gemeente
Oude IJsselstreek

GVVP Oude IJsselstreek

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020

Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen

Voorwoord

Voor u ligt het nieuwe Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020, ook wel het GVVP genoemd. In dit plan wordt aangegeven hoe ons verkeersbeleid er de komende jaren uitziet. Daarbij spelen we in op nieuwe ontwikkelingen en ambities van de gemeente.

Als je het hebt over verkeer, dan denk je al snel aan verkeersveiligheid. Dit is ook een belangrijk onderwerp, dat ons allemaal raakt. Het doel is om het aantal ernstige verkeersslachtoffers structureel te beperken door bijvoorbeeld verder te gaan met het inrichten van 60 km-zones en schoolzones. Daarnaast wordt educatie steeds belangrijker.

Maar niet alleen verkeersveiligheid komt in het GVVP aan de orde. We kijken ook naar onderwerpen als parkeren, openbaar vervoer en duurzame mobiliteit. Dit laatste is vooral belangrijk om Oude IJsselstreek gezond en leefbaar te houden.

Een plan alleen is niet voldoende, er moeten ook concrete maatregelen worden genomen. De vervolgstap is dan ook een jaarlijks uitvoeringsprogramma waarin precies staat wat we elk jaar op het gebied van verkeer gaan doen.

Maar de basis is er, in de vorm van dit GVVP. Wat mij betreft een goede stap op weg naar een nog veiliger Oude IJsselstreek.

Gerard van Balveren

wethouder verkeer
gemeente Oude IJsselstreek

Inhoudsopgave

Inleiding	**4**
Aanleiding	5
Opbouw van het GVVP	6
Deel 1 Analyse	**8**
Huidige situatie	9
Huidige situatie conclusies	24
Toekomstige situatie	25
Toekomstige situatie conclusies	35
Deel 2 Visie	**36**
Netwerkvisie	37
Mobiliteitsaanpak	39
Groei- en krimpbestendigheid	42
Deel 3 Beleid	**44**
Wegencategorisering	45
Hoofdroutes vrachtverkeer	62
Uitrukroutes hulpdiensten	64
Voorkeursroutes landbouwverkeer	66
Regionaal fietsnetwerk	68
Hoofdfietsroutes in kernen	70
Openbaar vervoer netwerk	74
Parkeren	76
Verkeersveilig weggedrag	80
Mobiliteitsmanagement	83
Duurzame mobiliteit	84
Deel 4 Uitvoering	**86**
Werk in uitvoering	87
Uitvoeringsprogramma	88
Regionale mobiliteitsagenda 2010-2020	97
Bijlagen	**100**
B1 Totstandkoming GVVP	101
B2 Verkeersongevallenconcentraties	103
B3 Subjectieve knelpunten	105
B4 Kaderstellend mobiliteitsbeleid	114
B5 Keuzen ten aanzien van kernen	117
B6 Parkeernormen	133
.	

Inleiding

Ambities gemeente

Condities in GVVP

- Verkeer: mobiliteitsontwikkeling geleiden
- Ruimte: condities scheppen
- Economie: vitaliteit van de kernen versterken
- Milieu: leefbaarheid vergroten

Aanleiding

Actualisatie huidig GVVP

Het huidige gemeentelijke verkeer- en vervoerplan (GVVP) stamt uit 2006 en heeft een looptijd tot 2010. Dit houdt in dat de beleidskaders uit dit plan aan herziening toe zijn. In de periode tussen 2006 en nu is Oude IJsselstreek verder ontwikkeld. Dit nieuwe GVVP geeft vanuit het verkeersbeleid kaders om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en ambities.

Groeiambitie en krimpverwachting

De gemeente Oude IJsselstreek heeft een groeiambitie. In de bijgewerkte ontwikkelingsvisie 'Op weg naar 2020' is aangegeven dat het inwonertal tot en met 2025 moet groeien naar 41.000 inwoners. Daar tegenover staat een regionale woonvisie die inzet op krimp. De woonvisie gaat voor Oude IJsselstreek uit van 38.000 inwoners in 2020, maar wel een toename in het aantal huishoudens.

Een toe- of afname van de bevolking heeft invloed op het verkeer in Oude IJsselstreek. Maar een robuust verkeerssysteem draagt ook bij aan de bevolkingsontwikkelingen. In dit GVVP gaan we uit van een toekomstvast verkeerssysteem dat de mogelijke bevolkingsgroei op kan vangen. Wel nemen we in ogenschouw wat de consequenties voor het verkeersbeleid zijn wanneer er toch een bevolkingskrimp plaatsvindt.

Keuzen in de verkeersstructuur

Naast eigen ambities en ontwikkelingen, krijgt Oude IJsselstreek ook te maken met de gevolgen van infrastructurele ontwikkelingen buiten de gemeente. Voorbeelden hiervan zijn de aansluiting Emmerich-Ost op de A3 en de opwaardering van de N18. Aan de ene kant verbetert hierdoor de (regionale) bereikbaarheid, maar deze ontwikkelingen brengen ook risico's met zich mee op het gebied van leefbaarheid en ongewenst verkeer in kwetsbare gebieden (bijvoorbeeld in de kleine kernen).

In dit GVVP worden keuzes gemaakt die aan de ene kant de (lokale) verkeersproblemen oplossen en kansen voor de regio benutten, maar aan de andere kant de ongewenste (neven)effecten beperken.

Leefbare wijken en buurten

Verkeer 'leeft' in Oude IJsselstreek. De beleving van verkeer en alle ongemakken die daarmee verbonden zijn, speelt zich voor veel inwoners af in de eigen omgeving: de buurt, het dorp, de weg naar werk of school. De beginspraak (georganiseerd in september 2009 als startpunt van dit nieuwe GVVP) laat zien dat op wijk- en buurtniveau diverse knelpunten worden ervaren. Dit GVVP heeft niet de intentie om al deze knelpunten individueel op te lossen, maar geeft wel de beleidskaders waarbinnen de probleemaanpak kan plaatsvinden.

In bijlage 1 is het totstandkomingproces van het GVVP beschreven.

Opbouw van het GVVP

Deel 1 Analyse

Het GVVP begint met een inventarisatie van de huidige verkeerssituatie van Oude IJsselstreek. Daarbij is niet alleen aandacht voor feiten en onderzoeksresultaten zoals de inrichting van de wegen en het aantal verkeersongevallen. Een belangrijk onderdeel van deze inventarisatie is ook hoe de huidige verkeerssituatie wordt ervaren door de bewoners van Oude IJsselstreek.

Naast een inventarisatie van de huidige situatie, zijn ook de toekomstige trends en ontwikkelingen geïnventariseerd. Daarbij gaat het niet alleen om ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, maar ook om regionale beleidskeuzen en actuele beleidsthema's als duurzaamheid.

Deel 2 Visie

Op basis van de analyse van de huidige en toekomstige situatie is een visie ontwikkeld op het functioneren van het verkeers- en vervoersysteem in Oude IJsselstreek. Een eigen gemeentelijke mobiliteitsaanpak maakt duidelijk wat de gemeentelijke ambities zijn en op welke wijze deze worden gerealiseerd. Vertrekpunt voor het GVVP is een bevolkingsgroei, maar uit diverse prognoses blijkt dat een bevolkingskrimp ook goed mogelijk is. Deel 2 eindigt met een beschrijving van de mate van krimpbestendigheid van het GVVP.

Deel 3 Beleid

De visie en mobiliteitsaanpak zijn vertaald in beleid. Beleid dat in hoofdlijnen is gericht op het goed functioneren van de verkeersnetwerken voor (vracht)auto, fiets en openbaar vervoer, de bereikbaarheid van kernen, parkeren en het beïnvloeden van keuzegedrag door reizigers (verkeersveilig weggedrag, mobiliteitsmanagement en duurzame mobiliteit). De rode draad binnen de verkeersnetwerken is de wegencategorisering. Deze bestaat uit een functietypering van de wegen (binnen en buiten de bebouwde kom) en de bijbehorende voorkeurskenmerken. De wegencategorisering is aangevuld voor vrachtverkeer (hoofdroutes), hulpdiensten (uitrukroutes) en landbouwverkeer (voorkeursroutes).

Deel 4 Uitvoering

De verkeersnetwerken en het thematische beleid geven een beeld waar Oude IJsselstreek de komende jaren naartoe gaat werken. Deel 4 gaat in op maatregelen die noodzakelijk zijn om de gemaakte keuzen te bereiken. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen fysieke maatregelen (zoals de aanleg van nieuwe wegen) en gedragsmaatregelen (zoals verkeerseducatie). Naast de uitvoering van concrete projecten en maatregelen zal de uitvoering van het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid grotendeels afhankelijk zijn van samenwerking in regionaal verband (provincie Gelderland, ROVG, Regio Achterhoek, buurgemeenten, grensoverschrijdend). Een regionale mobiliteitsagenda maakt inzichtelijk welke dossiers Oude IJsselstreek op de regionale politiek-bestuurlijke agenda wil plaatsen.

Analyse
Het speelveld van verkeer en vervoer in Oude IJsselstreek in termen van knelpunten, trends en ontwikkelingen en actuele (landelijke) thema's.
Visie
Zo kijken we aan tegen verkeer en vervoer in Oude IJsselstreek, in het licht van ambities en geconstateerde knelpunten.
Beleid
Met deze samenhangende beleidskeuzen (ten aanzien van de verkeersnetwerken en -thema's) verwezenlijken we onze ambities.
Uitvoering
Dit is wat we regionaal op de mobiliteitsagenda willen zetten en zelf concreet gaan doen en realiseren!

Deel 1 Analyse

Analyse

Het speelveld van verkeer en vervoer in Oude IJsselstreek in termen van knelpunten, trends en ontwikkelingen en actuele (landelijke) thema's.

Visie

Zo kijken we aan tegen verkeer en vervoer in Oude IJsselstreek, in het licht van ambities en geconstateerde knelpunten.

Beleid

Met deze samenhangende beleidskeuzen (ten aanzien van verkeersnetwerken en -thema's) verwezenlijken we onze ambities

Uitvoering

Dit is wat we regionaal op de mobiliteitsagenda willen zetten en zelf concreet gaan doen en realiseren!

Huidige situatie

wegenstructuur

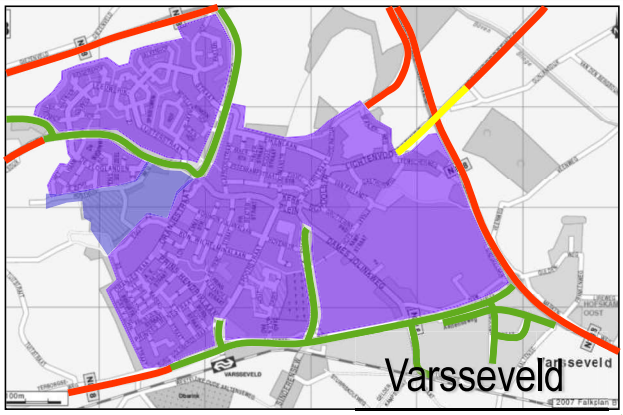
Regionaal ligt de gemeente Oude IJsselstreek ingeklemd tussen de Rijkswegen A18 en N18 (Twenteroute) en de Bundesautobahn A3 (de verbinding met de A12 richting Arnhem). Hoewel dit op het oog een voortreffelijke regionale bereikbaarheid biedt, heeft de gemeente enkel rechtstreekse aansluitingen op de A18 en N18: afrit 4 Doetinchem-Oost op de A18 (via N317 richting Terborg/Ulft/Gendringen) en rechtstreekse aansluitingen op de N18 via de Doetinchemseweg en Zelhemseweg bij Varsseveld en via de provinciale wegen N318/N330. Oude IJsselstreek heeft geen rechtstreekse aansluiting op de A3, wat de regionale bereikbaaheid vanuit zuidelijke richting kwetsbaarder maakt.

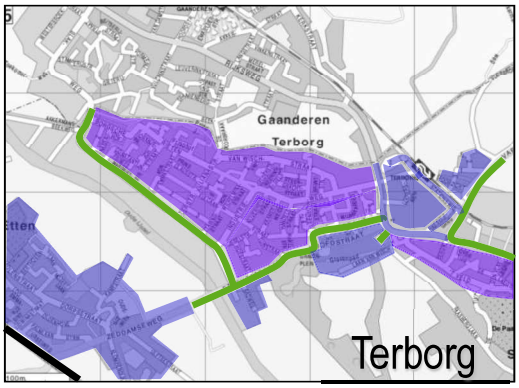
De verstedelijkingsas Terborg-Silvolde-Ulft-Gendringen wordt vanaf de A18 uit noordelijke richting ontsloten via de provinciale weg N317 Slingerparallel en vanuit zuidwestelijke richting ('s-Heerenberg/Zeddam) via de provinciale wegen N816 (richting Ulft/Gendringen) en de N335 (richting Etten/Terborg/Silvolde). De provinciale weg N818 vormt de verbinding tussen Terborg/Silvolde en Varsseveld, maar heeft op regionale schaal (samen met de N335 en N318) ook een functie als verbinding tussen Zeddam-Varsseveld-Aalten-Winterswijk. Deze verbinding leidt tot doorgaand (sluip)verkeer door Terborg.

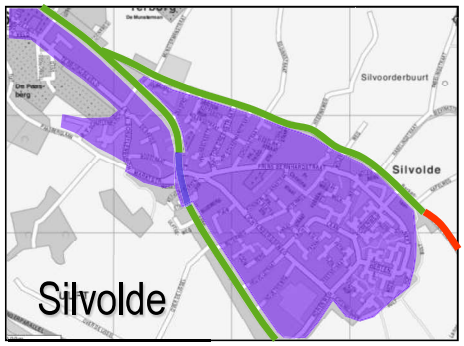
Op de kaarten op de volgende twee pagina's zijn de geldende snelheidsregimes van de wegen in de grote kernen en het buitengebied weergegeven. Binnen de grote kernen zijn (wat betreft snelheidsregimes) logische verkeersstructuren gecreëerd van ontsluitingswegen (50 km/uur) met daartussen grote(re) aaneengesloten verblijfsgebieden (30-zones). De kleinere kernen in het buitengebied zijn vrijwel allemaal ingericht als 30-zone. Het buitengebied wordt ontsloten door de provinciale 80-wegen (en een enkele gemeentelijke weg, tussen Varsseveld en Sinderen bijvoorbeeld) met daartussen (in het zuidelijk deel van de gemeente) ingerichte 60-zones. In het noordelijk deel van de gemeente zijn nog geen 60-zones ingericht.

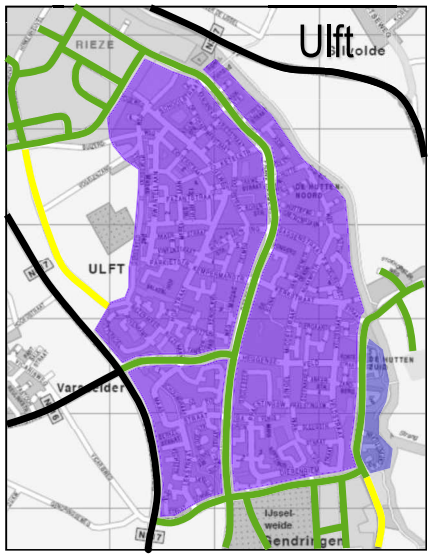
Bij deze kaarten past wel de kanttekening dat een snelheidsregime op zich niks zegt over het inrichtingsniveau van een weg. Bij een functie van een weg hoort een op die functie toegesneden inrichting, waarvan het snelheidsregime een onderdeel is. Als voortvloeisel van dit GVVP kan worden beoordeeld of van de wegen waarvan wordt verondersteld dat ze volgens de landelijke richtlijnen zijn ingericht, functie en inrichting met elkaar in overeenstemming zijn en zo nee, welke maatregelen getroffen moeten worden om dit te bereiken.

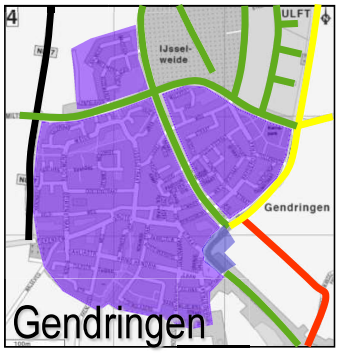
Huidige snelheidsregimes kernen







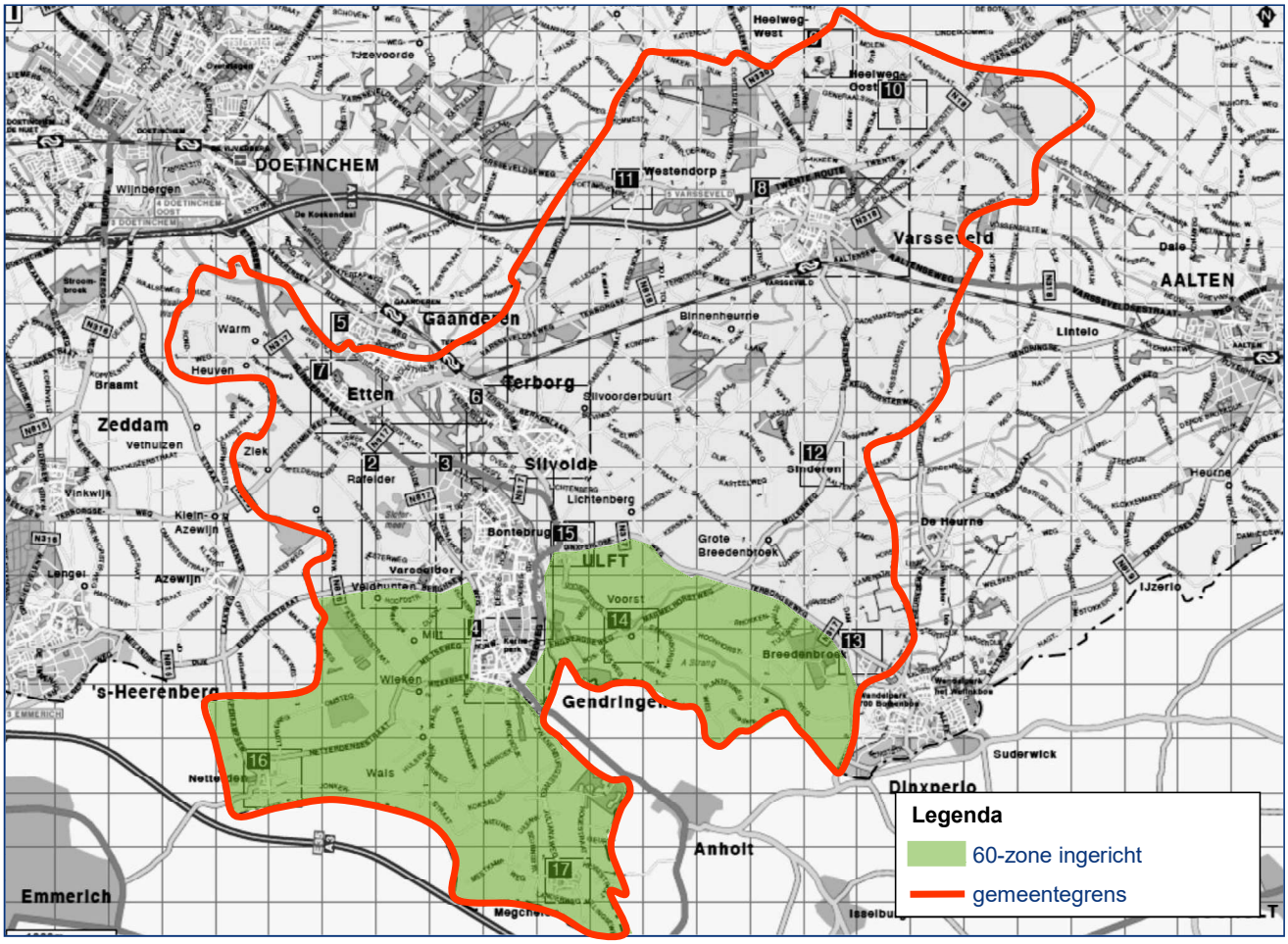




Legenda

- 80 km/uur
- 60 km/uur
- 50 km/uur
- verblijfsgebied (30-zone)

Ingerichte 60-zones



Huidige situatie

openbaar vervoer

Vervoerders

De gemeente Oude IJsselstreek is zowel per trein als per bus bereikbaar. Tijdens de totstandkoming van dit GVVP verzorgt Syntus het treinvervoer en Arriva het busvervoer. De overgang in 2012 naar een andere treinvervoerder heeft naar verwachting geen directe consequenties voor het openbaar vervoeraanbod in de gemeente Oude IJsselstreek.

