerders. Schoner en duurzamer OV is ook een doel, ondersteund door internationale klimaat- en luchtkwaliteitsafspraken. Dit houdt in dat alternatieve brandstoffen, duurzame infrastructuur en materialen worden ingezet met gebruik van technologische vooruitgang. Het uiteindelijke doel is een verbeterde leefomgeving en duurzamere mobiliteit.

Stikstofproblematiek (2020)

Het document 'Niet alles kan overal - Eindadvies over structurele aanpak Adviescollege Stikstofproblematiek' gepubliceerd op 8 juni 2020, biedt een advies over de aanpak van de stikstofproblematiek in Nederland. Het adviescollege beveelt aan om de uitstoot van stikstof drastisch te verminderen om natuurgebieden te beschermen en economische ontwikkeling mogelijk te maken. Het rapport pleit voor het instellen van duidelijke normen en maatregelen om de stikstofuitstoot in diverse sectoren, waaronder landbouw, verkeer en industrie, te verminderen. Het belang van regionale differentiatie wordt benadrukt om rekening te houden met variërende ecologische omstandigheden.

Het adviescollege adviseert verder om vergunningverlening te baseren op de werkelijke stikstofuitstoot in plaats van op theoretische berekeningen. Ook worden flexibele en adaptieve beleidsmaatregelen aanbevolen om snel in te kunnen spelen op nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Daarnaast wordt een gebiedsgerichte aanpak voorgesteld, waarbij herstelmaatregelen voor de natuur hand in hand gaan met ruimte voor economische activiteiten.

Het rapport benadrukt de noodzaak van betere monitoring, kennisuitwisseling en samenwerking tussen verschillende overheden en stakeholders. Tot slot pleit het voor een integrale aanpak van de stikstofproblematiek waarbij zowel milieu, natuur als economie in balans worden gebracht. Het advies biedt een leidraad voor het ontwikkelen van duurzaam beleid om de stikstofuitstoot te verminderen en de Nederlandse natuur te beschermen.

MKBA Vrachtwagenheffing (maart 2020)

Nederland is voornemens vanaf 2026 een vrachtwagenheffing te starten. Op dit moment wordt de realisatie van de vrachtwagenheffing voorbereid. Doel hiervan is:

- Binnen- en buitenlands vrachtverkeer te laten betalen voor het gebruik van de weg.
- Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector.
- Misschien ook het beter sturen van vrachtverkeer? Met weerstand door heffing kiest men wellicht een andere, meer wenselijke route. Dit zou relevant kunnen zijn voor ons mobiliteitsplan

Het rapport "MKBA Vrachtwagenheffing maart 2020" presenteert een Maatschappelijke Kosten-Baten-analyse (MKBA) van het voorstel voor een vrachtwagenheffing in Nederland. Gepubliceerd in maart 2020, onderzoekt het rapport de potentiële gevolgen van het heffen van tol op vrachtwagens voor het gebruik van snelwegen. De voorgestelde heffing heeft tot doel externaliteiten zoals congestie en milieueffecten te internaliseren, en de inkomsten te gebruiken voor infrastructuurverbeteringen.

De MKBA analyseert de verwachte kosten en baten van de vrachtwagenheffing, waaronder de effecten op verkeersstromen, milieukwaliteit, economische activiteit en overheidsinkomsten. Hierbij worden zowel directe als indirecte effecten meegenomen. Het rapport identificeert mogelijke positieve resultaten, zoals vermindering van congestie en uitstoot, alsook mogelijke negatieve effecten voor bepaalde transportsectoren en regio's.

Het rapport belicht tevens de technische en administratieve uitdagingen van het heffingssysteem en bespreekt verschillende varianten en tariefstructuren. Daarnaast worden mogelijke gedragseffecten van transportbedrijven en vrachtwagenchauffeurs onderzocht.

Samengevat biedt het rapport inzicht in de complexe interacties tussen de voorgestelde vrachtwagenheffing, economische aspecten en milieueffecten. Het ondersteunt beleidsmakers met informatie om weloverwogen beslissingen te nemen over de implementatie van een vrachtwagenheffing in Nederland, rekening houdend met zowel economische als duurzaamheidsdoelstellingen.

Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)

Gedeputeerde Staten hebben op 30 oktober 2018 de reactienota Omgevingsvisie Gaaf Gelderland en Gelderse Omgevingsverordening vastgesteld. De provincie wil de komende jaren werken aan een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. Bij het uitvoeren van de taken ligt de focus op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Met behulp van 7 ambities geeft de provincie richting aan de thema's Energietransitie, Klimaatadaptatie, Circulaire economie, Biodiversiteit, Bereikbaarheid, Economisch vestigingsklimaat en Woon- en leefklimaat.

Voor bereikbaarheid zijn de volgende ambities geformuleerd:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In 2030 is al het busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

Visie voor een bereikbaar Gelderland (2020)

In de mobiliteitsvisie kiest de provincie Gelderland ervoor om te werken aan de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven. Hiervoor ligt de focus op de stedelijke netwerken en het ontlasten van het wegen-netwerk in deze gebieden. Er wordt geanticipeerd op de groei van het aantal verplaatsingen, de klimaat-opgave en de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom wordt er met meer focus aan de volgende bouwstenen gewerkt:

1. Realiseren van hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2. Inzetten op fietsen op korte afstanden;
3. Optimaliseren van capaciteit op langere afstanden;
4. Verder versterken van het goederenvervoer;
5. Bevorderen van de verkeersveiligheid.

Regionale en lokale beleidskaders

Achterhoek Visie 2030 (2022)

De Achterhoek Visie 2030 stelt dat het in 2030 voor iedere inwoner van de Achterhoek mogelijk is op ieder moment van de dag (24/7) van A naar B te plannen, boeken, betalen en reizen. En dat op zo duurzaam mogelijke wijze. Hiervoor moet de infrastructuur goed op orde zijn. Daarnaast mogen er geen belemmeringen meer zijn voor reizen tussen Duitsland en Nederland.

In de Regioarrangementen heeft de provincie Gelderland per regio verder uitgewerkt welke speerpunten er zijn en welke vervolgstappen gezet moeten worden om doelstellingen te bereiken. Voor de Achterhoek wordt ingezet op leefbare gemeenschappen en sterke landschappen. Dit is uitgewerkt in 7 speerpunten.

Landschapspark Oude IJssel (2021)

- Het Landschapspark Oude IJssel is een ambitieus project dat gericht is op het behoud en de verbetering van het landschap en de natuurlijke omgeving langs de Oude IJssel
- Het plan benadrukt het belang van duurzaamheid en natuurbehoud, waarbij de biodiversiteit wordt versterkt en ecologische corridors worden aangelegd om de lokale flora en fauna te beschermen.
- Het document beschrijft de beoogde recreatieve voorzieningen, zoals fiets- en wandelpaden, vogelkijkhutten en picknickplaatsen, om de toegankelijkheid van het gebied te vergroten en het publiek in staat te stellen van de natuur te genieten.
- Het betreft belanghebbenden bij het proces en benadrukt de samenwerking tussen overheidsinstanties, lokale gemeenschappen en natuurbeschermingsorganisaties.
- Het Landschapspark Oude IJssel wordt gezien als een kans om de leefbaarheid van de regio te vergroten en de lokale economie te stimuleren door middel van toerisme en recreatie.

• Kortom, het document beschrijft een veelomvattend plan voor de ontwikkeling van het Landschapspark Oude IJssel, met aandacht voor zowel natuurbescherming als recreatieve voorzieningen om dit unieke gebied te koesteren en te benutten.