Spoor

De kernen Terborg en Varsseveld liggen aan de enkelspoor spoorlijn tussen Arnhem en Winterswijk. Vanaf de stations in Terborg en Varsseveld kan 2x per uur in de richting van Arnhem en Winterswijk worden gereisd.

Verbindende buslijnen

Een andere bovenregionale openbaar vervoerverbinding is de (snel)buslijn 74 tussen Doetinchem en Enschede (via onder andere Westendorp en Varsseveld). Door de week rijdt deze bus 2x per uur in beide richtingen.

Naast de oost-west georiënteerde verbinding zijn er de verbindende buslijnen in de as Terborg-Silvolde-Ulft-Gendringen. Dit zijn lijn 40 (Dinxperlo-Doetinchem met haltes in Terborg, Silvolde, Breedenbroek) en lijn 28 (Doetinchem-Gendringen met haltes in Terborg, Silvolde, Ulft, Etten). De frequentie van deze lijnen is maximaal 2x per uur.

Ontsluitende buslijnen (buurtbus)

Ook rijden er door Oude IJsselstreek bussen die een meer ontsluitend karakter hebben (en waar snelheid een ondergeschikte rol speelt). Dit zijn lijn 42 (Terborg-Gendringen) en de buurtbussen 197 (Megchelen – 's-Heerenberg met haltes in Varsselder, Ulft, Gendringen) en 194 (Zelhem-Dinxperlo met haltes in Heelweg, Varsseveld, Sinderen, Breedenbroek). Per medio december 2011 wordt lijn 197 aangepast (Terborg - 's-Heerenberg met haltes in Silvolde, Bontebrug, Ulft, Varsselder, Azewijn en Lengel) en wordt lijn 195 toegevoegd (Terborg - Megchelen met haltes in Etten, Ulft en Gendringen). De frequentie van deze lijnen is maximaal 1x per uur. Het rijden van de buurtbussen is afhankelijk van de inzet van vrijwilligers. De provincie Gelderland levert een financiële bijdrage voor het rijden van de buurtbussen.

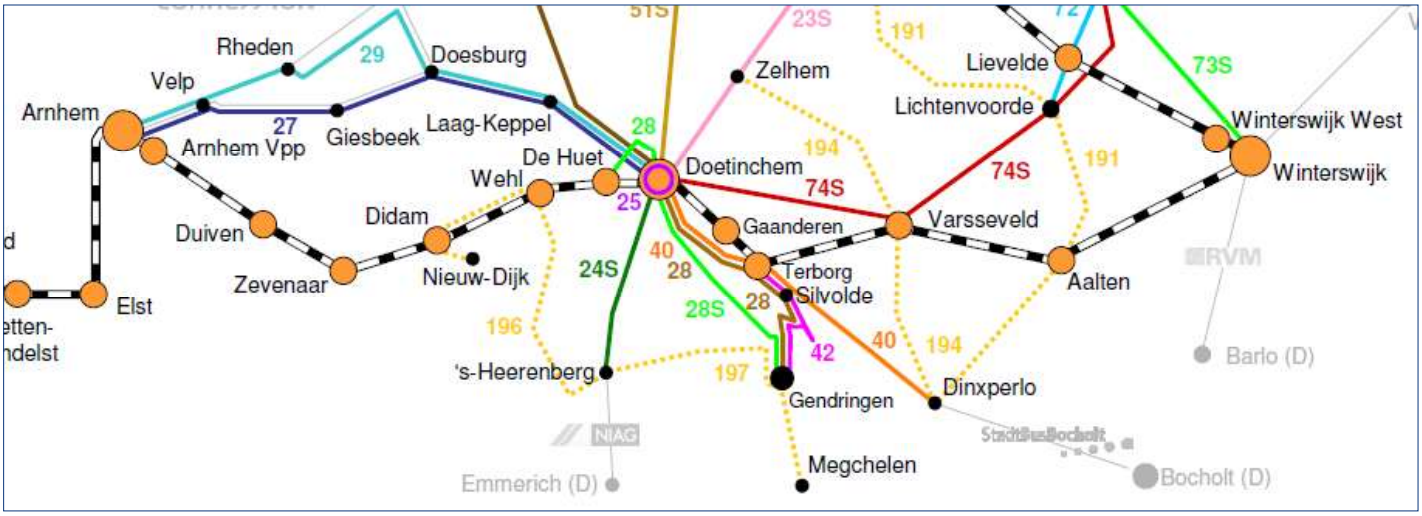
Regiotaxi

In de hele Achterhoek, en dus ook de gemeente Oude IJsselstreek, kan gebruik worden gemaakt van de Regiotaxi. Dit is een vorm van collectief vervoer van deur tot deur dat voor iedereen toegankelijk is op afroep, zeven dagen per week. Het systeem wordt gefinancierd door de Provincie Gelderland en de Achterhoekse gemeenten.

De duidelijkheid van het OV-netwerk in termen van informatievoorziening over vervoersmogelijkheden, dienstregelingen (vertrek- en aankomsttijden) en haltevoorzieningen laat te wensen over en is voor verbetering vatbaar.

gemeente Oude IJsselstreek

Regionaal openbaar vervoernetwerk 2010



Legenda
- spoorlijn
- regionale buslijn
- buurtbus

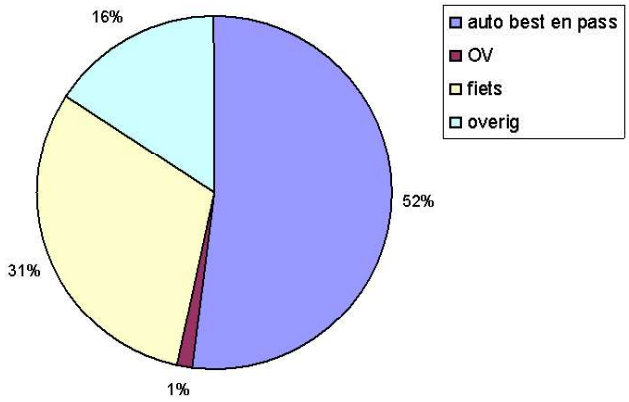
Bron: Syntus

Huidige situatie

mobiliteitsgedrag

Modal split

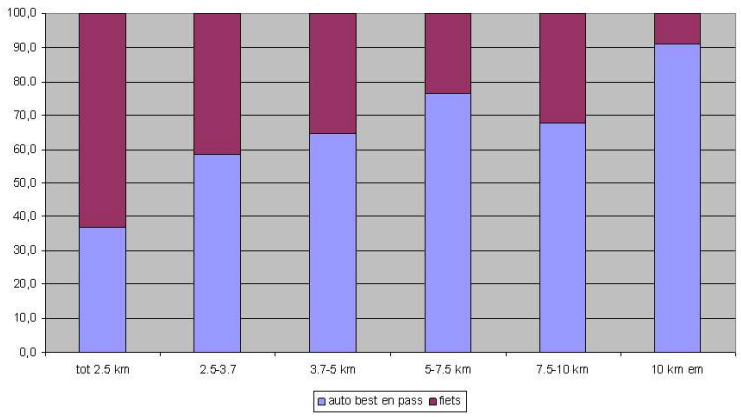
De modal split is de verdeling van de (personen)verplaatsingen over de verschillende vervoermiddelen. De auto en de fiets zijn binnen de gemeente Oude IJsselstreek de meest gebruikte vervoermiddelen. Meer dan 80% van alle verplaatsingen vindt plaats met een van deze vervoermiddelen: 52% auto (als bestuurder en passagier) en 31% fiets. Het openbaar vervoergebruik is erg laag in de gemeente, ondanks de aanwezige trein- en busverbindingen. Landelijk is ongeveer 5% van alle verplaatsingen met het openbaar vervoer, in Oude IJsselstreek is dit slechts 1%.



Modal split Oude IJsselstreek, gemiddelde 1999-2007 (Bron: MON)

Fiets- en autogebruik naar afstand

Op afstanden tot 2,5 kilometer heeft de fiets in Oude IJsselstreek een duidelijke concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Ruim 60% van de verplaatsingen wordt op deze afstanden met de fiets gemaakt. Voor afstanden tussen de 2,5 en 10 kilometer is het de auto die de dienst uitmaakt. Meer dan de helft (tot driekwart) van de verplaatsingen wordt op die afstanden met de auto gemaakt. Op afstanden groter dan 10 kilometer is de positie van de auto schijnbaar onaantastbaar, met ruim 90% van de verplaatsingen.



Fiets- en autogebruik naar afstand in Oude IJsselstreek, gemiddelde 1999-2007 (Bron: MON)

Huidige situatie

mobiliteitsgedrag

gemeente Oude IJsselstreek

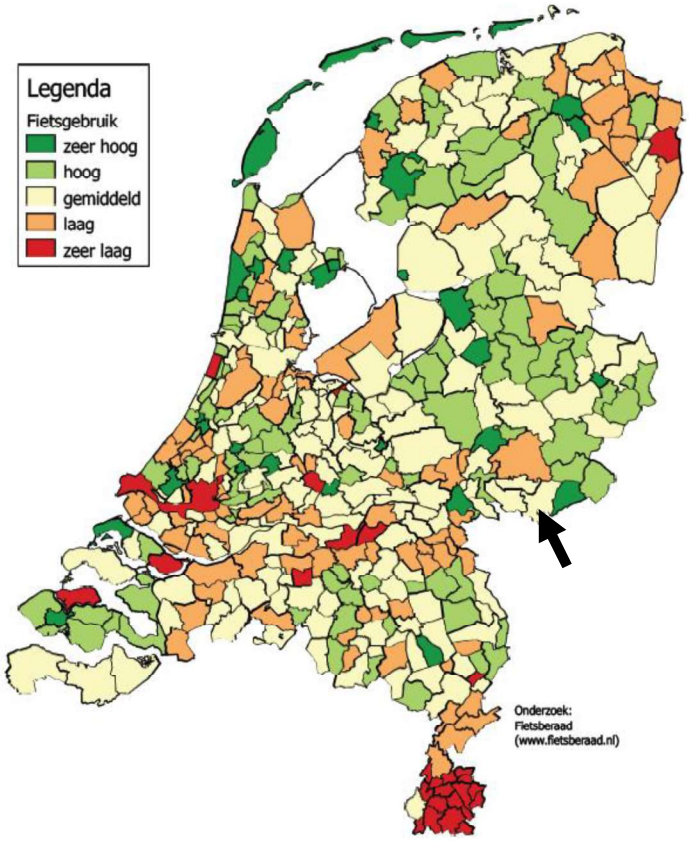
Verplaatsingsmotieven

De belangrijkste motieven in Oude IJsselstreek om te verplaatsen zijn gerelateerd aan de dagelijkse bezigheid van winkelbezoek (22%) en sociaal-recreatieve motieven (35%): op visite gaan, naar de sportclub, een mooie fietstocht maken etc. Het motief woon-werk, waar verkeer en verkeersproblematiek als files vaak mee in verband worden gebracht, scoort 'slechts' 16%. Voor al deze verplaatsingsmotieven zijn de auto en de fiets in Oude IJsselstreek de belangrijkste vervoerswijzen, al valt op dat het openbaar vervoer op het motief 'school' een hoog aandeel heeft (39%).

Motief	Vervoerswijze				
	Auto	OV	Fiets	Overig	Totaal
Werk	19%	22%	16%	5%	16%
Zakelijk	6%	0%	1%	3%	4%
School	2%	39%	13%	11%	7%
Winkel	25%	3%	23%	12%	22%
Sociaal-recreatief	30%	27%	33%	54%	35%
Rest Overig	18%	9%	14%	15%	16%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Modal split naar vervoerswijze en motief Oude IJsselstreek, gemiddelde 1999–2007 (Bron: MON)

Fietsgebruik per gemeente



Huidige situatie

mobiliteitsgedrag

Verkeersintensiteiten

De kaart en tabel met verkeersintensiteiten laat zien hoeveel voertuigen er op een gemiddelde werkdag over de belangrijkste wegen in Oude IJsselstreek rijden (gegevens verkeersmodel).

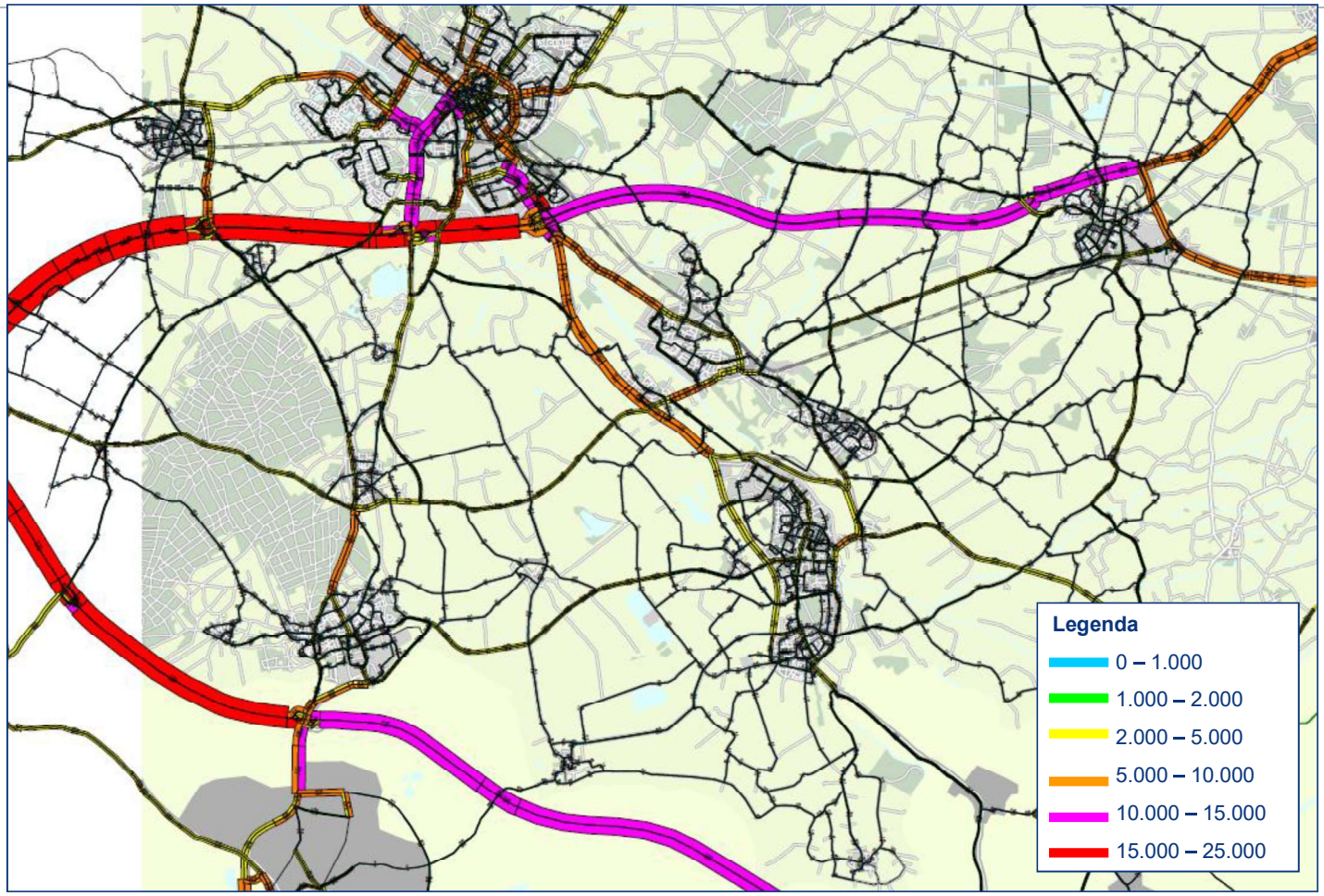
De N18 is de drukste weg in de gemeente, maar deze is ook ingericht om veel verkeer te kunnen verwerken. De provinciale wegen (buiten de bebouwde kom) kunnen een intensiteit tot 20.000 voertuigen goed verwerken. Op geen van de wegen in Oude IJsselstreek overstijgt de intensiteit dit maximum.

Op de doorgaande wegen binnen de bebouwde kom geven intensiteiten tot 10.000 à 15.000 motorvoertuigen per etmaal in principe geen doorstromingsproblemen. De Zeddamseweg in Etten/Terborg is de drukste weg die in gemeentelijk beheer valt en komt in de buurt van dit maximum. Hierdoor ontstaan tijdens de spits vertragingen en staan er regelmatig wachtrijen voor het kruispunt met de N317. Ook is de intensiteit hinderlijk voor aanwonenden, aangezien de huizen dicht op de weg staan. Uit een verkeersonderzoek van de gemeente blijkt dat ongeveer 40% van het verkeer op de Zeddamseweg geen herkomst en bestemming heeft in Etten en Terborg.

De intensiteiten in de overige kernen zijn een stuk lager. Structurele doorstromingsproblemen komen in deze kernen ook niet voor. Problemen die wel voorkomen in de gemeente zijn een slechte oversteekbaarheid en hinder van verkeer omdat de woningen dicht op de weg staan. Uit reacties van inwoners blijkt dat dit speelt in Silvolde (Ulftseweg) en Ulft (Debbeshoek).