Met betrekking tot mobiliteit

- **Fietsen en wandelen:** Het document benadrukt de bevordering van duurzaam vervoer door het creëren van uitgebreide fiets- en wandelpaden langs de Oude IJssel. Deze paden moeten niet alleen de recreatieve mogelijkheden vergroten, maar ook dienen als alternatieve vervoersopties voor de lokale bevolking en toeristen.
- **Autoverkeer:** Het document erkent het belang van bereikbaarheid met de auto, maar benadrukt tegelijkertijd het belang van een goed doordacht verkeersplan om negatieve impact op het milieu en de natuurlijke omgeving te minimaliseren. Er worden plannen voorgesteld voor het beheren van verkeersstromen, parkeergelegenheid en snelheidsbeperkingen binnen het landschapspark.
- **Openbaar vervoer:** Het document pleit voor de integratie van het openbaar vervoer in de ontwikkeling van het landschapspark. Dit omvat het verbeteren van busverbindingen en mogelijk zelfs het overwegen van nieuwe vervoersopties zoals veerponten om het park beter bereikbaar te maken voor bezoekers die geen eigen auto hebben.
- **Toegankelijkheid:** Er wordt aandacht besteed aan het verbeteren van de algemene toegankelijkheid van het park voor mensen met mobiliteitsbeperkingen. Dit omvat de aanleg van rolstoeltoegankelijke paden en faciliteiten.
- **Verkeersveiligheid:** Het document benadrukt het belang van verkeersveiligheid binnen het landschapspark, met name voor fietsers en wandelaars. Er worden maatregelen voorgesteld om het risico op ongevallen te verminderen, zoals goed gemarkeerde kruispunten en waarschuwborden.

In het kort; het document stelt mobiliteitskwesties centraal in de ontwikkeling van het Landschapspark Oude IJssel, met een focus op duurzaamheid, toegankelijkheid en veiligheid voor alle vormen van vervoer.

Participatiebeleid "wat als het samen kan?"

Het document "Participatiebeleid - 'Wat als het samen kan?'" van de gemeente Oude IJsselstreek legt de nadruk op het belang van burgerparticipatie en samenwerking bij beleidsvorming, waaronder mobiliteit.

- **Fietsen en lopen:** Het document moedigt actieve vormen van mobiliteit, zoals fietsen en wandelen, aan als duurzame alternatieven voor autoverkeer. Het benadrukt de behoefte aan veilige en toegankelijke fiets- en wandelpaden, en het belang van betrokkenheid van burgers bij de planning en ontwikkeling van deze routes. De gemeente streeft ernaar om de fiets- en voetgangersinfrastructuur te verbeteren om de mobiliteit te vergroten en de gezondheid te bevorderen.
- **Autoverkeer:** Het document erkent het bestaande autoverkeer en benadrukt de noodzaak van een evenwichtige aanpak om mobiliteit te bevorderen terwijl milieueffecten worden beperkt. Het betreft burgers bij het debat over mobiliteitsbeleid, inclusief kwesties zoals verkeersstromen, parkeervoorzieningen en maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- **Openbaar vervoer:** Het document benadrukt de rol van het openbaar vervoer als een belangrijk element van mobiliteit. Het stimuleert de betrokkenheid van burgers bij het plannen van verbeteringen in het openbaar vervoer, zoals het uitbreiden van routes, het verhogen van frequenties en het verbeteren van toegankelijkheid. Het doel is om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor zowel dagelijkse woon- werkverplaatsingen als recreatieve uitstapjes.
- **Samenwerking:** Het participatiebeleid benadrukt dat mobiliteitsbeslissingen het resultaat moeten zijn van samenwerking tussen de gemeente, burgers en andere belanghebbenden. Het moedigt de betrokkenheid van lokale gemeenschappen en experts aan om te zorgen voor evenwichtige en doelgerichte mobiliteitsoplossingen.

In essentie bevordert het participatiebeleid van de gemeente Oude IJsselstreek een inclusieve aanpak voor mobiliteitsvraagstukken, waarbij de gemeenschap actief wordt betrokken bij het vormgeven van beleid en beslissingen die van invloed zijn op verschillende vormen van vervoer in de regio.

Toekomstvisie Oude IJsselstreek Magazine

Het "Toekomstvisie Oude IJsselstreek Magazine" schetst de visie en plannen van de gemeente Oude IJsselstreek voor de toekomstige ontwikkeling en verbetering van de regio. Met betrekking tot mobiliteit richt het document zich op verschillende aspecten van transport en bereikbaarheid:

- **Bereikbaarheid:** Het document benadrukt het belang van goede bereikbaarheid voor de inwoners en bedrijven in de regio. Het streeft ernaar de bereikbaarheid te verbeteren door te investeren in infrastructuur, zowel voor auto's als voor andere vormen van vervoer.
- **Fiets- en wandelinfrastructuur:** Er wordt aandacht besteed aan het ontwikkelen en verbeteren van fiets- en wandelroutes om duurzame mobiliteit te bevorderen. Dit omvat de aanleg van veilige en aantrekkelijke paden om fietsen en wandelen te stimuleren als alternatieve vervoerswijzen.
- **Openbaar vervoer:** Het magazine erkent het belang van openbaar vervoer als een milieuvriendelijke en toegankelijke vervoersoptie. Het benadrukt de noodzaak om het openbaar vervoersnetwerk te optimaliseren en te laten aansluiten op de behoeften van de gemeenschap.
- **Verkeersveiligheid:** Het document pleit voor verkeersveiligheid als een topprioriteit. Het doel is om het aantal verkeersongevallen te verminderen door middel van verkeersbeheersmaatregelen, educatie en bewustwordingscampagnes.
- **Duurzaamheid:** Het benadrukt de rol van mobiliteit in het verminderen van de ecologische voetafdruk van de gemeente. Het streven naar duurzame vervoersoplossingen omvat het promoten van elektrische voertuigen en het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen.
- **Participatie:** Het magazine moedigt betrokkenheid van de gemeenschap aan bij het vormgeven van mobiliteitsbeleid en -projecten. Het benadrukt het belang van samenwerking met belanghebbenden om een breed gedragen mobiliteitsstrategie te ontwikkelen.

In het kader van de toekomstvisie van Oude IJsselstreek streeft de gemeente naar een evenwichtige aanpak van mobiliteit die de bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid bevordert, met actieve betrokkenheid van de gemeenschap en een focus op diverse vervoersopties.

Nota Parkeernormen

In deze nota staan de parkeernormen die we hanteren. Deze zijn bepaald op basis van de kencijfers van het CROW uit de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' (publicatie 381). Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Bij actualisatie van de parkeerkencijfers door het CROW zal de Nota Parkeernormen geëvalueerd worden en indien nodig worden aangepast.

Regio Achterhoek

We participeren in diverse regionale mobiliteitsprojecten.

- **Fietsnetwerk:** Waarbij verschillende regionale utilitaire fietsroutes onderzocht worden
- **Openbaar vervoer:** waarbij hoogwaardige openbaar vervoer in de regio belangrijk is. Bijvoorbeeld een verbeterde busverbinding tussen Varseveld en Enschede. Ook wordt de treinverbinding met Annhem verbeterd door de komst van de Regio-Expres.
- **HUB's:** waarbij wordt nagedacht over logische locaties voor hubs.
- **N18:** Waarbij de doorstroming op de N18 en de verkeersveiligheid belangrijk is. Hier hoort ook het onderliggend wegennet bij, met aansluitingen op de N18 en ongelijkvloerse kruisingen met de N18.

Trends & ontwikkelingen

Voor een toekomstbestendig mobiliteitsplan houden we rekening met trends en ontwikkelingen. Om een beeld van de toekomst te schetsen, analyseren we de belangrijkste trends en ontwikkelingen die we momenteel verwachten en die van invloed zijn op mobiliteit en verkeer. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de snelle technologische ontwikkelingen.

Trends

Toegankelijkheid

Toegankelijkheid is een belangrijke trend waarbij steeds meer aandacht wordt besteed aan het wegnemen van fysieke en digitale drempels. Voor de gemeente Oude IJsselstreek betekent dit onder andere het realiseren van toegankelijke openbare ruimtes en het verbeteren van digitale toegankelijkheid van websites en apps. De gemeente is zelfs uitgeroepen tot de Meest Toegankelijke Gemeente van Nederland 2024. Gemeentes werden onder meer beoordeeld op hun Lokale Inclusie Agenda, de indrukken en beoordelingen van de geheime gasten die de gemeenten bezoeken. Ook was er een analyse van de digitale toegankelijkheid van de gemeentelijke sites en apps. Het winnen van deze titel toont aan dat toegankelijkheid diep verankerd is in het beleid en uitvoering van de gemeente. Dit zorgt ervoor dat alle inwoners, ongeacht hun beperkingen, volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving.

Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik toe van alternatieven voor fossiele brandstof. Het aantal elektrische, waterstof- en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Oude IJsselstreek, en het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend doorzet en dat de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig is in het straatbeeld. De gemeente volgt ontwikkelingen rond duurzame brandstoffen, zoals waterstof.

De Laadvisie 2023-2025 van de gemeente Oude IJsselstreek richt zich op het bevorderen van elektrisch rijden door de laadinfrastructuur uit te breiden. Het document beschrijft de plannen voor de plaatsing van laadpalen op strategische locaties, het stimuleren van duurzaam vervoer en het faciliteren van de groei van het aantal elektrische voertuigen in de regio. Het doel is om een toekomstbestendig laadnetwerk te creëren dat voldoet aan de toenemende vraag naar laadpunten. Een van de doelstellingen in het document is om de komende vijf jaar jaarlijks op 13 locaties een openbare laadpaal te plaatsen.

Deelmobiliteit

Tegenwoordig groeit het aantal mogelijkheden voor het maken van verplaatsingen. Men kan kiezen uit verschillende soorten deelvervoer, zoals OV-fietsen, deelbakfietsen en deelauto's. Steeds meer is de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze (o.a. Mobility as a Service, oftewel MaaS, richt zich hierop).

Deze ontwikkeling speelt zich momenteel vooral af bij jongeren (bijvoorbeeld de SWAP-fietsen met het blauwe voorwiel). Vaak kiezen mensen met kinderen toch vrij snel weer voor een eigen auto.

In de gemeente Oude IJsselstreek zijn al deelfietsen bij station Varsseveld beschikbaar. Daarnaast zijn er dorpsauto's beschikbaar die gedeeld worden. Het aanbod van deelmobiliteit is mede afhankelijk van de vraag en die is vooralsnog in Nederland vooral terug te vinden in de (grotere) steden. Ouderen zijn minder op gezette tijden afhankelijk van een auto, maar zijn vaak al jaren gewend een eigen auto te hebben, waardoor het lastig is om over te stappen op autodelen. Voor mensen die zelf niet meer kunnen rijden is de dorpsauto (met chauffeur) een alternatief.

In de Achterhoek wordt deelmobiliteit steeds belangrijker als onderdeel van duurzame mobiliteitsoplossingen. De regio werkt aan een dekkend netwerk van deelvervoer, zoals de Achterhoek Deelvervoer Coöperatie (ADC), die tegen 2030 een breed scala aan MaaS- en deelvervoersopties wil bieden. Dit initiatief ondersteunt de bredere doelstellingen van de regio om de CO₂-uitstoot te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren.

Duurzaamheid

Elektrische voertuigen winnen terrein en worden steeds vaker ingezet. Vooral in het openbaar vervoer zien we een duidelijke verschuiving, waar elektrische bussen steeds vaker de norm worden. De fiets groeit eveneens in belang als vervoersmiddel, bijvoorbeeld bij pakketbezorging. Dit zorgt voor een discussie en gesprekken over de afweging tussen milieu, duurzaamheid en voortgang, aangewakkerd door de stikstofwetgeving.

Hubs

Deze ontwikkeling stimuleert de opkomst van distributiehubs. Deze hubs kunnen fungeren als knooppunten voor goederenoverslag, wat een positieve impuls geeft aan duurzame logistiek en de belevingskwaliteit van de gemeente verbetert. Ook kunnen deze hubs uitgebreid worden met andere mobiliteitsvoorzieningen, zoals parkeren, deelvervoer en openbaar vervoer.

In de gemeente Oude IJsselstreek en de bredere regio Achterhoek worden deze hubs steeds belangrijker. Ze ondersteunen niet alleen de logistieke efficiëntie, maar dragen ook bij aan de regionale doelstellingen voor duurzaamheid en mobiliteit. De hubs kunnen bijvoorbeeld dienen als centrale punten voor het laden van elektrische voertuigen en fietsen, en als overstappunten voor verschillende vormen van deelvervoer. Dit sluit aan bij de bredere visie van de Achterhoek om een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitssysteem te ontwikkelen.

Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Door de komst van de speedpedelec, de toename van elektrische fietsen (waaronder de fat-bike) en bakfietsen, neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt.

Ook binnen de gemeente Oude IJsselstreek zijn deze verschillende typen voertuigen aanwezig. De wegen- en fietsinfrastructuur in de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden, ook op de drukke momenten.

Data en digitalisering

Betere technologie in voertuigen en meer data leidt tot een nog betere en slimmere manier reizen. Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken. Door de weerstand toe te voegen op infrastructuur is dit niet meer mogelijk. De gemeente Oude IJsselstreek is actief bezig met data en digitalisering om de dienstverlening te verbeteren en efficiënter te maken. Via het platform MijnOLJ kunnen inwoners de status van hun zaken volgen, documenten uploaden en contact hebben met de gemeente over lopende zaken. In het kader van de energietransitie werkt de gemeente aan de Transitievisie Warmte, waarbij data en digitalisering een cruciale rol spelen in het plannen en uitvoeren van de overstap naar duurzame warmtebronnen. Bovendien maakt Oude IJsselstreek gebruik van open data om transparantie te bevorderen en inwoners beter te informeren over gemeentelijke zaken. De gemeente blijft investeren in digitale oplossingen om de betrokkenheid van inwoners te vergroten en de efficiëntie van gemeentelijke processen te verbeteren.

Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto's ontwikkelt zich snel, waardoor we steeds meer richting autonome en coöperatieve voertuigen gaan. Deze voertuigen hebben een groot effect op vooral de grotere, drukkeren wegen, waar de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker wordt. Sommige gemeenten zetten al hoog in op deze ontwikkeling en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de gemeente Oude IJsselstreek is het cruciaal om op deze technologieën te anticiperen en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur, zoals duidelijke bebording en belijningen. Voertuigen worden steeds geavanceerder en communiceren nu al met elkaar en met verkeerslichten. Deze mogelijkheden breiden zich in de toekomst uit, onder andere met steeds slimmere verkeerslichten. Dit kan ook op gemeentelijke wegen en kruispunten leiden tot een betere doorstroming en minder uitstoot.

Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler. Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt door de opkomst van e-bikes. Dit betekent dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden; dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels (zoals paaltjes) zoveel mogelijk verwijderd of afgeschermd worden.

Participatie

Onder de Omgevingswet krijgen inwoners steeds meer invloed in het besluitvormingsproces. Dit heeft ook effect op de totstandkoming van verkeersmaatregelen. Het is belangrijk dat de gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van inwoners en duidelijk maakt wat de positie van de mening van de burgers is in een specifieke situatie. Dit helpt bij het managen van verwachtingen en zorgt voor een transparanter besluitvormingsproces.

Bevolkingsgroei en verstedelijking

De afgelopen jaren is het aantal inwoners in de gemeente Oude IJsselstreek vrijwel gelijk gebleven. In 2014 telde de gemeente 39.595 inwoners, terwijl dit aantal in 2023 licht daalde naar 39.402 inwoners. Het CBS verwacht dat het aantal inwoners tussen 2021 en 2035 iets zal afnemen, met een krimp van 4,38% ten opzichte van 2020. Landelijk is er echter een trend van toenemende huishoudens, veroorzaakt door huishoudensverdunding en een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens. Deze trend is ook zichtbaar in de gemeente Oude IJsselstreek, zij het in mindere mate dan in de grotere steden. Dit resulteert in een verhoogde vraag naar woningen.

Afbeelding: zie bijlage

Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot blijft. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden bijvoorbeeld bij gedragscampagnes en handhaving.

Groei fietsgebruik

We verwachten een groei van het fietsgebruik door de opkomst van de elektrische fiets, waardoor de gemiddelde fietsafstand toeneemt.

Groei auto's en autobezit

We verwachten ten minste tot 2030 een groei van het aantal auto's (niet hetzelfde als autogebruik). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei (landelijk). Het autobezit groeit van 0,46 in 2010 naar 0,52 per persoon in 2030. Logischerwijs ligt deze waarde in stedelijke gebieden lager en in landelijke gebieden hoger. Een deel van de groei is toe te wijzen aan de groep ouderen, die steeds langer vitaal en zelfstandig blijven.

Ontwikkelingen

Verwachte ontwikkeling van de hoeveelheid verkeer

We verwachten richting 2040 enerzijds een toename van het gemotoriseerd verkeer op de grotere wegen in de gemeente. Dit komt door de diverse ontwikkelingen in de gemeente (zie hieronder) en de regio. Daarnaast verwachten we anderzijds een afname van het gemotoriseerd verkeer vanwege een lichte daling van het inwoneraantal, het kleiner worden van huishoudens en vergrijzing.

Per saldo verwachten we voor het gemotoriseerde verkeer een verkeerstoename op de grotere wegen (vooral provinciale wegen) in de gemeente en een afname op de overige wegen. In de onderstaande afbeelding is het verschil in gemotoriseerd verkeer tussen 2040 en 2020 rond Varsseveld te zien. Op de wegen met een rode lijn wordt een toename van verkeer verwacht en op de wegen met een groene lijn wordt een afname van verkeer verwacht.

Afbeelding: zie bijlage

Deze veranderingen in verkeersstromen zijn mede mogelijk doordat er regionaal aanpassingen worden doorgevoerd aan de infrastructuur. Zo wordt bijvoorbeeld de N18 opgewaardeerd zodat deze weg meer verkeer veiliger kan verwerken.

Woningbouw

De gemeente Oude IJsselstreek heeft de ambitie om tot en met 2030 2.250 nieuwe woningen te realiseren. Dit zal naar verwachting leiden tot een toename van het aantal inwoners. De groei van het inwoneraantal is afhankelijk van de snelheid waarmee de woningen worden gerealiseerd. Bij vertraging in de bouw zal de groei van het inwoneraantal minder snel verlopen.

Er zijn kleinere woningbouwplannen van ontwikkelaars en de wooncorporatie die voornamelijk in de kernen worden gebouwd. Voor verkeer en vervoer heeft dat een marginale invloed. Daarnaast is er aan aantal grotere uitleglocaties met een bepaalde mate van zekerheid.

Afbeelding: zie bijlage

Bedrijventerreinen

Op twee locaties in de gemeente is voorbereiding van bedrijventerreinen voorzien.

- Uitbereiding Hofskamp (Varsseveld) met maximaal ca. 40 hectare
- Zoekgebied voor een nieuw bedrijventerrein aan de westzijde van de gemeente met maximaal ca. 15 hectare

Ontwikkelingen op de arbeidsmarkt

Het CBS concludeerde dat er in 2024 meer mensen dan ooit in Nederland aan het werk zijn, namelijk 9,8 miljoen. Tegelijkertijd daalt het aantal vacature nu twee jaar vrijwel onafgebroken. Halverwege 2024 stonden er 401 duizend vacatures open.

Afbeelding: zie bijlage

Detailhandel

De detailhandel verandert snel, waardoor regionale afspraken lokaal moeten worden uitgevoerd. Deze veranderingen hebben een zichtbaar negatief effect op de winkelcentra in de gemeente Oude IJsselstreek, zoals leegstand en een afname van winkelbezoekers.

De gemeente wil de lokale detailhandelsstructuur blijven versterken. Dit bevordert economische ontwikkelingen, houdt clusters en kernen vitaal en leefbaar, en voorkomt leegstand en verloedering.

Hiervoor is een multidisciplinaire aanpak nodig op verschillende schaalniveaus met diverse partners en belanghebbenden.

Bovendien voert de gemeente hiermee het Regionaal Afsprakenkader Detailhandel uit, dat lokale afspraken over ondernemerschap en retailhandel omvat. Het detailhandelsbeleid in Oude IJsselstreek richt zich op vier hoofdlijnen. Dat zijn:

Afbeelding: zie bijlage

Wensbeelden per modaliteit

Mobiliteitsvisie

De komende jaren zetten we in op verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Deze ambitie is mede een gevolg van de landelijke en provinciale beleidskaders waar dit mobiliteitsplan bij aansluit. Hierbij maken we onderscheid in nieuwe mobiliteit en bestaande mobiliteit.

Nieuwe mobiliteit

Er zijn veel ontwikkelingen in de gemeente, zoals nieuwe woonwijken in Gendringen, Ulft en Varsseveld, uitbreiding van bedrijventerreinen in Varsseveld en Ulft, en transformaties in Ulft. Hierdoor zal het aantal inwoners van Oude IJsselstreek naar verwachting toenemen. Hoewel de trend van vergrijzing en huishoudensverdunding zorgt voor minder ritten, zal de hoeveelheid verplaatsingen en verkeer waarschijnlijk toenemen. Ook regionale ontwikkelingen en ontwikkelingen in omliggende gemeentes kunnen leiden tot meer verkeer op de wegen in de gemeente. Kortom, de druk op het wegennet neemt mogelijk toe. Dat accepteren we, maar zonder maatregelen kan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid afnemen.

Het is daarom belangrijk om nieuwe mobiliteit in goede banen te leiden en te zorgen voor voldoende verkeersveiligheid en een bereikbare en leefbare gemeente. We hanteren een aantal randvoorwaarden bij ontwikkelingen (uitbreidingen en transformaties). Aan deze randvoorwaarden moet zijn voldaan vóór ingebruikname van de ontwikkeling. Meestal is hiervoor nader onderzoek nodig. Mogelijke bijbehorende financiering (onderzoek en uitvoering) wordt betaald uit de betreffende ontwikkeling. De randvoorwaarden zijn:

- **Aansluiting op het fietsnetwerk:** De ontwikkeling moet aansluiten op het gewenste fietsnetwerk, met logische, snelle en veilige fietsroutes richting voorzieningen zoals scholen, treinstations en sportvoorzieningen. Mogelijk zijn nieuwe (vrijliggende) fietsroutes nodig.
- **Verkeersafwikkeling van motorvoertuigen:** De verkeersafwikkeling van motorvoertuigen mag niet door centra van kernen en niet langs voorzieningen met veel fietsers, kinderen, mindervaliden en ouderen gaan.
- **Hoogwaardige parkeervoorzieningen:** Er moet worden voorzien in voldoende hoogwaardige parkeervoorzieningen voor alle verkeersdeelnemers.
- **Bereikbaarheid van openbaar vervoer:** Openbaar vervoer (bus of trein) moet nabij zijn of goed bereikbaar zijn.
- **Voorkomen van knelpunten:** De verwachte verkeerstoeename mag niet leiden tot nieuwe knelpunten of het vergroten van bestaande knelpunten. In zo'n geval zijn flankerende maatregelen nodig om het voorziene knelpunt op te lossen. Voorbeelden van flankerende maatregelen zijn het aanpassen van bestaande infrastructuur of het aanleggen van nieuwe infrastructuur.
- **Actuele richtlijnen:** De meest actuele richtlijnen (CROW, onder andere over maatvoering van infrastructuur) zijn het uitgangspunt. Afwijken hiervan kan alleen met een goede motivatie.

Bestaande mobiliteit

Ook voor bestaande mobiliteit maken we duidelijke keuzes:

- We gaan uit van het STOMP-principe. Kortgezegd is de auto niet het startpunt bij ontwikkelingen, maar beginnen we met stappen (voetganger), daarna trappen (fietser), daarna openbaar vervoer, daarna Mobility as a Service (onder andere deelmobiliteit) en ten slotte de personenauto; Vraagt om meer toelichting

Wat is het STOMP-principe?

Nederland heeft een grote woingbouw en duurzaamheidsopgave. Willen we onze gemeente in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar houden dan moet er op een andere manier worden gekeken naar de inrichting van openbare ruimte. CROW-KpVV heeft een publicatie uitgebracht over het 'omgekeerd ontwerpen' met de 'STOMP'-methode: kijk eerst naar Stappen vervolgens naar Trappen, Openbaar

Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en ten slotte naar de Privéauto. Daardoor kan er meer ontworpen worden met de menselijke maat en komt er meer ruimte voor kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers op straat.