Straat	Intensiteiten 2008 (mvt/etm)
1. N18, Doetinchem – Varsseveld	23.300
2. N317, Doetinchem – Etten	15.800
3. N317, Etten – Silvolde	6.400
4. N317, Ulft - Dinxperlo	6.600
5. N335, Zeddam - Etten	5.500
6. N618, 's-Heerenberg - Ulft	5.000
7. Netterdensestraat, Netterden - Gendringen	1.300
8. N818, Terborg – Varsseveld	5.800
9. N318, N18 – Varsseveld	11.600
10. Sinderenseweg, Sinderden – Varsseveld	4.900
11. Etten, Zeddamseweg	11.800
12. Terborg, Rijksweg	8.500
13. Silvolde, Ulftseweg	4.500
14. Ulft, Debbeshoek	5.400
15. Ulft, Berghseweg	5.600
16. Gendringen, Staringstraat	5.700
17. Varsseveld, Doetinchemseweg	5.500
18. Varsseveld, Burg. van de. Zandestraat	3.400

Verkeersintensiteiten 2008 (motorvoertuigen/etmaal)



Huidige situatie
verkeersveiligheid

Ongevalcijfers

Verkeersveiligheid is en blijft een belangrijk thema in Oude IJsselstreek. De afgelopen jaren is geïnvesteerd in het oplossen van problemen op onveilige kruispunten en wegvakken.

Wanneer we kijken naar de ongevalcijfers over een periode van 5 jaren (periode 2005 – 2009), dan zien we in Oude IJsselstreek de volgende ontwikkeling:

- het aantal verkeersdoden is afgenomen tussen 2005 en 2007 (met in 2007 geen enkele verkeersdode), maar in 2008 waren er 5 verkeersdoden te betreuren, in 2009 ligt dit aantal weer op het niveau van 2005 (2 verkeersdoden);
- het aantal ziekenhuisopnamen als gevolg van een verkeersongeval neemt tussen 2005 en 2008 per saldo toe, maar neemt in 2009 fors af tot 17 ziekenhuisopnamen (-50% t.o.v. 2008);
- bijna de helft van de ernstige verkeersslachtoffers (doden en ziekenhuisopnamen) bevindt zich in de leeftijdsgroep 25 – 59 jaar. Hoewel dit een hoog percentage is, is dit niet opvallend ten opzichte van landelijke ongevalcijfers;
- bijna de helft van de verkeersslachtoffers is automobilist;
- geen voorrang verlenen is in bijna de helft van de ernstige ongevallen de dominante ongevaloorzaak.

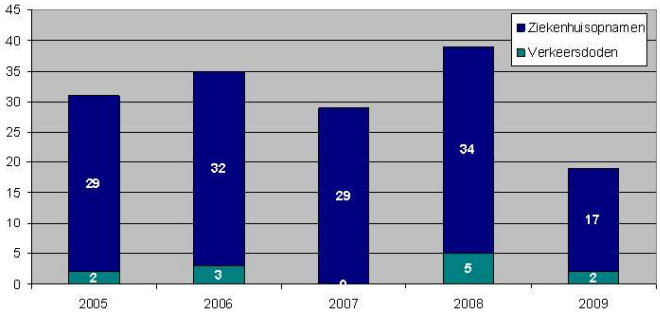
Met name de spectaculaire daling van het aantal ziekenhuisopnamen in 2009 kan tot de voorzichtige conclusie leiden dat Oude IJsselstreek goed op weg is in de aanpak van de verkeersonveiligheid. Hier past echter wel de kanttekening bij dat de komende jaren dan moet blijken of er in 2009 sprake was van een uitschieter of van een structurele verbetering. Daarnaast neemt de betrouwbaarheid van de ongevalstatistieken af door een lagere registratiegraad door politie. In regionaal verband is de keuze gemaakt om bij de analyse van ongevallen gebruik te maken van de ongevallencijfers op provinciale schaal (geleverd door het ROVG), aangevuld met de inzichten op lokale schaal over objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid.

Landelijke verkeersveiligheidstatistieken

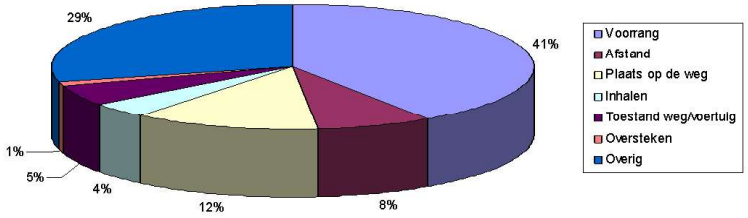
Op enkele punten wijken de ongevalgegevens in Oude IJsselstreek af van landelijke gemiddelden:

- binnen de leeftijdsgroep 18 – 24 jaar vallen in de gemeente Oude IJsselstreek relatief veel verkeersslachtoffers (20% van het slachtoffertotaal, tegenover 13% landelijk);
- het aandeel automobilisten is erg hoog onder de ernstige verkeersslachtoffers in Oude IJsselstreek (46% ten opzichte van 29% landelijk);
- slechts 19% van de verkeersslachtoffers is fietser. Landelijk is dit percentage 41%.

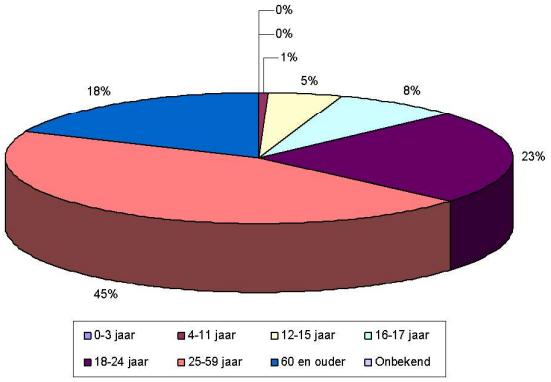
Ongevalsstatistieken 2005 – 2009 (Bron: ViaStatonline)



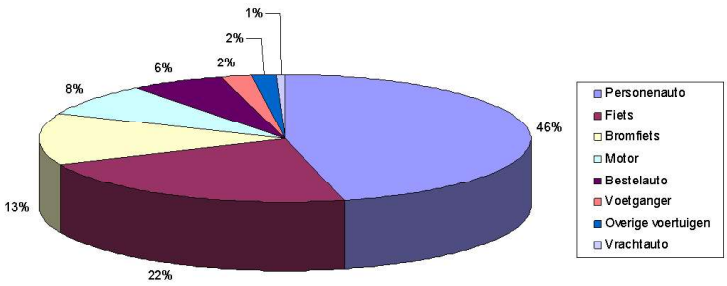
Ernstige verkeersslachtoffers 2005-2009



Ongevalsoorzaak ernstige verkeersslachtoffers 2005-2009



Leeftijd ernstige verkeersslachtoffers 2005-2009



Vervoerswijze ernstige verkeersslachtoffers 2005-2009

Huidige situatie
verkeersveiligheid

Ongevallenconcentraties

Zoals aangegeven is de afgelopen jaren geïnvesteerd in het oplossen van verkeersonveilige plekken in de gemeente. Uit een analyse van de ongevalgegevens blijkt dat er op dit moment nog 18 locaties zijn die worden aangemerkt als verkeersongevallenconcentratie (VOC). Dit zijn plekken waar in de afgelopen 3 tot 5 jaar minimaal 3 slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. Twee locaties binnen de gemeente gelden als blackspot (minimaal 6 slachtofferongevallen in de afgelopen 3 tot 5 jaar). Deze blackspots zijn:

- kruising N335 (Zeddamseweg) – N317 (Slingerparallel);
- kruising Kapelweg-Toldijk.

In overleg met de provincie Gelderland, als verantwoordelijk wegbeheerder, zal naar een oplossing voor de kruising N335/N317 moeten worden gezocht. Voor de kruising Kapelweg-Toldijk is de gemeente verantwoordelijk wegbeheerder. Uit analyse blijkt dat een combinatie van hoge snelheden, onoverzichtelijkheid van de kruising en een hoog aandeel doorgaand verkeer (tussen Silvolde en Varsseveld) zorgt voor de concentratie van slachtofferongevallen. Deze situatie verandert als de inrichting van de wegen in overeenstemming met de functie worden gebracht (duurzaam veilig).

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de VOC's; de nummers uit dit overzicht corresponderen met de kaart op de volgende pagina.

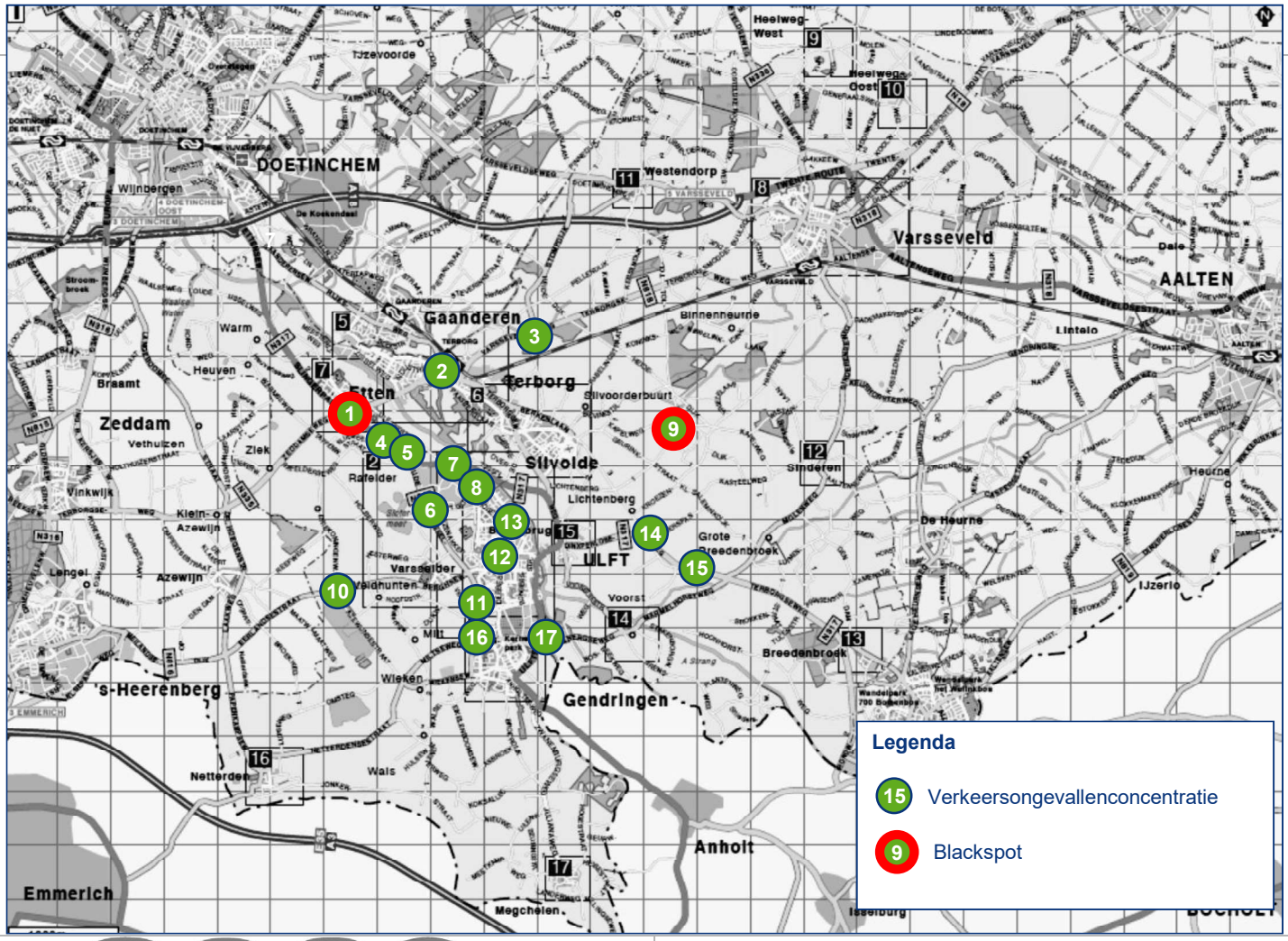
Drugsgebruik en verkeer

Uit verschillende onderzoeken blijkt een sterke toename van drugsgebruik in het verkeer. Als grensregio heeft de Achterhoek hier nog sterker mee te maken door drugstoeristen. Gebruik van drugs in het verkeer leidt, gelijk met medicijnengebruik, tot beperkte vermogens bij (auto)mobilisten. De gevolgen zijn vergelijkbaar met alcoholgebruik. In het handhavingsbeleid, de verkeerseducatie en communicatie moet hierop worden ingesprongen.

Beveiliging spoorwegovergangen

In de Achterhoek liggen nog verschillende onbewaakte gelijkvloerse spoorwegovergangen. Een deel daarvan is voor particulier gebruik, maar wordt oneigenlijk gebruikt door auto's, fietsers en voetgangers. Er is daardoor risico op conflicten. De provincie Gelderland is met Prorail bezig om een deel van die overgangen op te heffen. Dit is een gunstige ontwikkeling voor de verkeersveiligheid.

Verkeersongevallenconcentraties en blackspots



Huidige situatie

subjectieve knelpunten

Voor het opstellen van het GVVP is gekozen voor een interactieve aanpak vanuit de gedachte dat alle betrokkenen een waardevolle inbreng kunnen leveren. Om de juiste informatie vanuit de betrokkenen goed te kunnen inventariseren zijn bijeenkomsten gehouden met:

- inwoners: beginspraak (knelpunten benoemen) en dorpengesprek (keuzen maken);
- dorpsraden en belangenverenigingen: werkatelier (oplossingsrichtingen benoemen);
- ambtenaren van de gemeente Oude IJsselstreek: projectgroep (inhoudelijke afstemming op andere beleidsterreinen).

Op basis van de verschillende bijeenkomsten is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste knelpunten in de gemeente. In totaal zijn meer dan 150 knelpunten genoemd. Het gaat hier om verkeerssituaties en/of locaties die door inwoners als hinderlijk of onveilig worden ervaren; het zijn in die zin dus subjectieve knelpunten. Hieronder volgen per thema de belangrijkste subjectieve knelpunten.

In bijlage 3 is een volledige lijst opgenomen van alle genoemde (subjectieve) knelpunten

Bereikbaarheid

- hinder van doorgaand (vracht)verkeer door Terborg, Silvolde en Sinderen;
- 'rondje rond de kerk' Varsseveld;
- verdwijnen aansluiting Zelhemseweg/N18 (Varsseveld) met als gevolg extra druk op Doetinchemseweg en Jolinkweg;
- ontsluiting bouwlocaties Ulft: DRU, Biezenakker, Hutten-Zuid;
- vrees voor doorgaand verkeer Netterden na aanleg aansluiting Emmerich-Ost;
- toenemende spanning tussen duurzaam veilige inrichting en bussen, hulpdiensten;
- grootte landbouwvoertuigen en plek landbouwvoertuigen op de weg.

Parkeren

- parkeersituatie centrum Varsseveld: te weinig capaciteit en lang parkeren;
- parkeerdruk oudere wijken Ulft;
- parkeren vrachtwagens in kernen.

Huidige situatie

subjectieve knelpunten

Verkeersveiligheid

- te hard rijden in woonwijken en 60-zones;
- slechte oversteekbaarheid aantal wegen voor fietsers, voetgangers en mindervaliden.

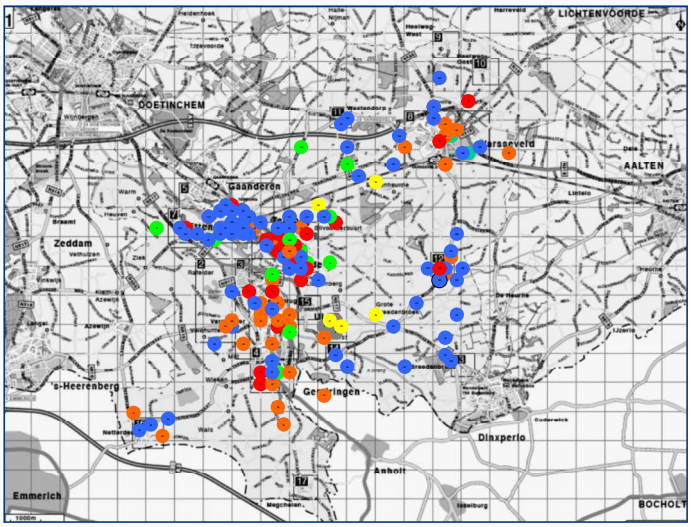
Openbaar vervoer

- te weinig fietsstallingen stations Terborg en Varsseveld;
- te grote afstand tussen bushaltes buiten de kern Ulft;
- overlast dieseltrein Arnhem-Winterswijk (geluid, lucht).

Inrichting en onderhoud wegen en fietspaden

- smal, hobbelig, onoverzichtelijk, overlast drempels etc;
- herkenbaarheid wegennet: wel 60-zones voormalige gemeente Gendringen, niet voormalige gemeente Wisch;
- verkeerskundige oplossingen in stedelijke omgeving (ontbreken relatie met stedenbouw, bijvoorbeeld de herinrichting van de Walstraat in Terborg).

Locaties verkeersknelpunten



Legenda

- Bereikbaarheid auto
- Bereikbaarheid fiets
- Bereikbaarheid openbaar vervoer
- Leefbaarheid kernen
- Verkeersveiligheid
- Beheer en onderhoud

Analyse Visie Beleid Uitvoering

Huidige situatie

conclusies

- Het autogebruik in Oude IJsselstreek is relatief hoog, maar dit leidt niet tot capaciteitsproblemen op de wegen. Er is geen structurele filevorming. Uitzondering is de ontsluitende weg door de kernen Etten en Terborg (Zeddamseweg, Walstraat). Door de ligging van deze weg in het provinciale wegennet (op de verbindingen tussen 's-Heerenberg/Zeddam – Varsseveld – Aalten – Winterswijk) in combinatie met de aantrekkelijkheid van de routes (80 km/uur buiten de kom), is deze weg door de kernen aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Dit leidt in de spitsperioden tot een hoge verkeersdruk. De uitdaging is hier om het aandeel doorgaand verkeer te verminderen.

- De verkeersveiligheid in Oude IJsselstreek is een blijvend aandachtspunt. De groep (jonge) automobilisten is een grote groep in de ongevalstatistieken. Voor deze doelgroep zal meer aandacht moeten zijn, ondermeer in de vorm van gedragsbeïnvloeding (Permanente Verkeerseducatie).

- De gemeente heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in het oplossen van onveilige kruispunten en wegvakken. Toch blijkt uit de ongevallenanalyse dat er nog 18 ongevallenconcentraties zijn, waarvan 5 blackspot-locaties.Oplossing van de blackspots zal samen met de provincie Gelderland moeten gebeuren, aangezien het in alle gevallen gaat om kruisingen met provinciale wegen (N317, N816). Aandacht voor de overige ongevallenconcentraties is nodig, omdat deze kunnen uitgroeien tot blackspots.

- Een andere verkeersveiligheidsopgave ligt in de inrichting van het wegennet. Niet alle wegen in het buitengebied zijn Duurzaam Veilig ingericht (60-zones). Recent landelijk onderzoek van de SWOV laat zien dat de inrichting van 60-zones (verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom) in de afgelopen 10 jaar 60 verkeersdoden heeft bespaard. Een verdere verbetering van de verkeersveiligheid in Oude IJsselstreek kan bereikt worden door de inrichting van de 60-zones af te ronden. In de periode tot 2020 is dit een belangrijke opgave.

- De gemeente Oude IJsselstreek is relatief goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Heel grote knelpunten in het openbaar vervoer doen zich niet voor. Bij het oplossen van knelpunten is de gemeente vooral afhankelijk van de provincie Gelderland (als concessiebeheerder) en vervoerders. Aandachtspunten vanuit OV zijn de stationsomgevingen (voldoende stalling- en parkeerruimte), goede informatievoorziening over vervoersmogelijkheden en dienstregeling en bussen door woonwijken (spanningsveld met Duurzaam Veilige inrichting).

- Uit de beginspraak blijkt dat er veel subjectieve gevoelens zijn ten aanzien van verkeer in Oude IJsselstreek. Hoewel niet al die gevoelens ook daadwerkelijk knelpunten zijn, draagt de verkeerssituatie in de directe woonomgeving wel bij aan de verkeersbeleving in zijn algemeenheid. Er zal dus aandacht moeten zijn voor een goede klachtenafhandeling en een aanpak die voorziet in het snel oplossen van kleine verkeersproblemen.

Toekomstige situatie

trends

Vergrijzing

Al enkele decennia is sprake van dalende geboortecijfers. Hierdoor vergrijst de Nederlandse samenleving in hoog tempo. Kenmerkend is dat die ouderen in vergelijking tot bijvoorbeeld 20 jaar gelden veel mobieler zijn. Het sterk gestegen autobezit in combinatie met toegenomen financiële mogelijkheden maakt dat deze groep volop participeert in de samenleving. Zij zijn verantwoordelijk voor een groot aantal verplaatsingen met vooral sociaal-recreatieve doeleinden. Feit is dat ouderen te maken krijgen met fysieke beperkingen, die van invloed zijn op hun verkeersgedrag. Beperkingen op bijvoorbeeld het terrein van zicht, gehoor en reactievermogen vragen om gerichte maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid (communicatie, verkeerseducatie). Bij deze groep vallen relatief gezien meer verkeersslachtoffers.

Bevolkingskrimp

De Achterhoek krijgt in de periode 2020-2040 te maken met een krimp van de bevolking. Die krimp vindt vooral plaats in het landelijk gebied en de kleinere kernen. Die krimp hangt samen met de vergrijzing. Er sterven meer mensen dan er geboren worden, daarnaast zijn de beroepsmogelijkheden in bepaalde gebieden beperkt. Risico van bevolkingskrimp ligt in de verschraling van sociale functies. Scholen, winkels, banken etc. hebben een bepaalde omvang aan inwoners nodig om rendabel te kunnen functioneren. Wanneer dit niet het geval is zijn mensen aangewezen op verder gelegen voorzieningen.

De gemiddelde verplaatsingsafstand neemt daardoor toe en ook de noodzaak om gebruik te maken van de auto in plaats van fiets of lopen. Daarnaast zal door de verandering in gezinssamenstelling (meer kleine gezinnen en alleenstaanden) het gemiddeld aantal verplaatsingen per inwoner toenemen. De verkeersveiligheid is daarmee uiteraard niet gebaat. Een logisch samenhangend wegennet en conform de Duurzaam Veilig richtlijnen ingerichte wegen zijn dan belangrijk om verkeersongevallen te voorkomen.

Schaalvergroting

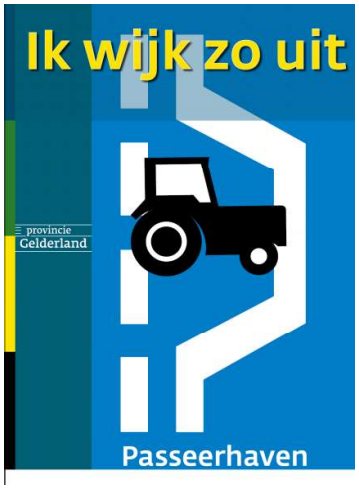
Een belangrijke maatschappelijke tendens is schaalvergroting. We zien dit bijvoorbeeld in het onderwijs, bij ziekenhuizen, zorginstellingen en sociaalrecreatieve functies als buurthuizen, bibliotheken etc. Deze concentratie leidt tot druk bezochte functies in de meer stedelijke gebieden. Dit vraagt om zorgvuldige inrichting van het (stedelijke) wegennet. Ook moet veel aandacht uitgaan naar een verkeersveilige afwikkeling voor de fiets en voetganger. Juist in druk bezochte gebieden met veel zoekverkeer (naar parkeerplaatsen) ontstaan ongelukken. Wat betreft het aantal autoverplaatsingen is het effect moeilijk in te schatten. Concentratie van voorzieningen kan enerzijds leiden tot langere verplaatsingen, maar anderzijds tot minder verplaatsingen.

Toekomstige situatie

trends

Landbouwverkeer

Specifieke aandacht qua schaalvergroting vraagt de agrarische sector. Door schaalvergroting ontstaan minder bedrijven, maar wel grotere bedrijven. Het landbouwverkeer (en vooral ook loonwerkers) moeten zich over langere afstanden verplaatsen. Op parallelwegen en erftoegangswegen kan het landbouwverkeer in conflict komen met (brom)fietsers en voetgangers. Door de toegenomen omvang van landbouwvoertuigen is passeren op veel wegvakken moeilijk. Daarnaast vergt deze toename in omvang meer onderhoud aan wegen (bermschade e.d.). Eén van de oplossingen is het realiseren van landbouwpasseerhavens. Verder wordt landelijk gediscussieerd over een rijbewijsplicht voor 16, 17 en 18-jarigen die een trekker besturen en kentekenregistratie.



Voertuigtechnologieën

Technologische ontwikkelingen in auto's zijn van invloed op de wensen van de weggebruiker ten aanzien van bewegwijzering. Veel automobilisten beschikken over routenavigatie (TomTom e.d.). Het aantal automobilisten dat gebruik maakt van de bewegwijzering neemt hierdoor af, waardoor ook ongewenste routes vaker worden gebruikt. Landelijk worden op dit punt al afspraken gemaakt met producenten van navigatiesystemen. Dit is een punt dat ook vanuit regioverband om aandacht vraagt.

Elektrische voertuigen

Onder invloed van klimaatbeleid is sprake van snelle technologische ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer. Hoewel positief voor de leefomgeving zijn er met name risico's voor de verkeersveiligheid. Elektrische auto's en bussen zijn geluidsarm, waardoor met name fietsers onvoldoende geattendeerd worden op naderend verkeer. Het gehoor is immers een belangrijke factor in verkeersveilig gedrag. Vanuit mobiliteitsmanagement wordt ook sterk ingezet op de elektrische fiets. Geluid is hierin minder van belang voor de verkeersveiligheid. Wel blijken ouderen die gebruik maken van de elektrische fiets een hoger risico te hebben op ongelukken. Een deel van hen blijkt onvoldoende in staat door de hogere snelheid te anticiperen op verkeerssituaties. Onder andere in de vorm van communicatiecampagnes kan worden gewezen op de beschreven gevaren.

Toekomstige situatie

ruimtelijke ontwikkelingen

Oude IJsselstreek staat de komende jaren niet stil. Binnen de gemeente en op regionaal niveau zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen gepland.

Ontwikkelingsvisie 'Op weg naar 2020'

De ontwikkelingsvisie is opgesteld als het richtinggevende kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen die binnen de gemeente plaatsvinden. Kort samengevat komt de ontwikkelingsvisie neer op:

- Oude IJsselstreek ontwikkelt zich tot een vitale plattelandsgemeente;
- Oude IJsselstreek is vanuit alle windstreken goed bereikbaar, bovenlokale voorzieningen liggen op een steenworp afstand in de centrumgemeente Doetinchem;
- Oude IJsselstreek biedt ruimte aan behoud en groei van bestaande (lokale) werkgelegenheid en bedrijvigheid; ruimte voor nieuwe vestigingen is hard nodig;
- bouwen voor doelgroepen is nodig voor het behoud van draagvlak van de vele voorzieningen die in Oude IJsselstreek aanwezig zijn.

Structuurvisie

Het ruimtelijk beleid is weergegeven in de Structuurvisie Oude IJsselstreek 2025. Uitgegaan wordt van een bescheiden groei van 40.000 naar 41.000 inwoners. Parallel hieraan zal ook de woningbouwopgave teruggebracht moeten worden. Hierbij wordt ook rekening gehouden met een mogelijke krimp van de bevolkingsomvang. In de regionaal opgestelde prognoses neemt de bevolking tot 2020 af tot 38.000 inwoners, terwijl het aantal huishoudens wel toeneemt.

De woningbouwontwikkeling vindt voornamelijk plaats in de cluster Ulft-Silvolde-Terborg-Etten. Ook in de omgeving van de kern Varsseveld vindt een extra economische ontwikkeling plaats met bijbehorende woningbouw.

Toekomstige situatie

ruimtelijke ontwikkelingen

Consequenties verkeer en vervoer

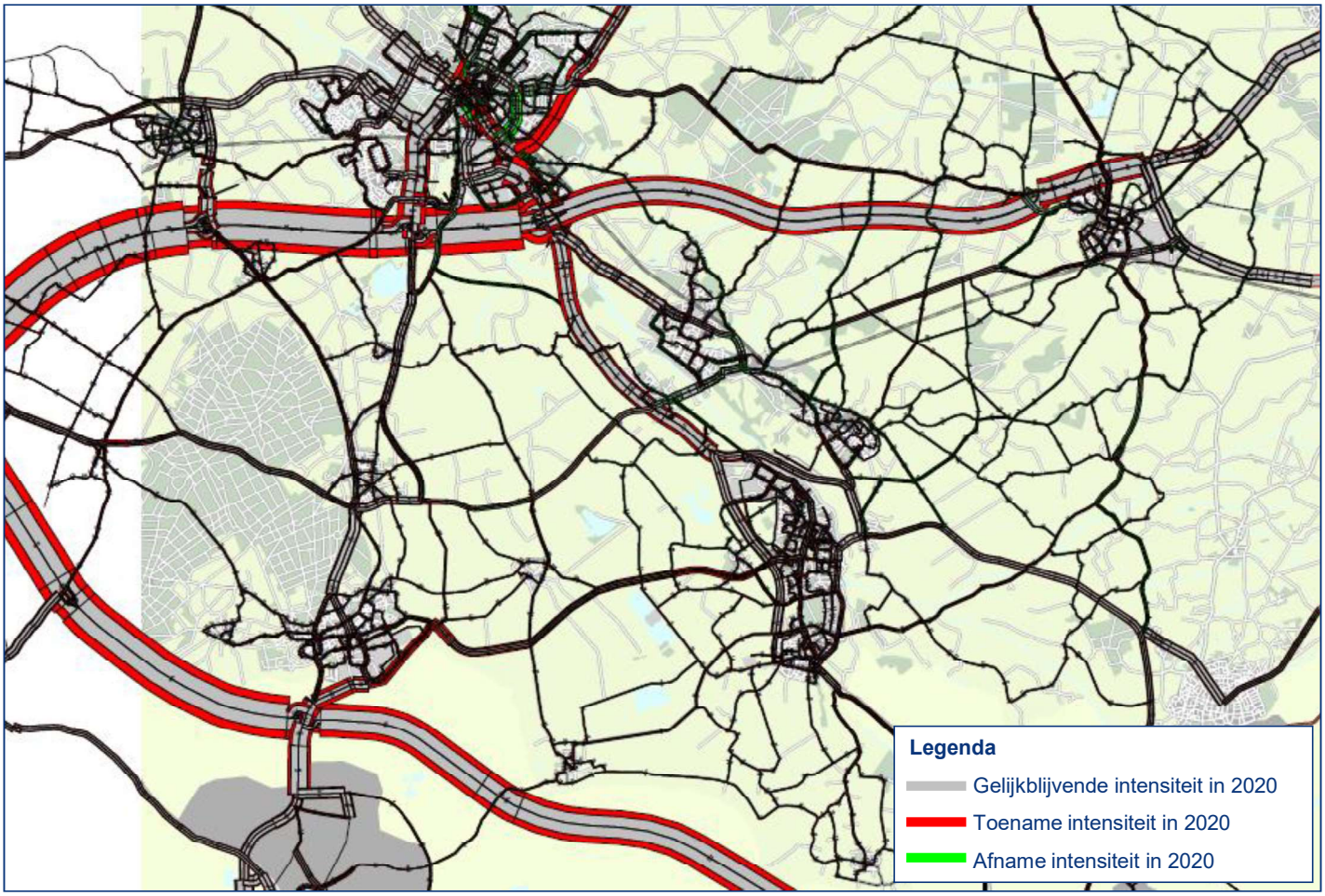
De gemeentelijke ambitie heeft consequenties voor verkeer en vervoer in de gemeente. Om een indruk te geven wat bijvoorbeeld woningbouw betekent: elk huishouden maakt (gemiddeld) 5 tot 6 autoverplaatsingen per dag. De bouw van 2.500 woningen betekent in dit geval 12.500 tot 15.000 extra autoverplaatsingen per dag.

De mobiliteitsgroei voor 2020 is doorgerekend aan de hand van het verkeersmodel zuidwest Achterhoek, zoals in de ontwikkelvisie is opgesteld. In deze berekeningen zijn bovenstaande ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen, inclusief de opwaardering van de N18 tot regionale stroomweg.

Uit de modelresultaten blijkt dat het aan Oude IJsselstreek gebonden verkeer (verkeer met een herkomst of bestemming in Oude IJsselstreek) toeneemt met 20 tot 25 procent. Deze groei doet zich vooral voor op de regionale hoofdwegen: de Rijkswegen A18/N18, de provinciale wegen N317, N816 en N318 en de ontsluitingswegen binnen de kernen. Deze wegen zijn bedoeld voor een vlotte afwikkeling van het verkeer tussen woon- en werkgebieden en voorzieningen. Deze toename van verkeer leidt naar verwachting niet tot problemen in de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling.

Er ligt wel een opgave voor de kernen: de (toekomstige) bouw- en inbreidingslocaties moeten worden ingepast in de bestaande verkeersstructuren. Voor een aantal projecten (Centrumplan Ulft, Vogelbuurt-Biezenakker in Ulft) zijn hier al principebesluiten over genomen. Voor andere vraagstukken (Terborg/Silvolde/Etten, functie Debbeshoek/Frank Damenstraat in Ulft, kwaliteitsimpuls centrum Varsseveld) is dit nog niet gebeurd. De stedenbouwkundige inpassing en uitwerking van verkeersmaatregelen is bij deze vraagstukken een belangrijk aandachtspunt.