- Doorgaand verkeer door de kernen willen we voorkomen. Verkeer in de kernen is alleen nog verkeer dat hier een herkomst of bestemming heeft. Hiermee wordt het aantrekkelijker en veiliger om korte ritten (herkomst en bestemming binnen de kern) met de fiets en lopend te doen. We willen zoveel mogelijk gemotoriseerd verkeer afwikkelen via de provinciale wegen en rijkswegen;
- De centra van de verschillende grotere kernen (met veel functies op korte afstand) in de gemeente worden autoluw. De locaties en de ruimte die de parkeerfunctie voor auto's inneemt, zal opnieuw gewogen worden. Door parkeren op geschikte locaties te faciliteren, neemt de verkeersveiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid toe en ontstaat er meer ruimte voor lopen en fietsen;

Afbeelding: zie bijlage

Zwaar verkeer (vracht- en landbouwverkeer) vormt een verkeersveiligheidsrisico. Zeker in kernen en op fietsroutes. We nemen hiervoor passende maatregelen;

Voor bewoners en bezoekers van kleinere kernen blijven verplaatsingen met de auto belangrijk, onder andere richting de voorzieningen in de grotere kernen.

Ambities

Deze ambities zijn de meer concrete vertaling van de mobiliteitsvisie en vormen een belangrijk uitgangspunt voor het pakket maatregelen. We beschrijven twee hoofdambitieën die we vervolgens uitwerken naar zes specifiekere ambities. De ambities zijn gebaseerd op:

- Analyse van de huidige situatie;
- Participatie met bewoners, klankbordgroep, brede interne projectgroep en gemeenteraad;
- Coalitieprogramma 2022-2026 en verkiezingsprogramma's van de meeste raadsfracties.

1. We zijn een verkeersveilige gemeente

1. We streven naar nul verkeersslachtoffers in 2040:

Het gaat om verkeersslachtoffers gerelateerd aan de inrichting van de infrastructuur;

We zorgen voor een veilige en logische inrichting van de infrastructuur, waarbij we wegen en kruisingen met het grootste verkeersveiligheidsrisico's als eerste aanpakken;

We zetten in op veilige fietsroutes in het buitengebied;

Handhaving is het sluitstuk. Dit betekent dat we eerst inzetten op een veilige en logische inrichting van de infrastructuur met een geloofwaardige snelheidslimiet. Daarna zetten we pas in op handhaving.

2. 30 km/u binnen de bebouwde kom is de norm:

30 km/u is een veilige snelheid. Daarom wordt dit binnen de bebouwde kom het uitgangspunt; We kunnen hiervan afwijken, maar alleen met een goede motivatie.

3. We voorkomen doorgaande verkeersstromen en zwaar verkeer in de kernen:

Verkeer zonder herkomst en bestemming (doorgaand verkeer) gaat niet door de kernen. Daarom zetten we in op snelle routes met een vlotte doorstroming langs de kernen. Dit kunnen naast bestaande routes ook nieuwe routes of verbeterde bestaande routes zijn;

De wegen in de kernen zijn bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming in de kern.

We hebben een gewenst autonetwerk opgesteld, waarin we aangeven welke wegen een (beperkte) doorstroomfunctie houden of krijgen en welke wegen een verblijfsfunctie houden of krijgen.

We hebben een vrachtwagenetwerk opgesteld voor logische routes naar bedrijventerreinen. Op wegen die onderdeel zijn van dit netwerk zorgen we ervoor dat vrachtverkeer en het overige verkeer hier veilig gebruik van kunnen maken.

2. We zetten in op duurzame mobiliteit

1. We maken de centra van grotere kernen fiets- en voetgangersvriendelijk en autovrij:

We zorgen voor aantrekkelijke, fietsvriendelijke en groene centra;

We zorgen voor voldoende hoogwaardige fietsparkeerplaatsen in de centra; We maken de wegen in de centra van grotere kernen autovrij/autoluw;

Autoparkeren clusteren we op nabije, goed bereikbare en sociaal veilige parkeerterreinen.

2. We zorgen ervoor dat kinderen vanaf 8 jaar zelfstandig naar school en sport kunnen fietsen

We geven fietsen, lopen en verblijven prioriteit in gebieden waar veel kwetsbare verkeersdeelnemers komen;

Schoolomgevingen en gebieden rond speel- en sportvoorzieningen zijn primair ingericht op fietsen en lopen;

Autoparkeren en kiss&ride faciliteren we waar nodig bij deze functies, maar nadat we lopen en fietsen hebben gefaciliteerd. Dus mogelijk op afstand;

Ook rond zorgvoorzieningen met relatief veel ouderen en mindervaliden, hebben we aandacht voor een goede balans tussen lopen, fietsen en autobereikbaarheid.

3. We zorgen voor kwalitatief hoogwaardige routes voor fietsers

We hebben een gewenst utilitair fietsnetwerk opgesteld. Hierin zijn diverse fietsroutes opgenomen, binnen en buiten de bebouwde kom. Op dit netwerk hebben fietsers en fietskwaliteit prioriteit bij de inrichting.

Vooraf in het buitengebied rijdt relatief veel landbouwverkeer. Landbouwverkeer op het fietsnetwerk is mogelijk, maar fietsers hebben hier prioriteit. Hier kunnen we maatregelen nemen om te fietsveiligheid te verbeteren, zoals snelheidsremmers of de aanleg van een vrijliggend fietspad. Op andere wegen in het buitengebied zijn we terughoudender met het toevoegen van snelheidsremmers.

Afbeelding: zie bijlage

Gewenste netwerken

Per gewenst netwerk (fiets, auto en vracht) is een toelichting beschikbaar, samen met een gedetailleerde digitale kaart. De netwerken zijn tot stand gekomen op basis van de visie op mobiliteit en de ambities. Daarnaast kunnen de verschillende netwerken worden bekeken in een digitale 'viewer', die zich rechtsboven op het scherm bevindt. Hierin kunnen de huidige netwerken worden vergeleken met de gewenste netwerken. De netwerken kunnen aan- en uitgezet, over elkaar heen gelegd en ingezoomd worden voor meer details.

Fietsnetwerk

Het doel van dit netwerk is om fietsen aantrekkelijker te maken. Bij het ontwerp van het fietsnetwerk houden we rekening met de hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Dit bereiken we onder andere door het aanleggen van fietspaden of brede fietsstroken, het zorgen voor goede verlichting en het creëren van zo kort mogelijke routes.

Het wensbeeld van het fietsnetwerk richt zich specifiek op belangrijke gewenste utilitaire fietsverbindingen. Utilitaire fietsverbindingen zijn de routes voor woon-werkverkeer, school-thuisroutes (zowel basis- als voortgezet onderwijs) en routes naar sportvoorzieningen. Het gaat om fietsroutes in de kernen, tussen de kernen en regionale fietsroutes.

Dit fietsnetwerk omvat utilitaire, lokale en nog aan te leggen fietsnetwerken. Dat betekent dat recreatieve fietsroutes niet zijn opgenomen op de kaart.

Het wensbeeld voor fietsers wordt weergegeven in een figuur op de deze pagina en in de viewer die te vinden is

via de knop 'Netwerkkarten' rechts bovenin het scherm.

Afbeelding: zie bijlage

Autonetwerk

We willen gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk afwikkelen via de gewenste routes. Op sommige wegen is een doorstroomfunctie niet gewenst en op andere wegen juist wel. Daarom is een wegencategoriseringsplan opgesteld. In de bijlage is een nadere toelichting te lezen wat een wegencategorisering betekent en hoe wegen ingericht kunnen worden.

Binnen de bebouwde kom passen we de snelheid aan wanneer de doorstroomfunctie niet gewenst is. Dit zijn wegen waar momenteel 50 km/h gereden mag worden. In deze gevallen brengen we de snelheid terug naar 30 km/h. Dit maakt de wegen aantrekkelijker en veiliger voor fietsers en voetgangers en vermindert het percentage doorgaand verkeer.

De GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/h) is een nieuw type wegcategorie. Deze wegcategorie geldt voor wegen die zowel een verblijfsfunctie (bijvoorbeeld woningen of voorzieningen dichtbij de weg) als een verkeersfunctie (bereikbaarheid openbaar vervoer, hulpdiensten, lokale verbinding) heeft. Deze nieuwe wegcategorie zorgt ervoor dat beide functies van de weg op een evenwichtige manier gerealiseerd kunnen worden, waarbij de lagere snelheid van het autoverkeer zorgt voor een aantrekkelijkere verblijfsomgeving.

Buiten de bebouwde kom is ook gekeken naar het passende snelheidsregime op de gemeentelijke wegen. Op wegen met een belangrijke verkeersfunctie blijft de toegestane snelheid 80 km/u en op wegen met een minder belangrijke verkeersfunctie is een snelheid van 60 km/h logisch. Sommige wegen worden afgewaardeerd van 80 km/u naar 60 km/u. Door de juiste keuzes te maken in de toegestane snelheid op verschillende wegen kan het gebruik van de meest gewenste routes gestimuleerd worden. Deze wijzigingen in wegcategorie leiden tot een nieuw wegencategoriseringsplan, dat we het wensbeeld autonetwerk noemen. Dit plan is weergegeven in de figuur op deze pagina.

Een van de belangrijkste aanpassingen betreft de aanleg van de rondweg Silvolde, die tot doel heeft sluisverkeer in Silvolde en het buitengebied rond Sinderen te verminderen. Bovendien kan deze nieuwe verbinding zorgen voor minder (doorgaand) verkeer door Etten en Terborg en biedt het kansen om een geschikte route voor vrachtverkeer door de gemeente te realiseren. Daarnaast waarderen we diverse huidige 50 km/u gebiedsontsluitingswegen af naar 30 km/u, waardoor het verkeer meer gestuurd wordt via de ringstructuur.

Hulpdiensten

Het verlagen van de maximumsnelheid kan zorgen voor een afnemende bereikbaarheid voor hulpdiensten. De voorgestelde aanpassingen lijken echter niet te leiden tot overschreidingen van de wettelijk vereiste aanrijtijden.

Bussen

Het verlagen van de maximumsnelheid kan zorgen voor een langere reistijd voor de bus. Hiervoor zijn compenserende maatregelen mogelijk, zoals het samenvoegen van minder drukke bushaltes en het uitvoeren van verbeteringen elders op de route.

Afbeelding: zie bijlage

Vrachtverkeer

In het wensbeeld vrachtverkeer (motorvoertuigen langer dan 6,00 meter en/of zwaarder dan 3.500 kg) op de bijgevoegde linkerfiguur en in de viewer die te vinden is via de knop 'Netwerkaarten' rechts bovenin het scherm, zijn vijf categorieën opgenomen. We maken onderscheid tussen vrachtverkeer op de doorgaande route, vrachtverkeer op de hoofdroute, bestemmingsvrachtverkeer, industriewegen en missende schakels. De categorisering is bepaald aan de hand van een beoordeling waar vrachtverkeer het beste tot zijn recht komt.

Doorgaand vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk om de kernen in de gemeente heen gestuurd. Dit wil niet zeggen dat vrachtverkeer op overige wegen verboden is, maar wel dat deze in principe bedoeld zijn voor alleen bestemmingsverkeer. Een nieuwe schakel betreft de aanleg van de rondweg Silvolde, die de hoeveelheid vrachtverkeer in de bebouwde kom van Silvolde kan beperken.

Afbeelding: zie bijlage

Maatregelen

Algemeen

We hebben de maatregelen op hoofdlijnen beschreven. Een uitwerking, wat er concreet op straat moet gebeuren, is nog niet gemaakt. Hiervoor zijn vaak meerdere mogelijkheden met verschillende voor- en nadelen, die nader onderzocht moeten worden. Op de pagina 'Overzicht van maatregelen' is een opsomming gemaakt van alle maatregelen. De maatregelen zijn ook op kaart weergegeven.

Afbeelding: zie bijlage

De maatregelen zijn tot stand gekomen op basis van de risico- en verkeersveiligheidsanalyse, ontvangen reacties van inwoners en de bijdragen van belangenverenigingen en de gemeenteraad. Met deze maatregelen geven we invulling aan het realiseren van de ambities en de gewenste netwerken.

Diverse maatregelen bestaan uit een aantal verschillende deelmaatregelen. Zo kunnen we bijvoorbeeld op een gedeelte van een weg een snelheidsrisico aanpakken en stellen we tegelijk maatregelen voor op een specifieke kruising. Vaak kunnen deze gezamenlijk aangepakt worden of in combinatie met groot onderhoud aan een weg. Als de maatregelen verder uitgewerkt zijn, is ook duidelijk wat de realisatiekosten zijn.

Als er 'verbeteren verkeersveiligheid' wordt genoemd, dan kan het bijvoorbeeld gaan over een te hoge snelheid, relatief veel ongevallen of veel inwoners die hier een knelpunt ervaren. In sommige gevallen is het specifieke risico genoemd, bijvoorbeeld snelheid. In andere gevallen is het vaak een combinatie van meerdere risico's. De concrete maatregelen verschillen per locatie en blijken uit de nadere uitwerking. Het kan bijvoorbeeld gaan over het aanleggen van een plateau op een kruising of het aanleggen van een middeneiland bij een fietsoversteek.

Soms heeft de maatregel betrekking op een wegvak. Het gaat dan om de volledige weg. Soms gaat het om een deel van de weg. De begrenzing van het wegvak (tussen bepaalde zijstraten) is dan genoemd. Een aantal niet locatiegebonden maatregelen gaat bijvoorbeeld over analyse van netwerken of het in kaart brengen van de effecten van ontwikkelingen. Specifieke locaties zijn dan nog niet duidelijk. Maar als uit analyse of participatie blijkt dat er al wel specifieke wegvakken of locaties zijn waar de betreffende maatregel kan worden uitgevoerd, dan zijn deze als aparte maatregel opgenomen. Zo is niet locatiegebonden maatregel 42 het analyseren van het utilitaire fietsnetwerk om te komen tot verbeteringen. Te-

gelijktijd hebben we de specifieke fietsroute tussen Sinderen en Silvolde als onderdeel van maatregel 30 opgenomen, omdat deze uit analyse en participatie specifiek naar voren kwam.

Voor maatregelen die (deels) betrekking hebben op provinciale wegen, werken we samen met de provincie Gelderland.

De inventarisatie van verkeersveiligheidsrisico's is mede gebaseerd op ongevallen uit het verleden.

Bepaalde ongevallen zijn echter niet gerelateerd aan de inrichting van weg of kruising. Als uit nadere analyse blijkt dat dit het geval is, dan kunnen verkeersveiligheidsknelpunten vervallen.

Afbeelding: zie bijlage

Overzicht van maatregelen

Overzicht van de 52 maatregelen

1. Ulft: Debbeshoek – Frank Damenstraat - Dr. Ariënsstraat:

Wegvak; snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30

Kruising Anton Tjinklaan – Debbeshoek – Staringstraat – Wesenhorstlaan: verbeteren verkeersveiligheid

2. Ulft: Bongersstraat in de bebouwde kom - Oversluis: Oversluis: verbeteren verkeersveiligheid

Wegvak tussen Anton Tjinklaan en Zandberg: verbeteren verkeersveiligheid fietsers Wegvak: verbeteren verkeersveiligheid

Kruising Bongersstraat – Deurvorststraat: verbeteren verkeersveiligheid

3. Ulft: Anton Tjinklaan – Wesenhorstlaan:

Wegvak; snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30. Dit onder andere voor een veilige bereikbaarheid van het sportpark

Ontsluiting van bedrijventerrein IJsselweide op de Wesenhorstlaan beperken. Vanwege de beperkte breedte van de Anton Tjinklaan – Wesenhorstlaan en de entree van het sportpark. Vrachtverkeer en personenauto's rijden via de Rijnweg. Via de Wesenhorstlaan is het bedrijventerrein bereikbaar voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten.