Ontwikkeling verkeersintensiteiten tussen 2008 en 2020



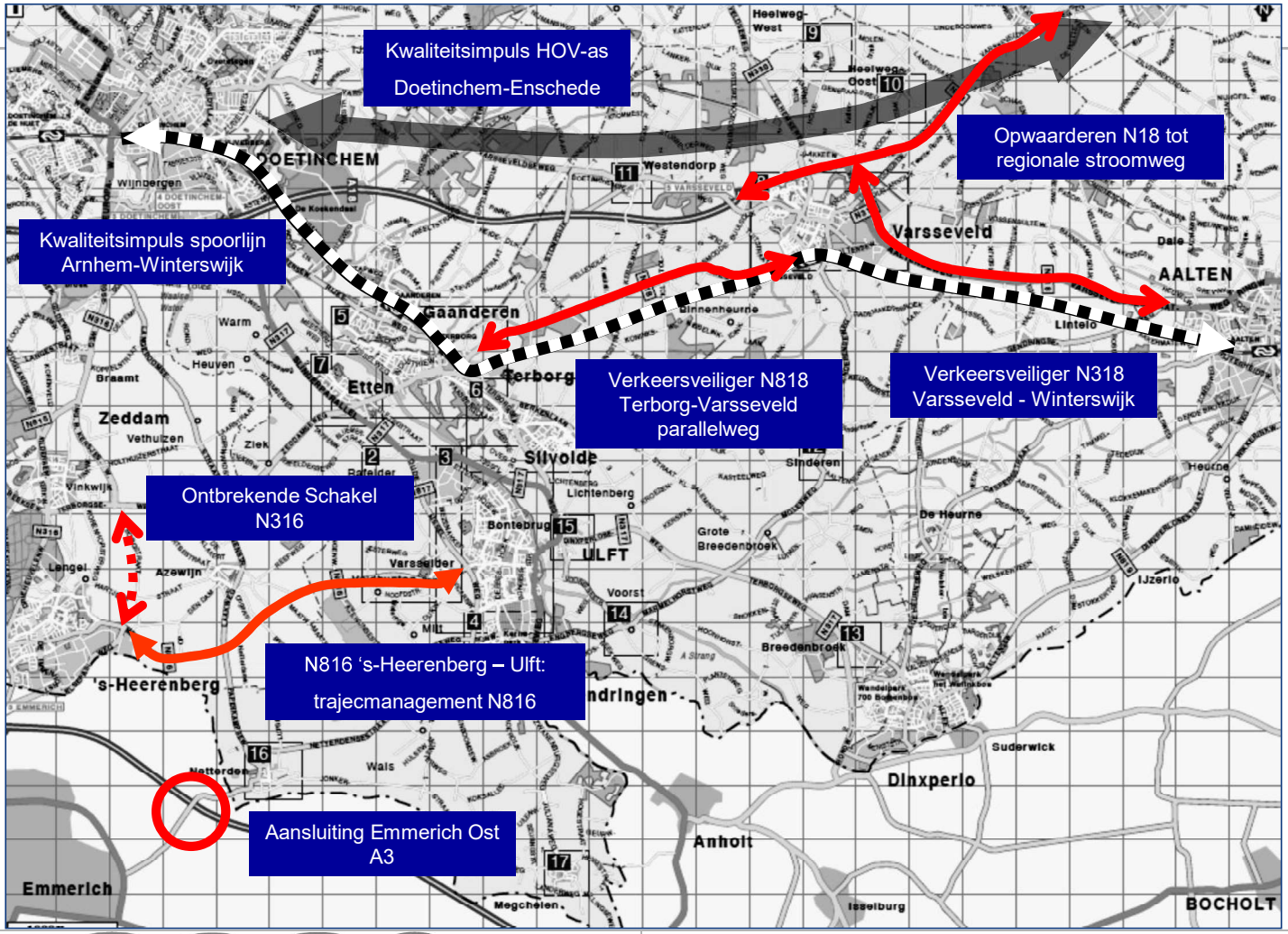
Toekomstige situatie

infrastructurele ontwikkelingen

Wegenprojecten

- Opwaardering van de Rijksweg N18 Varsseveld-Enschede (Twenteroute) tot regionale stroomweg met 2x2 rijstroken ter hoogte van Varsseveld en een snelheidsregime van 80 km/uur. De keuze voor de meest optimale ontsluiting van Varsseveld op de N18 (via de Zelhemseweg) staat nog open. Dit zal in gezamenlijk overleg gebeuren tussen Rijkswaterstaat, provincie Gelderland en gemeente Oude IJsselstreek.
- Ter ontsluiting van bedrijvenpark Netpark (ten noordoosten van Emmerich) en de haven Emmerich is een volledige aansluiting gepland van de L90 Netterdensche Strasse op de A3 (het verlengde van de A12). Er is voorzien in een sluis in de Netterdensche Strasse om vrachtverkeer door de kernen ten noorden van de A3 te vermijden. Een definitief besluit over de aansluiting is nog niet genomen.
- Vergroten verkeersveiligheid N318. Ter hoogte van Varsseveld wordt voorgesteld om de komgrens te benadrukken, de rotonde Hofskamp aan te passen (doorzicht middeneiland voorkomen, veiligheid fietsers vergroten) en de bochtstralen te vernauwen ter hoogte van de aansluiting Entinkweg. Besluitvorming over deze voorstellen moet nog plaatsvinden.
- De gemeente Montferland heeft het initiatief genomen om de N316 tussen de Terborgseweg en de Meilandsedijk door te trekken. Door het ontbreken van deze schakel is er een versnipperde provinciale infrastructuur tussen de A18 in het noorden en de A12/A3 in het zuiden. Dit stimuleert het gebruik van alternatieve routes over het gemeentelijk wegennet en door de lokale kernen, waardoor de leefbaarheid in de kernen onder druk staat. Voor de gemeente Oude IJsselstreek is de realisatie van de Ontbrekende Schakel van belang omdat deze de toenemende verkeersdruk op de provinciale weg N816 ('s-Heerenberg – Ulft) en in de kern Netterden vermindert.
- N816 's-Heerenberg-Ulft: in het kader van trajectmanagement gaat de provincie Gelderland in 2011 dit wegvak aanpakken. Het gaat daarbij niet alleen om onderhoudswerkzaamheden; waar mogelijk worden verkeersonveilige punten verbeterd. In onze gemeente gaat het daarbij met name om de kruising met de Azewijnsestraat (verkeersongevallenconcentratie) en de oversteek ter hoogte van de Hoofdstraat in Varsselder-Veldhunten.
- N818 Terborg-Varsseveld: in het najaar van 2010 wordt de parallelweg ingericht als 60 km-zone. Tegelijkertijd wordt de kruising N818-Keppelbroeksdijk-Munstermanstraat (verkeersongevallenconcentratie) aangepast. Op dit punt gebeuren elk jaar ongevallen en de kruising staat dan ook op de lijst van black spots. Het downgraden van de parallelweg naar 60 km/uur is waarschijnlijk een eerste stap op weg naar een functieverlaging van de hele N818.

Infrastructurele ontwikkelingen



Analyse Visie Beleid Uitvoering

Toekomstige situatie

infrastructurele ontwikkelingen

Openbaar vervoer

- Extra kwaliteitsimpuls HOV-as Doetinchem-Enschede (gebiedsgerichte uitwerking mobiliteitsaanpak).
- Optimaliseren busverbindingen in de Achterhoek en richting Duitsland (Doetinchem – Emmerich). In dit verband zijn de verkenningen naar een busverbinding Doetinchem-Emmerich-Kleve-Nijmegen en een lightrailverbinding Doesburg-Doetinchem-Ulft-Anholt-Bochelt relevant.
- Extra buurtbus om de kernen onderling beter met elkaar te verbinden
- Realiseren maatregelen ter verbetering van de performance (punctualiteit) van de spoorlijn Arnhem – Winterswijk en onderzoek naar de mogelijkheden van spoorverdubbeling en elektrificatie.
- Verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer ondermeer door het realiseren van verhoogde halteplaatsen en aanpassen materieel (lage instap bij bussen).
- Uitbreiden capaciteit fietsenstallingen stations Terborg en Varsseveld (Rijksprogramma Ruimte voor de Fiets).

In bijlage 4 is het kaderstellen mobiliteitsbeleid van Rijk (Nota Mobiliteit, mobiliteitsaanpak) en provincie (PVVP) verder uitgewerkt.

Toekomstige situatie

actuele thema's

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is het zo optimaal mogelijk gebruik maken van de infrastructuur en de beschikbare vervoermiddelen, waarbij gestreefd wordt naar een minimale uitstoot van schadelijke uitlaatgassen en geluidhinder en een optimale mate van bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid en de zekerheid van energievoorziening. Gemeenten hebben samen met het Rijk de ambitie uitgesproken om aan de slag te gaan met maatregelen om de klimaatverandering aan te pakken. Eind 2007 hebben zij hiertoe het klimaatakkoord 'Samen werken aan een klimaatbestendig en duurzaam Nederland' afgesloten. In dit akkoord is ook aandacht besteed aan schone en zuinige mobiliteit.

In de beleidsprogrammering van de gemeente Oude IJsselstreek neemt duurzaamheid een belangrijke plaats in. Concrete maatregelen zijn opgenomen in het gemeentelijke Klimaatprogramma 2009-2012, dat is gebaseerd op het regionale basis klimaatprogramma. Financiering van de gemeentelijke projecten gebeurt in hoofdzaak door financiële bijdragen vanuit het Regiocontract, de Rijksregeling 'Stimuleren lokale klimaatinitiatieven' (SLOK) en een eigen gemeentelijke bijdrage (mede door inbreng ambtelijke uren).

Project 4 uit het gemeentelijke klimaatprogramma is 'duurzaam inkopen, duurzame mobiliteit'. De doelstelling van dit project is de energieprestatie van het eigen gemeentelijke wagenpark verbeteren (goed voorbeeld doet goed volgen) en het realiseren van twee aardgastankstations in de Achterhoek (regio opgave).

Anders betalen voor mobiliteit

Op grond van het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit werkt het Rijk aan de invoering van de Wet Kilometerprijs. In beginsel gaan alle motorvoertuigen betalen per gereden kilometer. Naast een basistarief zal een spitstarief worden geheven op drukke locaties tijdens de spitsperioden. Mogelijk leidt de invoering van een spitstarief tot het reizen op een ander tijdstip, met een andere vervoerswijze (bijvoorbeeld de fiets) of reizen via een andere route. Die andere route zou ongewenst kunnen zijn. Wanneer wordt uitgeweken naar het onderliggend wegennet neemt daar de verkeersdrukte toe en het potentieel aantal conflicten tussen snel en langzaam verkeer. Ook is wellicht de vigerende wegencategorisering niet langer adequaat. De heffing van MAUT op vrachtverkeer in Duitsland toont aan dat die effecten kunnen optreden. Overigens kan invoering van de kilometerprijs in Nederland er ook toe leiden dat de huidige vrachtautostromen door de regio gedeeltelijk verdwijnen.

Toekomstige situatie

actuele thema's

Duurzaam Veilig

Een van de doelen van de Nota Mobiliteit is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door een forse reductie van het aantal verkeersdoden (max. 750 doden in 2010, max. 580 in 2020) en ziekenhuisgewonden (max. 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010, max. 12.250 in 2020). De principes van Duurzaam Veilig zijn leidend in deze strijd tegen de verkeersonveiligheid.

Duurzaam Veilig betekent dat het verkeerssysteem zodanig is vormgegeven dat vermijdbare fouten worden voorkomen, terwijl de ernst van onvermijdbare fouten worden geminimaliseerd. Het beleid rond Duurzaam Veilig is opgezet vanuit vier invalshoeken:

- beheersbaar maken van de automobiliteit en het stimuleren van veilige(r) alternatieven;
- invloed uitoefenen op de locaties van herkomsten en bestemmingen en de verbindingen daartussen, waardoor verplaatsingsafstanden klein kunnen blijven en conflicten tussen verkeerssoorten zoveel mogelijk worden voorkomen;
- mensen bewust maken van hun keuzegedrag (wel of geen alcohol, wel of geen gordel dragen, etc.) en de effecten daarvan op de verkeersveiligheid;
- aanpassen van het wegennet vanuit verkeersveiligheid: het voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur, het voorkomen van ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen, het voorkomen van onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

Van gemeenten wordt in het kader van Duurzaam Veilig een flinke inspanning verwacht. Naast infrastructurele maatregelen (herinrichten van 50 en 80-wegen tot gebiedsontsluitingswegen, aanleg 30 en 60-zones, oplossen onveilige kruisingen en wegvakken) wordt verwacht dat gemeenten nadrukkelijk aandacht besteden aan gedragsbeïnvloeding.

Shared Space

De kern van Shared Space is dat straten en pleinen in steden en dorpen worden vormgegeven als mensruimte die sociaal gedrag tussen alle gebruikers bevordert. De openbare ruimte wordt niet bekeken of geïnterpreteerd als verkeersruimte, maar zoveel mogelijk als een openbare ruimte waarin functies worden gemengd in plaats van gescheiden. Shared Space is niet uitgewerkt in richtlijnen zoals Duurzaam Veilig (CROW publicaties). Het concept is wel vastgelegd in diverse publicaties en literatuur door organisaties zoals het Shared Space Institute. Bovendien zijn er zowel in binnen als buitenland ervaringen opgedaan. Op basis hiervan is Shared Space als volgt te kenmerken:

- zo min mogelijk fysieke scheiding van verkeerssoorten;
- bij voorkeur gebruik van open verharding zoals klinkers;
- zo min mogelijk expliciet regelen van voorrangssituaties;
- beperken van belijning en bebording;
- Intensiteit lager dan 8.000 motorvoertuigen per etmaal (zijstraten lager dan 4.000 mvt/etm).

Toekomstige situatie

conclusies

- Oude IJsselstreek heeft groeiambities. Als gevolg van deze groeiambities zal het verkeer in Oude IJsselstreek toenemen. Dit stelt eisen aan de inrichting van het wegennet in termen van bereikbaarheid en veiligheid. De capaciteit van het hoofdwegennet in Oude IJsselstreek is vooralsnog voldoende. Er ligt wel een opgave voor de kernen. De (toekomstige) bouw- en inbreidingslocaties moeten worden ingepast in de bestaande verkeersstructuren. Voor een aantal projecten zijn hier al principebesluiten over genomen, voor andere ontwikkelingen nog niet. De stedenbouwkundige inpassing en uitwerking van verkeersmaatregelen is bij deze ontwikkelingen een belangrijk aandachtspunt.

- Er zijn diverse grote (regionale) infrastructurele ontwikkelingen in gang gezet (N18, aansluiting A3, ontbrekende schakel N316). Deze projecten verbeteren in principe de bereikbaarheid van Oude IJsselstreek, maar brengen ook risico's met zich mee voor een aantal kernen:
  - Hoe groot is de problematiek in Netterden door een toekomstige nieuwe aansluiting op de A3?
  - Wat is de meest wenselijke aansluiting van Varsseveld (Zelhemseweg) op de N18?

- Bij de planvorming en uitvoering van deze (regionale) projecten is de gemeente Oude IJsselstreek in grote mate afhankelijk van andere partijen: buurgemeenten, Regio Achterhoek, provincie Gelderland, Rijk. Dit legt een druk op dit GVVP: keuzen die gemaakt worden zullen vertaald moeten worden in een strategische agenda. Het merendeel van de onderzochte oplossingen zal immers direct raken aan de regionale ontwikkelingen en dus niet zelfstandig door Oude IJsselstreek zijn te realiseren.

- Duurzame mobiliteit staat hoog op de bestuurlijke agenda van Oude IJsselstreek. Vanuit het gemeentelijke klimaatprogramma zijn maatregelen voor duurzame mobiliteit vooralsnog beperkt. Dit biedt de mogelijkheid om in dit GVVP een gemeentelijke visie en ambitie en bijbehorend maatregelpakket voor duurzame mobiliteit te formuleren.

Deel 2 Visie

Analyse
Het speelveld van verkeer en vervoer in Oude IJsselstreek in termen van knelpunten, trends en ontwikkelingen en actuele (landelijke) thema's.
Visie
Zo kijken we aan tegen verkeer en vervoer in Oude IJsselstreek, in het licht van ambities en geconstateerde knelpunten.
Beleid
Met deze samenhangende beleidskeuzen (ten aanzien van verkeersnetwerken en -thema's verwezenlijken) we onze ambities.
Uitvoering
Dit is wat we regionaal op de mobiliteitsagenda willen zetten en zelf concreet gaan doen en realiseren!

Netwerkvisie

Rijkswegen als hoofddragers

De Rijkswegen A18 en A3 zijn de hoofddragers voor het (vracht)autoverkeer. Een vlotte en veilige doorstroming op deze autosnelwegen is noodzakelijk om een goede externe bereikbaarheid van Oude IJsselstreek (blijvend) te garanderen. De opwaardering van de N18 Varsseveld-Enschede tot regionale stroomweg versterkt de functie als hoofddrager en is daarmee van wezenlijk belang voor Oude IJsselstreek. Een rechtstreekse aansluiting van Varsseveld op de N18 (Zelhemseweg) is van belang om de directe relatie tussen Varsseveld en Zelhem/Halle in stand te houden.

Provinciale wegen als snelle toegangswegen

De provinciale wegen N317 (Slingerparrallel) en N816, en in mindere mate N318 en N330, zijn de regionale invalswegen. Deze wegen bieden een snelle toegang naar de grotere woonkernen (Terborg, Silvolde, Ulft, Gendringen, Varsseveld) en bedrijventerreinen (Hofskamp-Oost, De Rieze) in de gemeente. Ook voor deze wegen geldt dat een vlotte en veilige doorstroming noodzakelijk is voor een goede externe bereikbaarheid. De kleinere woonkernen in de gemeente (Netterden, Meghelen, Sinderen, Varsselder, Etten, Westendorp en Heelweg) takken via het onderliggende wegennet rechtstreeks aan op de regionale invalswegen.

Bundeling verkeer op hoofdroutes ontlast kernen

Door het doorgaande (vracht)autoverkeer te bundelen op de hoofdroutes wordt de overlast van doorgaand verkeer door kernen (Etten, Terborg, Silvolde, Sinderen) zoveel mogelijk beperkt.

Dit wordt versterkt door aaneengesloten verblijfsgebieden (60-zones) te creëren in de tussenliggende gebieden. In dit kader zal een heroverweging moeten plaatsvinden van de functie en inrichting van de provinciale weg N818 en de gemeentelijke weg Molenweg/Sinderenseweg. Een snelheidsregime van 60 km/uur met bijbehorende inrichting lijkt vanuit het beperken van doorgaand verkeer het meest zinvol.

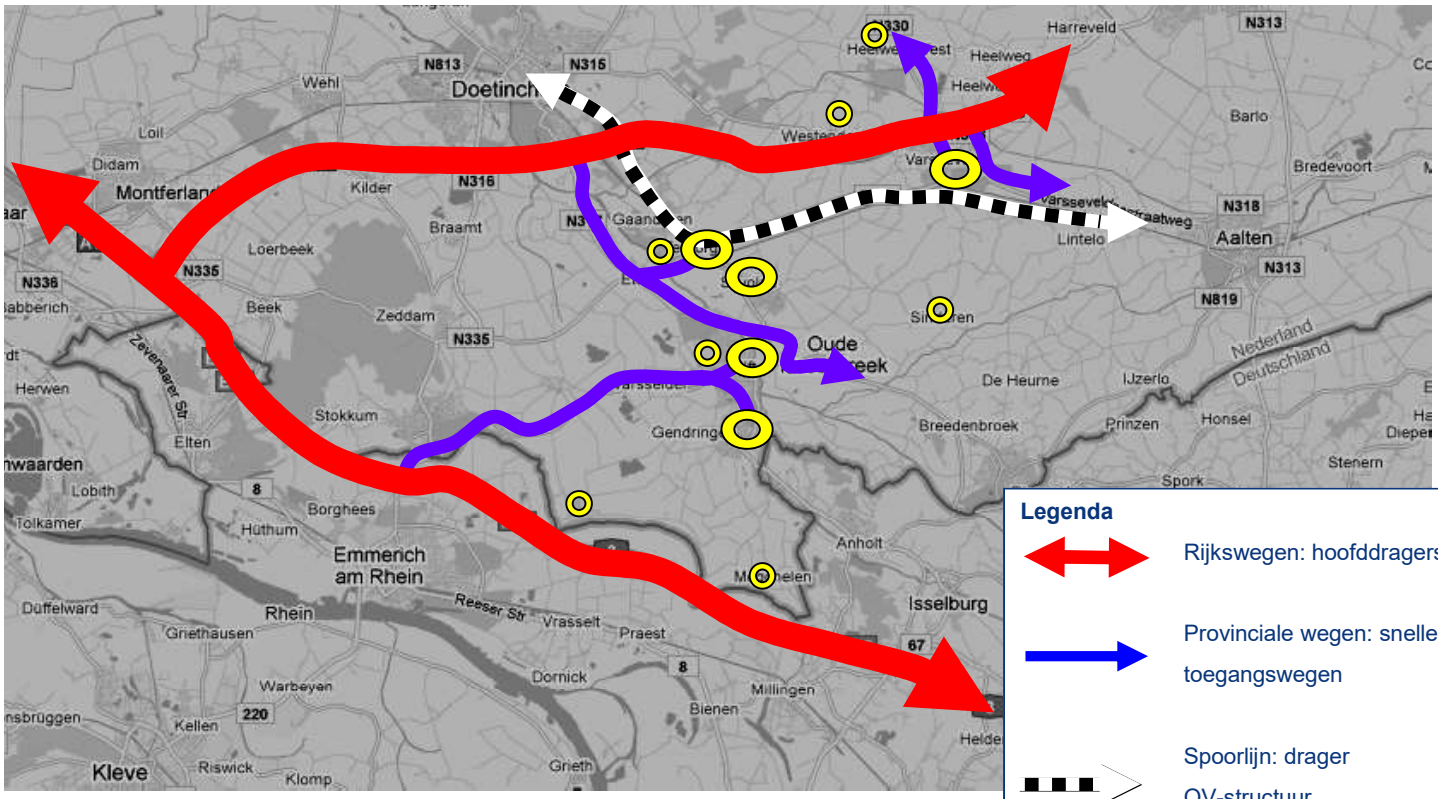
Verknopen netwerken in stationsomgevingen

De spoorlijn Arnhem-Winterswijk is de drager van de OV-structuur in Oude IJsselstreek. Door verdubbeling en elektrificatie van het spoor kan de frequentie omhoog en de punctualiteit worden verbeterd. Het belang van de spoorlijn voor Oude IJsselstreek neemt daarmee toe. Door voldoende P+R-plaatsen en stallingsruimte voor de fiets, betrouwbare reisinformatie en een goede aansluiting van bus op trein kunnen de stationsomgevingen van Terborg en Varsseveld gaan fungeren als lokale vervoersknopen. Een makkelijke overstap van auto, fiets en bus op de trein (ook vanuit de omliggende kernen) is dan mogelijk.