4. Ulft: 't Goor: wegvak: verbeteren verkeersveiligheid

5. Buitengebied: N816 Berghseweg:

Verbeteren verkeersveiligheid (snelheid),

Verbeteren verkeersveiligheid op kruising Azewijnsestraat – Berghseweg – Driekoningenweg

6. N817 Oude IJsselweg:

Wegvak tussen N816 Berghseweg en 't Goor: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid Kruising Oude IJsselweg (N817) – 't Goor – Varsselderseweg: verkeersveiligheidsrisico

Kruising Oude IJsselweg (N817) – Vicarisweg – Wesenhorstlaan: verbeteren verkeersveiligheid

7. Gendringen: Rijnweg:

Wegvak tussen N817 Oude IJsselweg en Staringstraat: verbeteren verkeersveiligheid

Wegvak: onderdeel van vrachtnetwerk: alleen bestemmingsvrachtverkeer IJsselweide. Faciliteren van de hier verwachte toename van vrachtverkeer vanwege beperkingen op Wesenhorstlaan (maatregel 3)

Realisatie vrijliggend fietspad vanwege behouden GOW50 wegcategorie en onderdeel fietsnetwerk

Kruising Rijnweg – Staringstraat: verbeteren verkeersveiligheid Kruising Rijnweg – Rozemarijn: verbeteren verkeersveiligheid

Kruising Rijnweg – Uiftseweg – Engbergseweg: verbeteren verkeersveiligheid

8. Gendringen: Anholtseweg en omgeving:

Wegvak: snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30

Uiftseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30 Langenboomseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30 Zwanenburgseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30 Kruising Anholtseweg – Julianastraat: verbeteren verkeersveiligheid

9. Gendringen: Miltseweg: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid.

10. Netterden: Netterdensestraat: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid en dit wegvak is onderdeel van het utilitaire fietsnetwerk.

11. Buitengebied: Jonkerstraat – Nieuweweg: wegvak: verbeteren verkeersveiligheid

12. Netterden: Papenkampseweg: verbeteren verkeersveiligheid.

13. Netterden: realisatie nieuwe route oostzijde Netterden:
Alternatief voor verkeer (landbouwverkeer en vrachtverkeer) door de bebouwde kom
Extra verbinding tussen A3 en bedrijventerreinen in 's Heerenberg

14. Azewijnsestraat:

Wegvak tussen Omsteg en Hoofdstraat: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid.

Kruising Azewijnstraat – Miltseweg – Netterdensestraat – Wiekenseweg: verbeteren verkeersveiligheid.

15. N317 Slingerparallel:

Kruising N317 Slingerparallel – Oude IJsselweg: verbeteren verkeersveiligheid met specifieke aandacht voor langzaam verkeer

Kruising N317 Slingerparallel – Zeddamseweg: verbeteren verkeersveiligheid

Kruising N317 Slingerparallel – koude oversteek hectometer 54.3: verkeersveiligheidsrisico Kruising N317 Slingerparallel – Uiftseweg: verbeteren verkeersveiligheid

Wegvak tussen N817 Oude IJsselweg en brug over de Oude IJssel: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid Wegvak tussen Uiftseweg en Ettenseweg: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid

De N317 is dé ontsluitingsroute van Uift, Gendringen, Etten e.o. richting de A18. Met de nu voorziene ontwikkelingen (o.a. ziekenhuis, woningbouw in Uift en Gendringen en diverse ontwikkelingen op de Oude IJsselweg) kan hier in de toekomst een capaciteits- en daarmee verkeersveiligheidsknelpunt ontstaan. Oplossingen hiervoor kunnen gevonden worden in het gebied tussen en op de A18, N317, N335 en N316.

16. Buitengebied: Ettenseweg / Uiftsestraat: verbeteren verkeersveiligheid snelheid.

17. Terborg: Doetinchemseweg in de bebouwde kom:

Wegvak: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30 Verbeteren verkeersveiligheid op kruising met Stationsweg

18. Terborg: Silvoldseweg:

Wegvak: snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30 Kruising Laan van Wisch, verkeersveiligheid verbeteren

Kruising N818, Varsseveldseweg: verkeersveiligheid verbeteren

19. Terborg: N818 Varsseveldseweg: deel in de bebouwde snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30.

20. N818 Terborgseweg:

Wegvak tussen Rabelingstraat en komgrens Terborg: snelheid terugbrengen naar 60 km/h, inrichten als ETW60

Kruising Kersendijk, Rabelingstraat, Terborgseweg (N818): verbeteren verkeersveiligheid

21. Terborg: Sint Jorisplein en Walstraat en westelijke deel Hoofdstraat: Wegvak: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30 Sint Jorisplein en Walstraat: verbeteren verkeersveiligheid

22. Terborg: Paasberglaan: verkennen van de haalbaarheid van een goede fietsroute.

23. Silvolde: Zuidelijke rondweg. Een deels nieuwe, deels opgewaardeerde route tussen de N818 Terborgseweg en de N317 Slingerparallel, via de zuidkant van Silvolde. Hiermee ontstaat een logische verbinding tussen grofweg Varsseveld/N18 en Uift/N317 Slingerparallel:

Uitvoeren tracéverkenning van nieuwe route langs de zuidkant van Silvolde, grofweg tussen de Rabelingstraat en de Slingerparallel. Onder andere over het tracé.

Aanpassen van de Rabelingstraat, zodat deze meer verkeer kan verwerken, aansluitend op de nieuwe route.

Met deze maatregelen voorzien we een aantal positieve effecten:

- Er is een alternatief voor de (doorgaande) route Zeddamseweg – Ettensestraat – kern Terborg - Varsseveld. Deze route kan nu ingericht worden alleen voor herkomst- of bestemmingsverkeer. Daarmee verwachten we op deze route een toename van de verkeersveiligheid en leefbaarheid
- Voorkomt ongewenst verkeer via de Korenweg. Dit is een weg door een woonwijk. Verkeer zonder herkomst en bestemming in de directe omgeving is niet gewenst
- Voorkomt ongewenst verkeer via het buitengebied rond Sinderen. Hiermee wordt onder andere de fietsroute tussen Sinderen en Uift minder druk en daarmee veiliger

24. Silvolde: Oude Dinxperloseweg.

Wegvak binnen de kom: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
Kruising Oude Dinxperloseweg – Berkenlaan – Kapelweg: verbeteren verkeersveiligheid
Kruising Lichtenberg – Nachttegaalpad: verbeteren verkeersveiligheid
Kruising Oude Dinxperloseweg – N317 Terborgseweg: verbeteren verkeersveiligheid.

25. Silvolde: Berkenlaan:

Wegvak: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
Kruising Berkenlaan – Egginkstraat – Schoolstraat: verbeteren verkeersveiligheid

26. Silvolde: Uiftseweg – Markt – Terborgseweg:

Wegvak tussen Markt en komgrens Terborg: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
Wegvak tussen komgrens Silvolde en Markt: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
Wegvak tussen Munstermanstraat en Zaagpad: verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers
Kruising Terborgseweg - Berkenlaan: verbeteren verkeersveiligheid
De inrichting van de Markt als 'shared space' passen we niet aan. Wel verwachten we door de snelheidsverlaging dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer hier afneemt

27. Buitengebied: N317 Terborgseweg Wegvak: verbeteren verkeersveiligheid

Kruising N317 Terborgseweg – Prinsenstraat - Tulenstraat: verbeteren verkeersveiligheid.

28. Breedenbroek: Den Dam, in de bebouwde kom:

Wegvak: snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30
Kruising Den Dam – Terborgseweg: verbeteren verkeersveiligheid

29. Buitengebied: verbeteren verkeersveiligheid op de kruising Heidedijk – Toldijk.

30. Sinderen, Kapelweg

Wegvak: verbeteren van de fietsroute tussen Sinderen en Silvolde Kruising Kapelweg - Toldijk: verbeteren verkeersveiligheid.
Kruising Kapelweg – Sinderenweg: verbeteren verkeersveiligheid

31. Varsseveld: Sinderenseweg in de kom: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30, verbeteren veiligheid.

32. Buitengebied: Doetinchemseweg buiten de bebouwde kom tussen Varsseveld en gemeentegrens Doetinchem:

Snelheid terugbrengen naar 60 km/h, inrichten als ETW60
Wegvak tussen komgrens Varsseveld en komgrens Westendorp: verbeteren verkeersveiligheid
Kruising Doetinchemseweg – Zaaltjesdijk: verbeteren verkeersveiligheid Kruising Doetinchemseweg – Stompdijk: verbeteren verkeersveiligheid

33. Westendorp: Doetinchemseweg in de bebouwde kom:

Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30 Verbeteren verkeersveiligheid

34. Heelweg: N18 Twenteroute:

Parallelweg Twenteroute: verbeteren verkeersveiligheid (hoge snelheid) Heelweg: N18 Twenteroute: verbeteren veiligheid bij kruising Landstraat

35. Heelweg: N330 Zelhemseweg: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid rond kruising Hogeweg.

36. Varsseveld: Kruising N330 Zelhemseweg – N18 Twenteroute: verbeteren veiligheid.

37. Varsseveld: Zelhemseweg in de kom: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30

38. Varsseveld: N318 (Aaltenseweg): Wegvak: verbeteren veiligheid

Kruising Rademakersbroek – Entinkweg: verbeteren verkeersveiligheid

39. Varsseveld: Doetinchemseweg in de kom:

Wegvak tussen komgrens en Zelhemseweg: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30, verbeteren verkeersveiligheid
Wegvak tussen Zelhemseweg en Kerkplein: Verbeteren verkeersveiligheid
Kruising Doetinchemseweg – de Vloglanden - Leeuwerikstraat: verbeteren verkeersveiligheid

40. Varsseveld: Burgemeester van der Zandestraat en Dames Jolinkweg (wegvak tussen Burgemeester van der Zandestraat en N818 Terborgseweg: inrichten als GOW30 (nu deels GOW50, deels ETW30). Varsseveld: route naar het station verbeteren voor fietsers en bussen: Oranjestraat – Prins Hendriklaan. Route inrichten als GOW30 (nu ETW30).

41. Varsseveld: Kruising Lichtenvoordseweg – Leemscherweg: verbeteren verkeersveiligheid

42. Niet locatiegebonden: analyseren gewenste utilitaire fietsnetwerk, voorstellen verbeteringen. Daar waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Het gaat om:

Opstellen toetsingskader met de basiseisen voor het utilitaire fietsnetwerk

Analyseren utilitair fietsnetwerk met toetsingskader Inventariseren knelpunten

Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering

☐ Niet locatiegebonden: analyseren gewenste vrachtnetwerk, voorstellen verbeteringen. Daar waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Het gaat om:

43. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het aanleggen van snelheidsremmers ten behoeve van veilig fietsen op wegen buiten de kom die ook onderdeel van het fietsnetwerk zijn.

Opstellen toetsingskader met de basiseisen voor het vrachtnetwerk Analyseren vrachtnetwerk met toetsingskader

Inventariseren knelpunten

Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering

☐ Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het aanleggen van vrijliggende fietsvoorzieningen of het verruimen van krappe bochten.

44. Niet locatiegebonden: Analyse van functie, vormgeving en inrichting van wegen waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Zo zijn er diverse wegen waar de inrichting / vormgeving van de weg niet overeenkomt met de functie / maximumsnelheid. Bijvoorbeeld brede asfaltwegen in woonstraten met een maximumsnelheid van 30 km/h. Het gaat om:

Analyseren netwerk Inventariseren knelpunten

Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering

☐ Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het realiseren van voldoende snelheidsremmers op wegen met een snelheid van 30 km/h of het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen op wegen met een snelheid van 50 km/h.

45. Niet locatiegebonden: verkennen mogelijkheden voor het autovrij / autoluw maken van centra van grotere kernen. Een voorbeeld hiervan is de Kerkstraat in Uft. Het kan bijvoorbeeld gaan over het volledig afsluiten van het wegvak voor motorvoertuigen, het weghalen van autoparkeerplaatsen of het versmallen van de rijbaan. Autoparkeren kan dan bijvoorbeeld op nabije parkeerterreinen. Het gaat om:

Terborg (Hoofdstraat, Sint Jorisplein en Laan van Wisch)

Varsseveld (Spoorstraat, tussen Kerkplein en Koningin Julianalaan en Kerkplein, tussen Doetinchemseweg en Dames Jolinkweg)

Gendringen (Grotestraat, tussen Anholtseweg en Ganzenmarkt) Silvolde (wegen rond Markt)

46. Niet locatiegebonden: Analyseren van behoefte, beschikbaarheid en uitbereidingsmogelijkheden van goede openbare fietsparkeervoorzieningen. Het gaat hier bijvoorbeeld om locaties bij detailhandel, horeca en sportvoorzieningen. Hiermee bevorderen we het fietsgebruik (ook met fietsen met een hoge aanschafwaarde) en kan het autogebruik afnemen. De fietsparkeervoorzieningen zijn voorzien van het kwaliteitskenmerk 'Fietsparkeur'.

47. Niet locatiegebonden: Door het toepassen van deelmobiliteit en/of hubs kan onder andere de bereikbaarheid van sommige locaties verbeteren en het autogebruik afnemen. Maar hiervoor is eerst onderzoek nodig. Onder andere naar de gewenste effecten en op welke wijze hieraan tegemoet kan komen. Vervolgens is een vertaling mogelijk naar potentiële locaties met bijbehorende voorzieningen. De beschikbare financiën spelen ook een belangrijke rol.

48. Niet locatiegebonden: Verbeteren van verkeersveiligheid in gebieden rond scholen, sport- en speelvoorzieningen. Het gaat om:

Inventariseren van locaties, analyse verkeersveiligheid, bepalen rangorde op basis van urgentie en voorstellen van mogelijke verbetermaatregelen, zoals het aanpassen van oversteeklocaties

Het met de auto naar school brengen van kinderen maken we onaantrekkelijk. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij herinrichting de auto een lage prioriteit krijgt.

Uitvoeren van proeven, zoals bij aanvangstijd van scholen de wegen rond de scholen autovrij maken

49. Niet locatiegebonden: Anticiperen op verwachte verkeerstoename. Er zijn diverse ontwikkelingen in de gemeente en de regio voorzien, zoals woningbouw en nieuwe bedrijventerreinen. Onder andere

deze ontwikkelingen zorgen voor extra verkeer in de gemeente. We brengen vroegtijdig de verwachte verkeerstoenames op de wegen en kruisingen in de gemeente in beeld. Daar waar we knelpunten verwachten, verkennen we passende maatregelen, mogelijk samen met buurgemeentes en/of provincie Gelderland. Concrete voorbeelden zijn de N317 en de N18

50. Niet locatiegebonden: ADAS, NDW-data op orde (zoals maximumsnelheden en bebording) zodat rijkhulpsystemen in voertuigen goed werken en navigatiesystemen kloppen. Dit bevordert verkeersveiligheid en worden wenselijke routes gereden door (gebiedsvreemd) verkeer.

51. Niet locatiegebonden: Analyse busroutes en -haltes. Voor een optimaal gebruik van de bus analyseren we de huidige buslijnen en de bushaltes. We kijken naar de locaties en hoeveelheid haltes en de haltevoorzieningen. Mogelijk kunnen we haltes toevoegen, samenvoegen of verplaatsen en de haltevoorzieningen (zoals fietsparkeren) verbeteren. Als een wijziging van een busroute in potentie meer reizigers kan bedienen, verkennen we de mogelijkheden.

52. Niet locatiegebonden: Bereikbaarheid bevoorradend verkeer. Bevoorrading gebeurt meestal met vrachtwagens. Deze vormen, zeker in de bebouwde kom, een verkeersveiligheidsrisico. Maar voor de bevoorrading van onder andere winkels is het nodig dat vrachtverkeer in de centra van de kernen komt. We analyseren de nu gebruikte bevoorradersroutes en of hierin optimalisaties mogelijk zijn. Ook brengen we eventuele knelpunten voor bevoorradersverkeer op de bevoorradersroutes in beeld.

Download overzicht maatregelen

Download maatregelenpakket

Het maatregelenpakket in excel is een separate bijlage en geen onderdeel van deze pdf.