Verblijfsgebieden in kernen

Binnen de kernen staat de verblijfskwaliteit voorop. Dit betekent dat ook hier het verkeer wordt gebundeld op de hoofdroutes door de kernen (50 km/uur wegen) en dat de tussenliggende gebieden worden ingericht als verblijfsgebied (30-zones). De afstemming tussen stedenbouwkundige uitgangspunten en de verkeerstechnische inrichting van wegen is in de kernen een belangrijk aandachtspunt.

Netwerkvisie



Legenda

- Rijkswegen: hoofddragers
- Provinciale wegen: snelle toegangswegen
- Spoorlijn: drager OV-structuur
- Kernen

Mobiliteitsaanpak

Structurele aanpak verkeersonveiligheid

De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in de gemeente vraagt om voortdurende aandacht. Het doel is om het aantal ernstige verkeersslachtoffers structureel te beperken, waarbij wordt uitgegaan van de volgende doelstelling:

- 45% minder verkeersdoden en 35% minder ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van het gemiddelde over de jaren 2001-2003 (overeenkomstig het programma Mobiliteit van Regio Achterhoek), concreet komt dit neer op maximaal 1 verkeersdode en 12 ziekenhuisgewonden in 2020.

De aanpak van de verkeersonveiligheid geschiedt langs vier lijnen:

- Oplossen onveilige wegvakken en kruispunten. Waar het provinciale wegen betreft wordt dit in overleg en samenwerking met provincie Gelderland gedaan.
- Verder gaan met het inrichten van verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom (30- en 60-zones) en schoolzones. Bij de inrichting van 60-zones is het voorkomen van doorgaand sluipverkeer door inrichtingsmaatregelen een aandachtspunt. Bij de inrichting van schoolzones is de aanwezigheid van verkeersouders op de school een voorwaarde.
- Intensiveren van gedragsbeïnvloeding in samenwerking met het ROVG en VVN. Een jaarlijks op te stellen werkplan met concrete afspraken over projecten/campagnes en financiering is hiervoor de basis.
- Inzetten op zichtbare handhaving in samenwerking met regiopolitie en door inzet van BOA's.

Eenduidige en herkenbare inrichting wegennet

Voor het sociaal en economisch functioneren van de gemeente is een veilige bereikbaarheid van de kernen en werkgebieden (zoals De Rieze, Hofskamp-Oost) van wezenlijk belang. Daarnaast moet doorgaand sluipverkeer door de kernen zoveel mogelijk worden voorkomen. Dit vergt een heldere wegencategorisering en een eenduidige inrichting van het wegennet in de gemeente. Uitgangspunt voor de wegencategorisering is een onderverdeling van het wegennet in drie wegcategorieën:

- Stroomwegen;
- Gebiedsontsluitingswegen;
- Erftoegangswegen.

Bij de inrichting van de wegen zijn de principes van Duurzaam Veilig de leidraad (afstemming van functie, vorm en gebruik), hoewel de lokale situatie ter plaatse (omgevingsfactoren) maatwerk noodzakelijk kan maken. In principe moet een eenduidige inrichting van de wegen het gewenste gedrag afdwingen; de noodzaak tot het plaatsen van verkeersborden kan in dat geval per locatie nader worden afgewogen.

Mobiliteitsaanpak

Faciliterend parkeerbeleid

Door ontwikkelingen als gezinsverdunning en de (mogelijke) invoering van de kilometerheffing (onder gelijktijdige afschaffing van aanschaf- en wegenbelasting) is de verwachting dat het autobezit en -gebruik in de toekomst zal toenemen. Voor een autoafhankelijke gemeente als Oude IJsselstreek zal dit een (nog) groter beslag leggen op de beschikbare parkeerruimte. Het beleid van de gemeente is gericht op het faciliteren van voldoende parkeerruimte in de kernen en de winkelcentra om het sociaal en economisch functioneren van de gemeente te waarborgen.

Binnen dit kader worden de volgende randvoorwaarden gesteld:

- De uitbreiding van parkeerruimte in woonwijken mag niet ten koste gaan van waardevol groen en speelruimte. In principe wordt eerst het gebruik van bestaande parkeerplaatsen geoptimaliseerd en pas daarna de aanleg van nieuwe plaatsen overwogen. Een hernieuwd spelregelkader parkeren moet ervoor zorgen dat situaties gelijk worden beoordeeld en behandeld.
- Het parkeren van vrachtwagens binnen de bebouwde kom wordt verboden onder voorwaarde dat er goede en alternatieve parkeerlocaties voor vrachtwagens worden aangewezen.
- In de (winkel)centra van de kernen kan de parkeerduur worden gereguleerd door de invoering van een blauwe zone.
- Bestuurders met een gehandicaptenparkeerkaart komen in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats. Naar rato van het inkomen wordt een bijdrage in de kosten gevraagd.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit zal in verband met schaalniveau voornamelijk vanuit regionale samenwerking worden opgepakt. De gemeente stelt via het Klimaatprogramma middelen beschikbaar om concrete invulling te geven aan deze regionale opgave. Dit betekent niet dat de gemeente verder achteroverleunt. Vanuit haar eigen rol als werkgever en wegbeheerder wil de gemeente:

- een voorbeeldfunctie vervullen, bijvoorbeeld in het ‘verschonen’ van het eigen wagenpark en het stimuleren van alternatieve vervoermiddelen onder het personeel;
- duurzame mobiliteitsinitiatieven ontplooien die passen bij de schaal van Oude IJsselstreek, bijvoorbeeld het onderzoeken van de mogelijkheden van Green Wheels.

Mobiliteitsaanpak

Regionale samenwerking

De landelijke mobiliteitsaanpak kenmerkt zich door regionale samenwerking en gebiedsagenda's. Veel mobiliteitsproblemen (en dat geldt niet alleen voor Oude IJsselstreek) overstijgen gemeentegrenzen en zijn oplosbaar door een gezamenlijke, integrale aanpak en financiering. In Oude IJsselstreek zijn de aansluiting van Varsseveld op de N18, de aanpak van sluipverkeer door de kernen van Etten/Terborg/Silvolde en het optimaliseren van de spoorlijn Arnhem-Winterswijk voorbeelden van problemen die een sterke regionale context kennen. Dit betekent dat regionale samenwerking noodzakelijk is om uitvoering te kunnen geven aan het lokale mobiliteitsbeleid. Een eigen regionale mobiliteitsagenda moet de onderwerpen die vanuit gemeentelijke optiek een regionaal afsprakenkader vergen op de regionale politiek-bestuurlijke agenda plaatsen (lobby).

Aanpak kleine verkeersmaatregelen

Naast grootschalige regionale oplossingen blijft verkeer in Oude IJsselstreek vooral ook een zaak van menselijke gevoelens en waarderingen. Iedereen heeft dagelijks te maken met verkeer, zowel als weggebruiker als in de eigen woonomgeving. Dit betekent dat er ook blijvend aandacht moet zijn voor de kleinere verkeersknelpunten en -ergernissen van inwoners, zoals slecht onderhouden voetpaden, abri's en bushalten, te krappe parkeerplaatsen, overhangende bossages, etc.

Op grond van de geïnventariseerde subjectieve knelpunten worden maatregelen benoemd die snel en eenvoudig kunnen worden opgepakt of kunnen meeliften in de bestaande onderhoudsprogramma's. Deze 'quick wins' worden besproken in de reguliere overleggen met de dorpsraden en vormen de opmaat voor de structurele aanpak van kleine verkeersmaatregelen. Een jaarlijks budget van 2 euro per inwoner zorgt voor financiële dekking van kleine verkeersmaatregelen. De klachtenafhandeling van verkeerszaken verloopt volgens de daarvoor geldende formele procedures en termijnen.

Groei- en krimpbestendigheid

Groeiambities vs. krimpverwachting

De groeiambities uit de ontwikkelvisie van de gemeente staan op gespannen voet met de krimpverwachting uit de regionale woonvisie. Deze verwacht een afname van de bevolking tot 38.000 inwoners in 2020, maar wel een toename in het aantal huishoudens. In het GVVP is tot nu toe vooral rekening gehouden met de groeiambitie. Deze paragraaf gaat in op de invloed van bevolkingskrimp op de gemaakte beleidskeuzen.

Verkeersnetwerken

Een bevolkingskrimp zal er mogelijk toe leiden dat er minder hoeft te worden geïnvesteerd in (nieuwe) infrastructuur. Minder bewoners betekent immers ook minder verkeer en minder verkeersproblemen. In dit GVVP staat nieuwe infrastructuur, te ontwikkelen door de gemeente zelf. Van de eventuele rondweg bij Silvolde is reeds genoemd dat deze slechts kosteneffectief is bij woningbouw aan de zuidzijde van Silvolde.

Openbaar Vervoer

De gevolgen van een bevolkingsafname zullen met name zichtbaar worden in het openbaar vervoer. Door krimp neemt het draagvlak van het openbaar vervoer af, waardoor bussen minder vol zitten. Hierdoor wordt het duurder om het huidige kwaliteitsniveau te handhaven. De concessieverlener (de provincie Gelderland) en de openbaar vervoerbedrijven kunnen geneigd zijn om het openbaar vervoeraanbod te verminderen.

Ook zal het openbaar vervoer van functie veranderen. Afname in bevolking zal naar verwachting gepaard gaan met vergrijzing. Het openbaar vervoer zal daardoor in belangrijkere mate in de mobiliteit voorzien van de (oudere) bewoners van Oude IJsselstreek. Om in de mobiliteitsvraag van de oudere inwoners te blijven voorzien, zal de focus van het openbaar vervoer zich meer moeten richten op deze oudere doelgroep. Dit houdt in dat de buurtbus en regiotaxi een belangrijkere rol zullen gaan spelen binnen het openbaar vervoersysteem.

Hoewel de gemeente geen formele speler is binnen het openbaar vervoer (dit is een taak van de provincie in combinatie met de vervoerders), zal de gemeente zoveel mogelijk moeten aandringen op het behoud van openbaar vervoerverbindingen in en naar Oude IJsselstreek.

Duurzame mobiliteit

Bevolkingsafname en dus minder verkeer lijkt een gunstige ontwikkeling voor een milieuvriendelijker en duurzamer verkeerssysteem. Maar aan een bevolkingskrimp zitten ook risico's voor duurzame mobiliteit. Hiervoor is al geschetst welke invloed een krimp zal hebben op het openbaar vervoeraanbod. Een bijkomend risico voor een afname in kwaliteit van het openbaar vervoer is dat mensen eerder voor de auto kiezen.

Groei- en krimpbestendigheid

Niet alleen vanuit sociale overweging, maar dus ook vanuit de duurzaamheidambities van de gemeente is het functioneel om te blijven investeren in goede openbaar vervoerverbindingen. Met een bevolkingskrimp zal het draagvlak van andere initiatieven van de gemeente op het gebied van duurzame mobiliteit ook afnemen. Om deze toch te realiseren, zal de gemeente extra inspanningen moeten verrichten.

Bereikbaarheid als wapen tegen krimp

Een van de oorzaken van bevolkingskrimp is dat een regio niet meer aantrekkelijk is voor de bewoners: te weinig voorzieningen en te ver weg van de rest van het land. Een risico van bevolkingskrimp is dat meer voorzieningen verdwijnen en er niet meer wordt geïnvesteerd in bereikbaarheid, waardoor de regio nog onaantrekkelijker wordt. Om deze spiraal te doorbreken (of om te voorkomen dat deze spiraal begint) kan gekozen worden om te investeren in de bereikbaarheid. Hierdoor blijft de regio aantrekkelijk voor haar inwoners.

Voor Oude IJsselstreek geldt dit bijvoorbeeld voor de aansluiting Emmerich-Ost op de A3. Dankzij deze aansluiting verbetert de bereikbaarheid van Oude IJsselstreek, zeker wanneer deze aansluiting ook goed bereikbaar is vanuit Ulft en Gendringen. Bij een afname van de bevolking kan de gemeente overwegen om de functie van de Papenkampseweg en Netterdensestraat op te waarderen. Op deze manier is verkeer niet volgend op de ruimtelijke ontwikkelingen, maar juist een middel om ruimtelijke ontwikkelingen te beïnvloeden.

Deel 3 Beleid

Wegencategorisering

Functiecategorieën

De gemeente Oude IJsselstreek bestaat uit een netwerk van wegen. Van grote verkeersaders tot kleine woonstraatjes. Iedere weg heeft een functie in het geheel. Binnen Duurzaam Veilig worden drie categorieën wegen onderscheiden. Bij iedere categorie hoort een bepaald gebruik en een bepaalde vormgeving. Door dit zo consequent mogelijk toe te passen ontstaat een duidelijk, verkeersveilig en herkenbaar verkeersnetwerk. De drie categorieën wegen zijn:

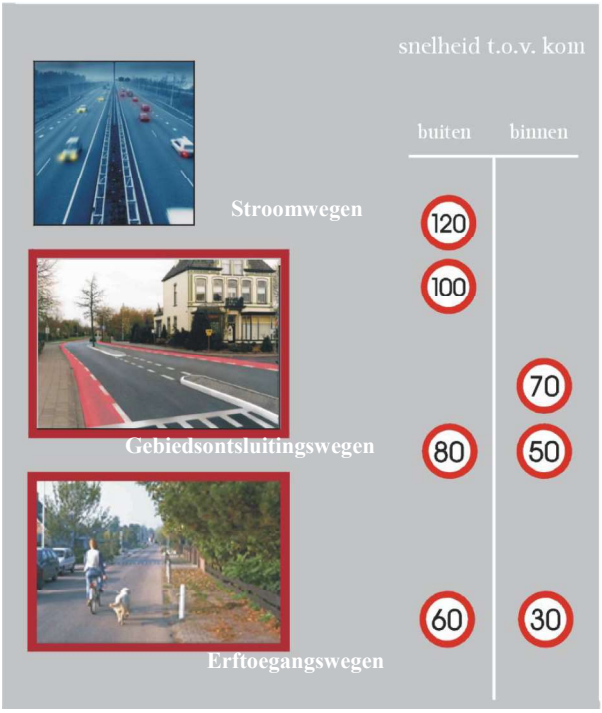
- Stroomwegen: het snel verwerken van het doorgaande verkeer. De kwaliteit van het stromen neemt toe bij meer continuïteit en hogere snelheid (binnen grenzen) van het autoverkeer.
- Gebiedsontsluitingswegen: het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen hebben een voedings- en verdeelfunctie. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen.
- Erftoegangswegen: het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erffunctie, ofwel de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het kan zich snel wijzigen, er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer dient hier laag te zijn.

Naar een wegencategorisering voor Oude IJsselstreek

Op basis van het bestaande wegennet en de keuzes uit het vorige hoofdstuk is een wegencategorisering opgesteld voor de gemeente Oude IJsselstreek. In deze categorisering hebben alle wegen binnen de gemeente een functie gekregen. Daarin is tevens aansluiting gezocht bij de categorisering van de provincie en van buurgemeenten. Ook toekomstige ontwikkelingen in het wegennet zijn meegenomen in deze wegencategorisering. Met deze wegencategorisering worden de randvoorwaarden gecreëerd voor:

- een duurzaam veilig wegennet met een lager aantal verkeersslachtoffers;
- een hiërarchisch opgebouwd, maar samenhangend wegennet, met een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en winkelgebieden;
- bundeling van doorgaand verkeer daar waar het hoort (op de hoofdwegen), waardoor de overlast van het doorgaande verkeer tot een minimum wordt beperkt.

Basisprincipes inrichting



Erftoegangswegen	Gebiedsontsluitingswegen
Mengen van langzaam en snelverkeer	Scheiden van langzaam en snelverkeer
Gelijkwaardige kruispunten	Voorrangskruispunten
Erfaansluitingen	In principe geen erfaansluitingen
Parkeren mag op de rijbaan	Parkeren in aparte havens
Geen markering (binnen de kom) of kantmarkering/fietsstroken (buiten de kom)	Dubbele asmarkering (buiten de kom) Enkele asmarkering
Elementenverharding (binnen de kom) Gesloten verharding (buiten de kom)	Gesloten verharding (binnen en buiten de kom)

Voorkeurskenmerken per wegtype

Categorie	GOW (bubeko)	GOW (bibeko)	ETW (bubeko)		ETW (bibeko)
Type	-	-	I	II	-
Max. snelheid	80 km/h	50 km/h	60 km/h	60 km/h	30 km/h
Intensiteit	5.000-20.000	5.000-15.000	< 6.000	< 6.000	< 3.000
Rijbaanindeling	1 x 2	1 x 2 (fietspaden) of 1 (fietsstroken)	1 rijbaan	1 rijbaan	1 rijbaan
Wegbreedte	7,50 m	5,50 – 7,10 m	> 4,50 m	< 4,50 m	< 5,50 m
Markering	Dubbele asmarkering	Asstreep (of niets bij fietsstroken)	Kantmarkering of fietsstroken	Geen	Geen
Voorrang	Voorrangsweg	Voorrangsweg	Gelijkwaardige kruispunten	Gelijkwaardige kruispunten	Gelijkwaardige kruispunten
Fiets	Fietspad of parallelweg	Fietspad of fietsstrook	Fietsstroken (bestaande paden behouden)	Op rijbaan	Op rijbaan
Landbouwverkeer	Parallelweg of Hoofdrijbaan en passeerhavens	Parallelweg of rijbaan	Op rijbaan	Op rijbaan	Op rijbaan
Parkeren	Parallelstructuur	Niet of parkeerhavens	Op rijbaan	Op rijbaan	Parkeerhavens of op rijbaan
Voorbeeld (zie pag. 48)	N317 Slingerparallel N318 Aaltenseweg	Bongersstraat (Ulft), Aaltenseweg (Varsseveld)	Sinderenseweg (Sinderen), Zwanenburgseweg (Megchelen)	Kapelweg (Silvolde), Azewijnsestraat (Gendringen)	Woonwijken

GOW = gebiedsontsluitingsweg	bubeko = buiten bebouwde kom
ETW = erftoegangsweg	bibeko = binnen bebouwde kom

Gebiedsontsluitingswegen

buiten bebouwde kom

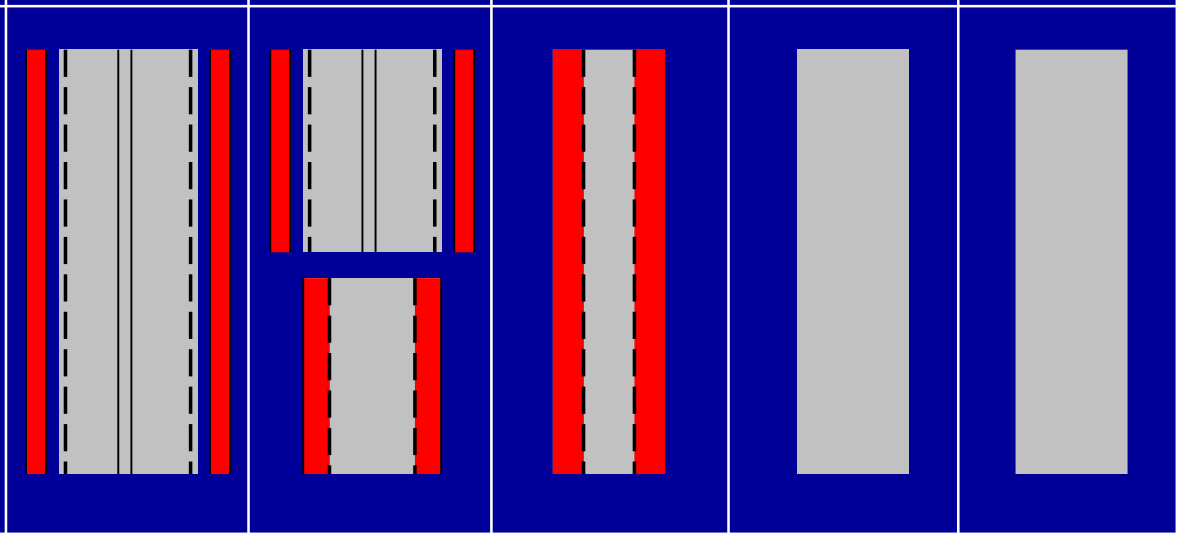
binnen bebouwde kom

Erftoegangswegen

buiten bebouwde kom

binnen bebouwde kom

Voorkeurswegprofiel per wegtype

Categorie	GOW (bubeko)	GOW (bibeko)	ETW (bubeko)		ETW (bibeko)
Type	-	-	I	II	-
Voorkeursprofiel					

Wegencategorisering

buiten de bebouwde kom

Stroomwegen

Op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen wordt het doorgaande verkeer gefaciliteerd. De gemeente Oude IJsselstreek heeft zelf geen stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom in beheer. Aandachtspunt is de aansluiting van Varsseveld via de Zelhemseweg op de regionale stroomweg N18. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en het in stand houden van de relatie met Zelhem/Halle via de N330 is het behoud van een directe aansluiting Zelhemseweg/N18 wenselijk. De meest optimale kruispuntvorm (mede in relatie tot het beperken van doorgaand verkeer door het centrum van Varsseveld) wordt nader onderzocht in een separate studie. De resultaten van deze studie zijn het vertrekpunt voor ambtelijk en bestuurlijk overleg met provincie Gelderland en Rijkswaterstaat (als verantwoordelijk wegbeheerder).

Gebiedsontsluitingswegen

De gebiedsontsluitingswegen in de gemeente ontsluiten de kernen en verbinden de grotere kernen met elkaar en met de regio. Voor het buitengebied en de kleinere kernen vervullen de erftoegangswegen type I deze ontsluitende functie.

Verblijfsgebieden buiten de kom (60-zones)

Uit de inventarisatie blijkt dat nog niet alle wegen die gecategoriseerd zijn als erftoegangswegen zijn ingericht volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

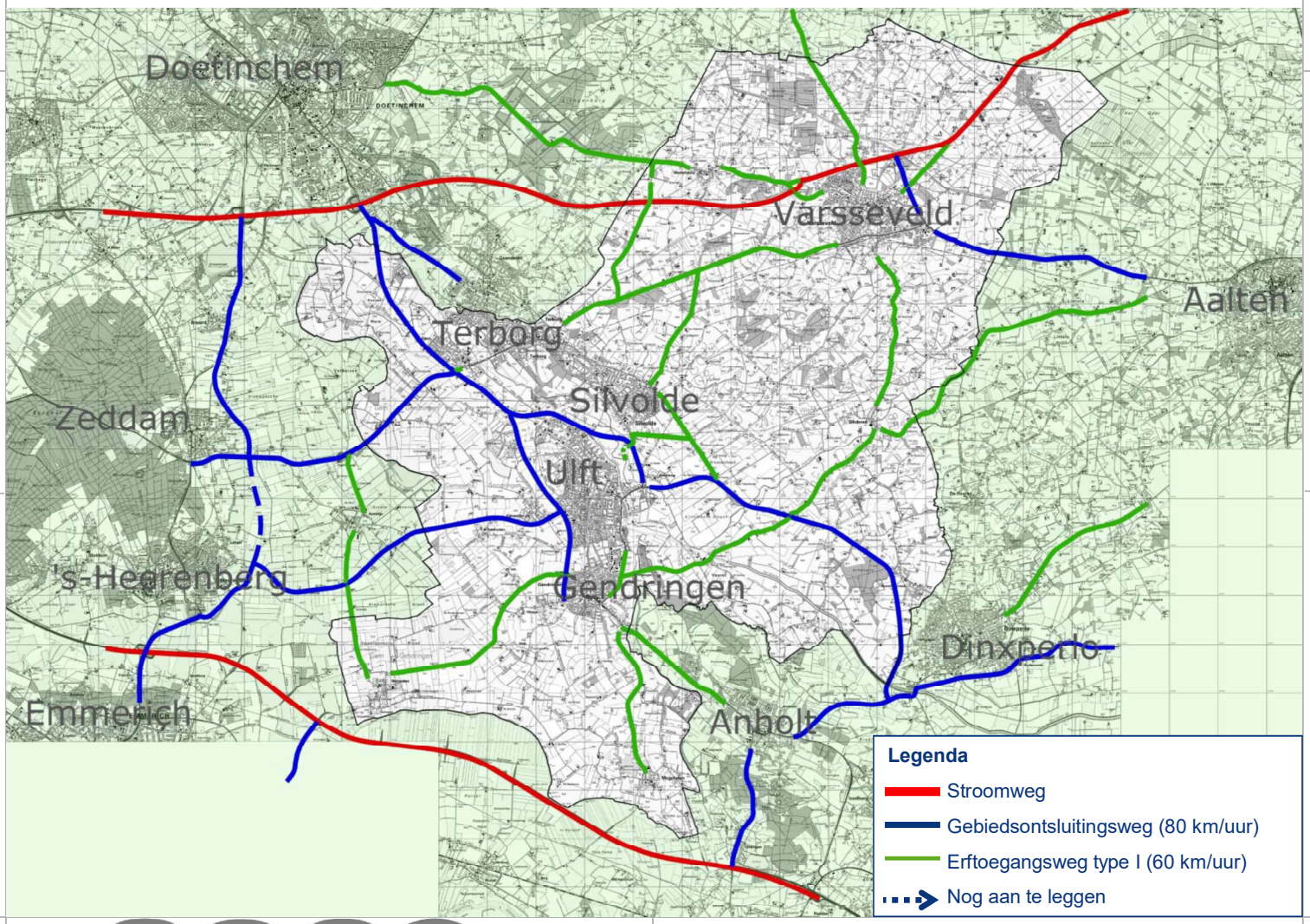
Om de verkeersveiligheid te vergroten gaat de gemeente de komende jaren door met het Duurzaam Veilig inrichten van het buitengebied.

Om de verkeerssituatie voor de weggebruiker zo duidelijk mogelijk te maken, sluiten we aan bij de geldende landelijke richtlijnen. Dit betekent onder meer grote 60-zones, waarbij wel extra aandacht zal worden besteed aan de kruispunten. Hier kan verkeer elkaar immers tegenkomen en is de kans op ongevallen het grootst. Met name het noordelijk deel van de gemeente kent nog weinig 60-zones. Hier ligt dus een opgave. Behalve de realisatie van nieuwe verblijfsgebieden zijn ook aanpassingen in bestaande 60-zones nodig. Het gaat vooral om het aanpassen van voorrangssituaties, zodanig dat de voorrang niet meer wordt geregeld.

Er is onderscheid gemaakt tussen Erftoegangswegen type I en II. Type I zijn wegen binnen verblijfsgebieden die het verkeer ‘verzamelen’ en waarover routes liggen die kernen met elkaar verbinden. Hoofddoel is verblijven en toegang bieden tot erven, maar de verkeersverzamelfunctie dient ook te worden gefaciliteerd. Type II zijn de wegen waar het verblijven centraal staat.

Wegen waarover een belangrijke busverbinding loopt, kunnen een uitzondering zijn op het gewenste snelheidsregime en de inrichting. Erftoegangswegen type I (voorkeurskenmerk 60 km/uur) met een busverbinding kunnen 80 km/uur blijven, als dat nodig is om het openbaar vervoer te behouden.

Wegencategorisering buiten de bebouwde kom



Wegencategorisering

kernen

Gebiedsontsluitingswegen

De gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn de wegen waarop het verkeer uit de wijken zich verzamelt. Vanaf deze wegen zijn ook andere buurten of plekken buiten de bebouwde kom goed bereikbaar. Op deze wegen is de verkeersfunctie van de weg dominant. Alle overige wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen. Deze wegen vallen in verblijfsgebieden waarbinnen een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. In deze verblijfsgebieden heeft de verkeersfunctie van een weg een ondergeschikte rol. Verkeerstekens (zoals verkeersborden) worden tot een minimum beperkt.

Verblijfsgebieden binnen de kom (30-zones)

Nog niet alle erftoegangswegen in de kernen zijn ingericht volgens deze principes van Duurzaam Veilig. Enkele wegen hebben in het verleden meer een verkeersfunctie gehad (zoals de Industrieweg in Terborg), maar vallen nu in een 30 km/uur zone. Deze wegen worden de komende jaren heringericht.

Traversen

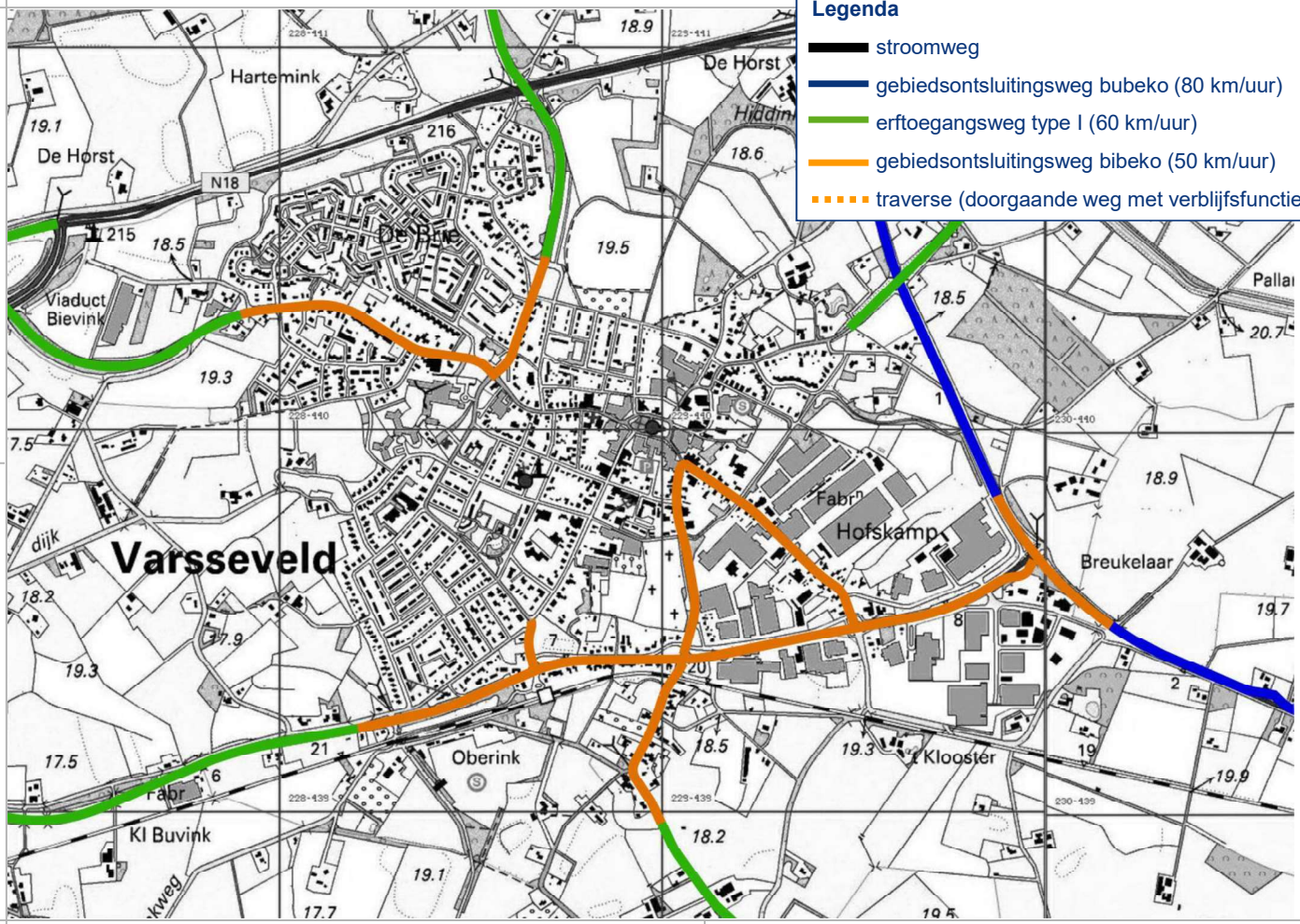
Op plekken waar de verkeersfunctie van de weg conflicteert met het verblijfskarakter van de omgeving, moet een maatwerkoplossing worden gezocht. Dit zijn de zogenaamde traversen: doorgaande wegen met een verblijfsfunctie. Voorbeelden hiervan zijn de Debbeshoek in Ulft en de Walstraat in Terborg.

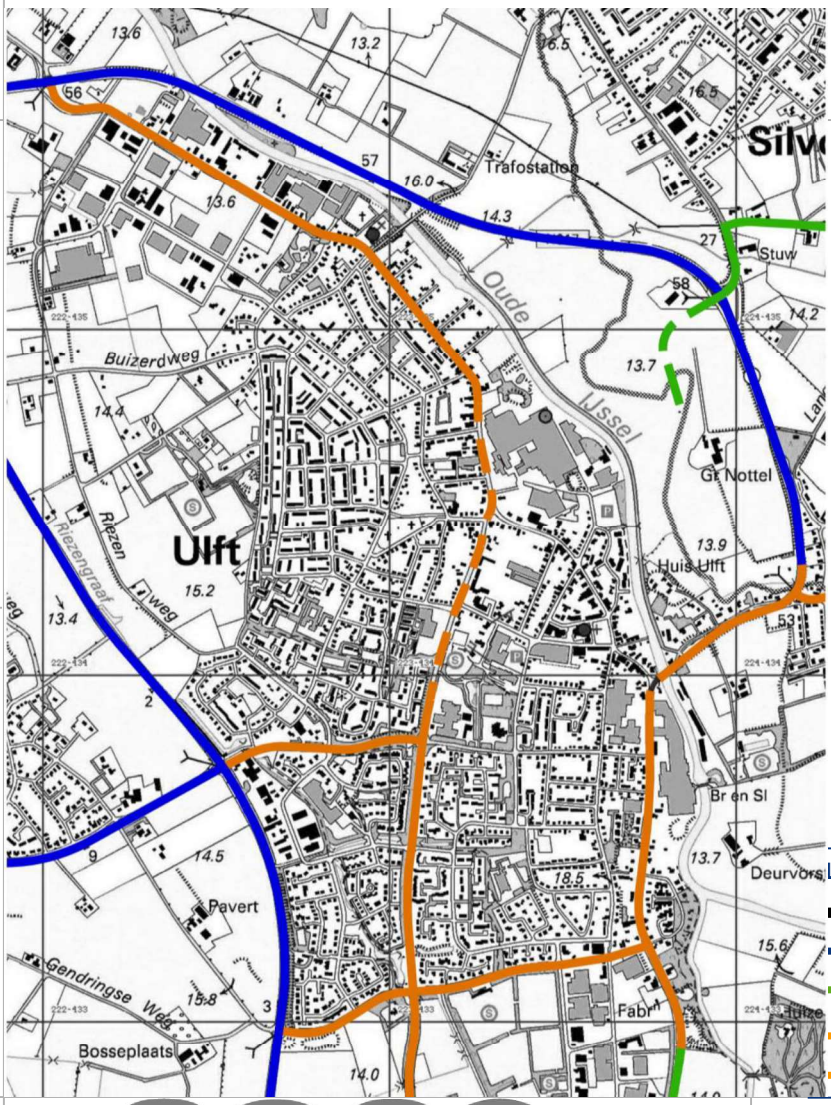
Schoolzones

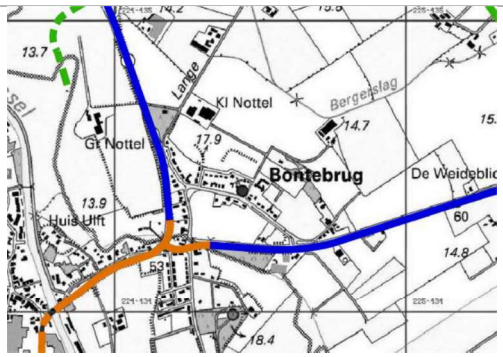
In 2008 opende de gemeente Oude IJsselstreek de eerste schoolzone bij basisschool De Klimpaal in Etten. Een schoolzone is een deel van de openbare weg bij een school dat door aanpassingen aan de weg en trottoir het autoverkeer er op moet attenderen dat hier kinderen oversteken. Daarnaast geldt een stopverbod, zodat ouders niet recht voor de school hun kinderen kunnen laten in- en uitstappen. Dit zorgt namelijk voor chaotische en onoverzichtelijke verkeerssituaties.

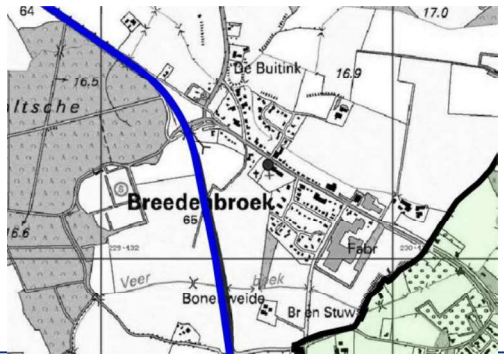
De schoolzone zorgt voor een rustige verkeerssituatie en extra attentie bij de doorgaande automobilist op een potentieel gevaarlijke plek. In overleg met de gemeente en onder bepaalde voorwaarden (verkeersouders en aandacht voor verkeerseducatie) zal ondersteuning aan de realisatie van schoolzones worden gegeven.

Wegencategorisering in kernen



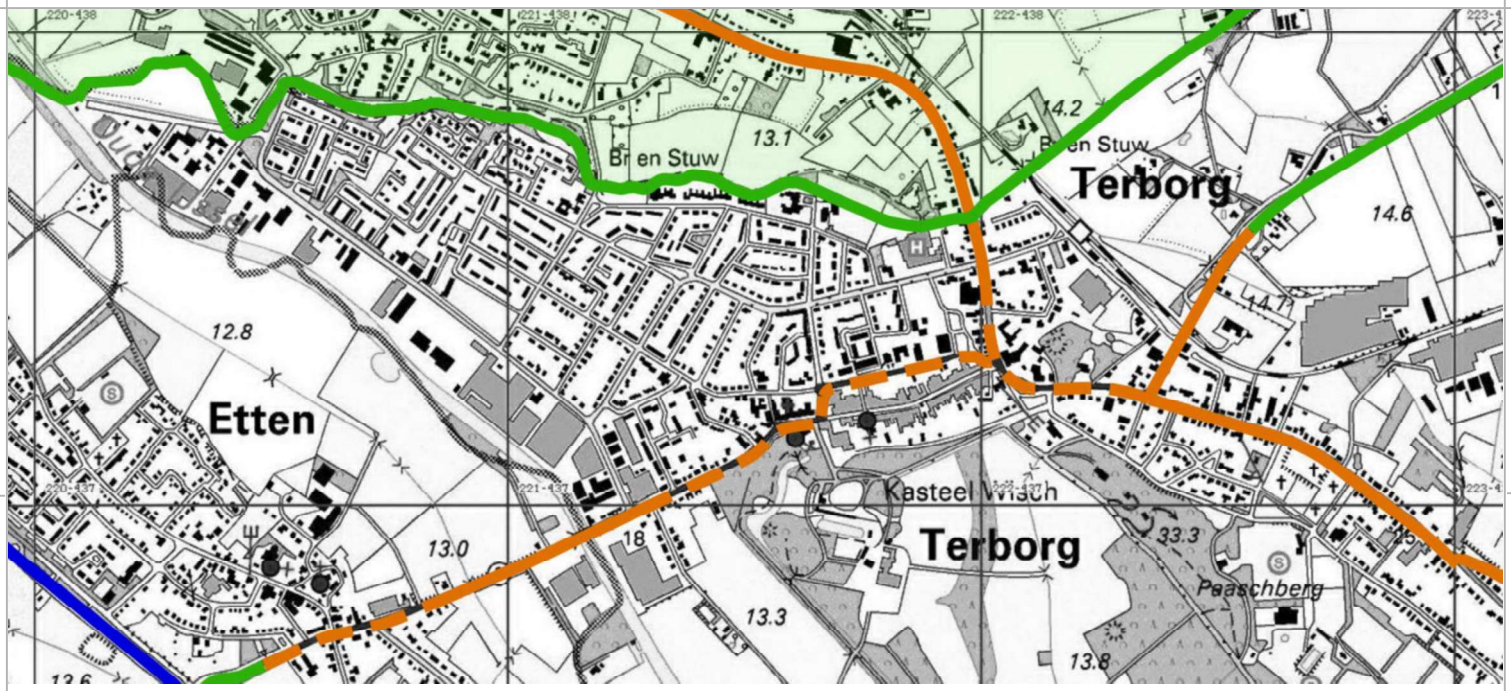






Legenda

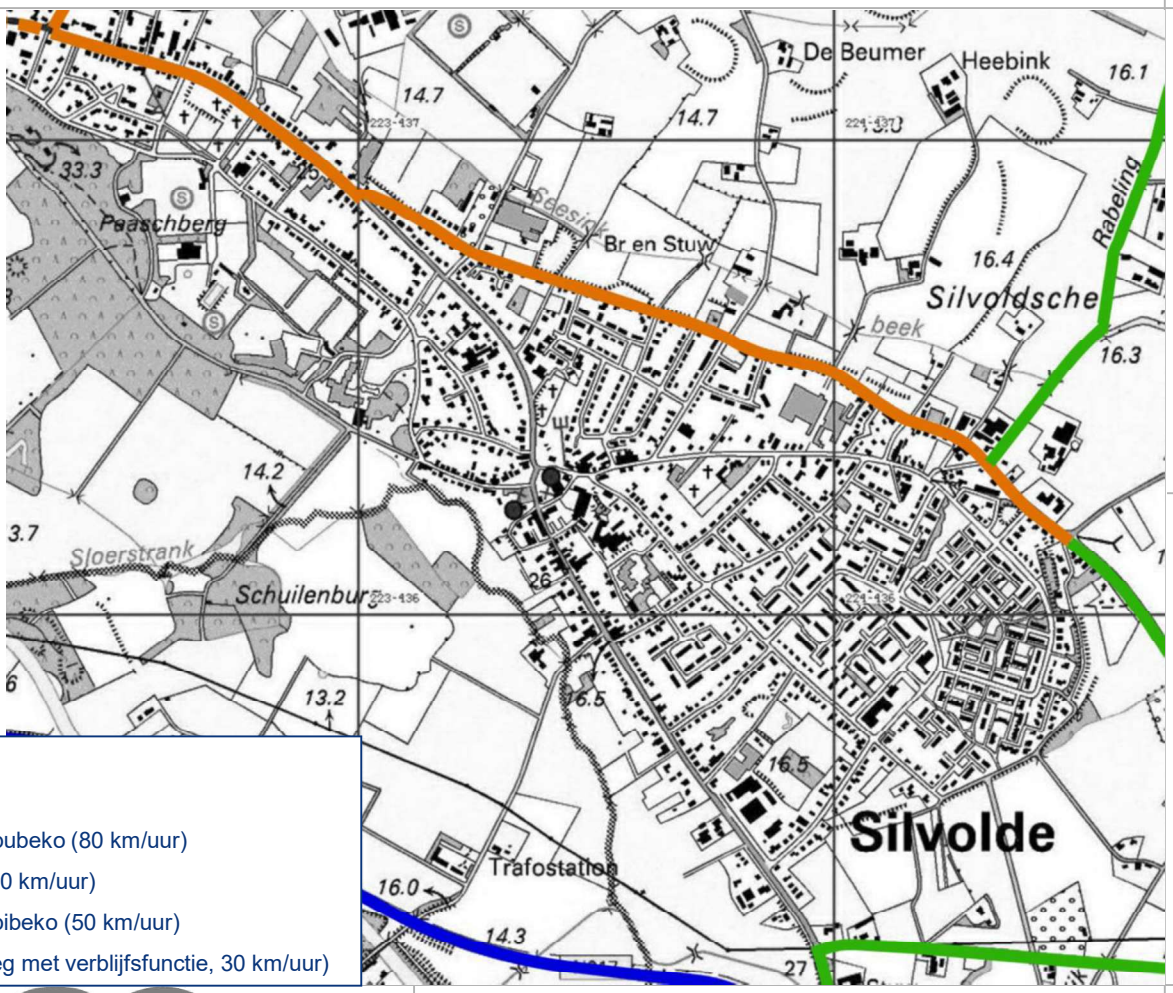
- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg bubeko (80 km/uur)
- erftoegangsweg type I (60 km/uur)
- gebiedsontsluitingsweg bibeko (50 km/uur)
- traverse (doorgaande weg met verblijfsfunctie, 30 km/uur)



Legenda

- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg bubeko (80 km/uur)
- erftoegangsweg type I (60 km/uur)
- gebiedsontsluitingsweg bibeko (50 km/uur)
- traverse (doorgaande weg met verblijfsfunctie, 30 km/uur)

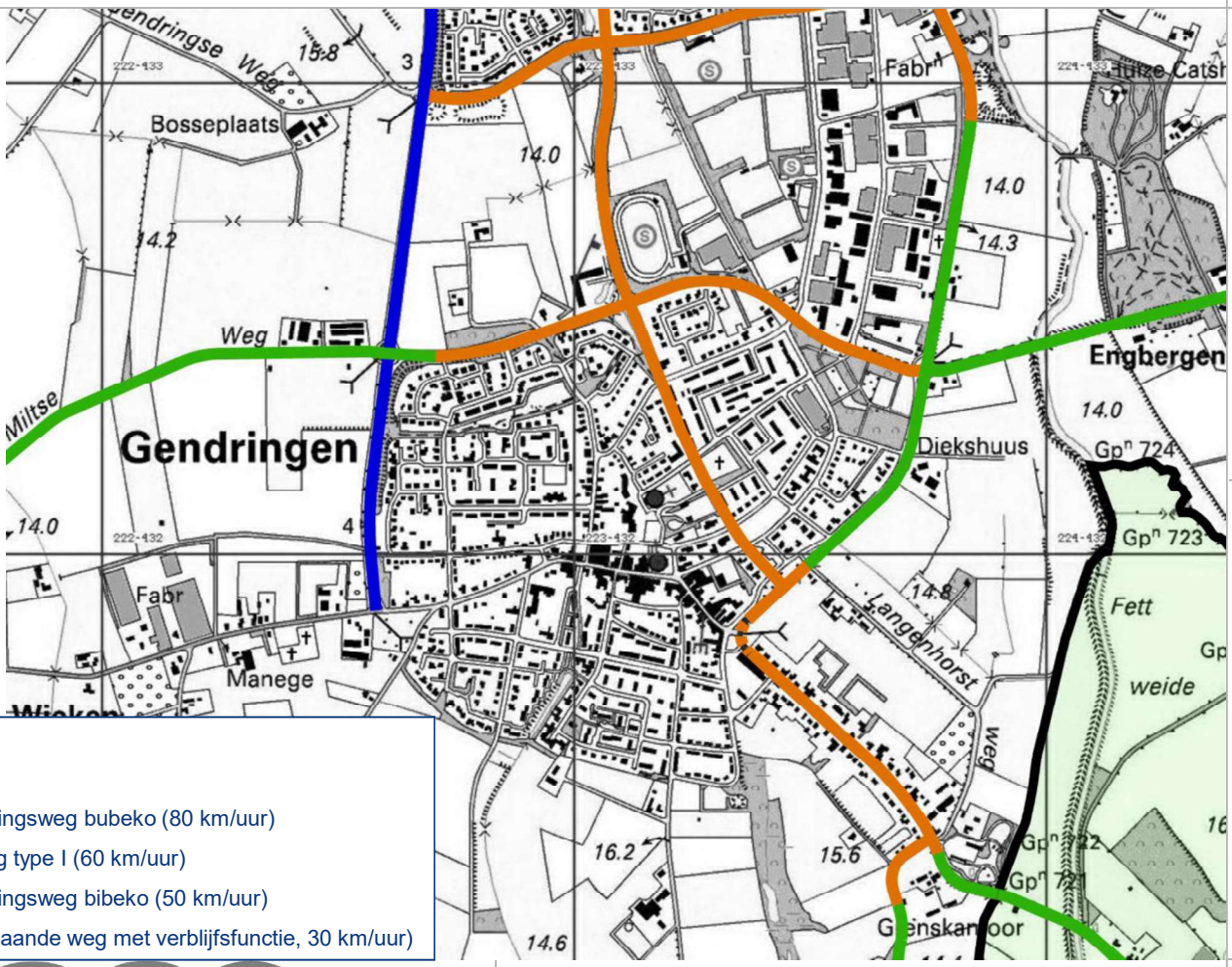
Analyse Visie Beleid Uitvoering



Legenda

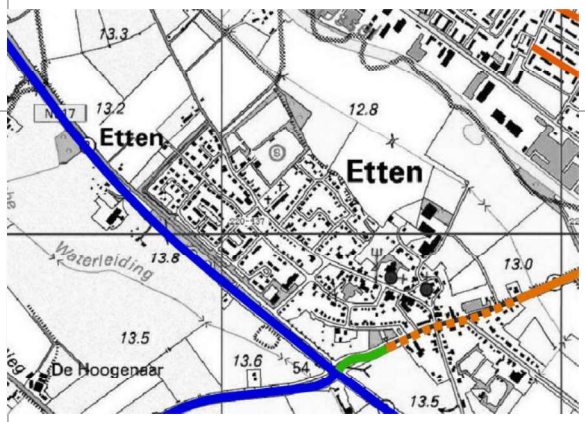
- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg bubeko (80 km/uur)
- erftoegangsweg type I (60 km/uur)
- gebiedsontsluitingsweg bibeko (50 km/uur)
- traverse (doorgaande weg met verblijfsfunctie, 30 km/uur)

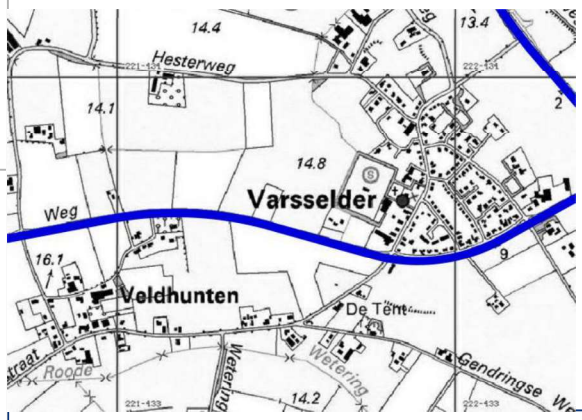
Analyse Visie Beleid Uitvoering

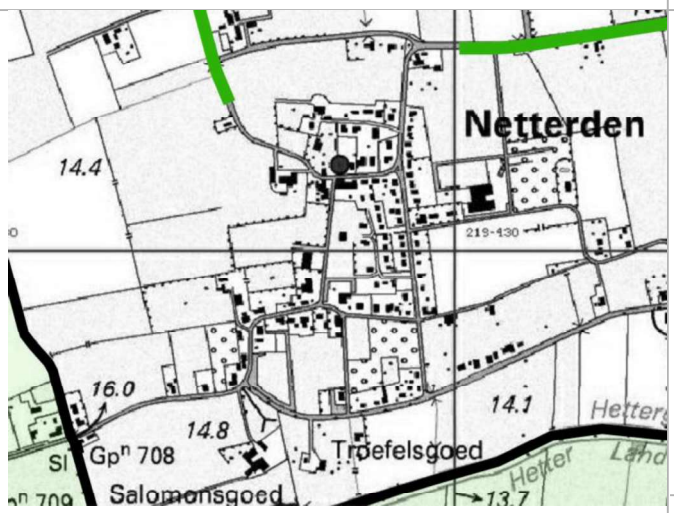


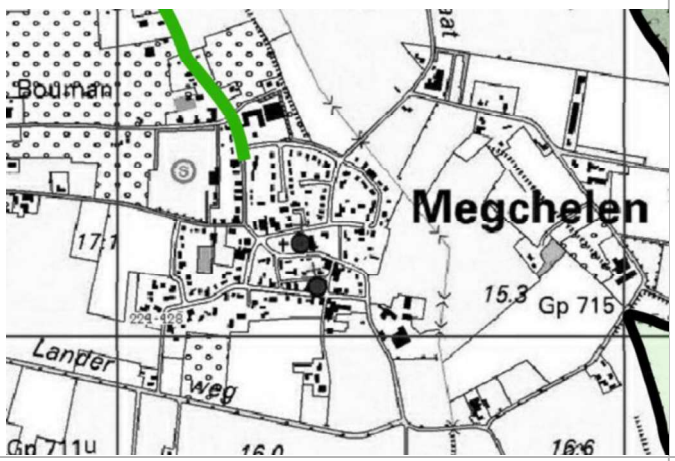
Legenda

- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg bubeko (80 km/uur)
- erftoegangsweg type I (60 km/uur)
- gebiedsontsluitingsweg bibeko (50 km/uur)
- traverse (doorgaande weg met verblijfsfunctie, 30 km/uur)





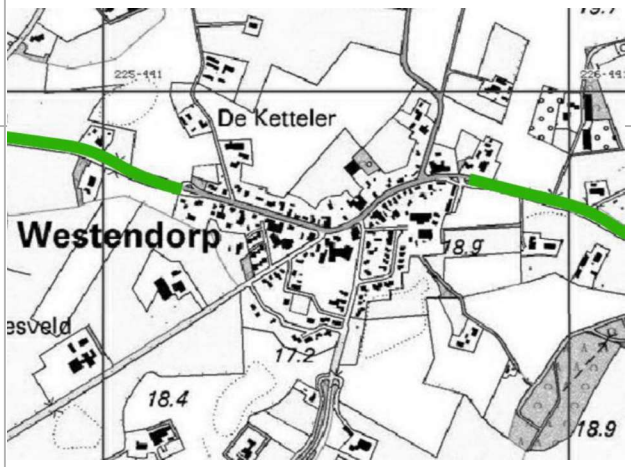


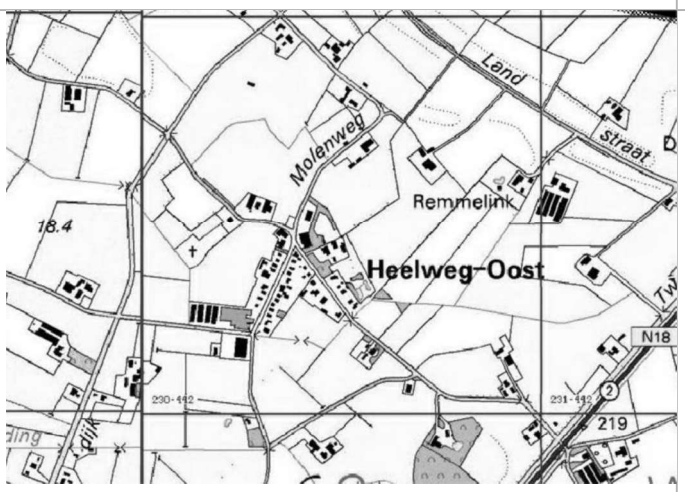


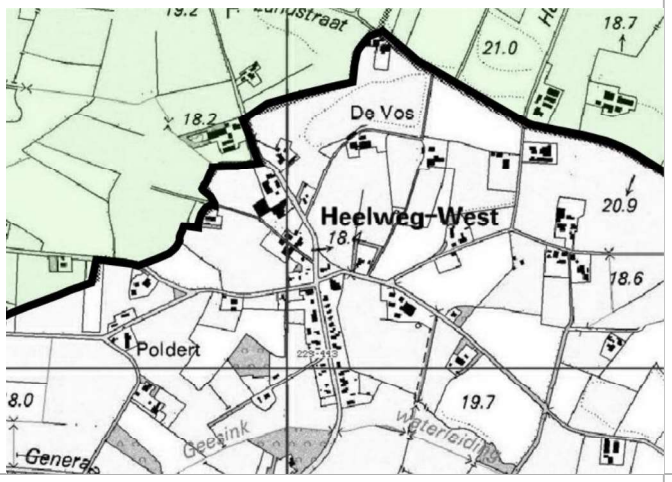
Legenda

- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg bubeko (80 km/uur)
- erftoegangsweg type I (60 km/uur)
- gebiedsontsluitingsweg bibeko (50 km/uur)
- traverse (doorgaande weg met verblijfsfunctie, 30 km/uur)

Analyse Visie Beleid Uitvoering







Legenda

- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg bubeko (80 km/uur)
- erftoegangsweg type I (60 km/uur)
- gebiedsontsluitingsweg bibeko (50 km/uur)
- traverse (doorgaande weg met verblijfsfunctie, 30 km/uur)

Analyse Visie Beleid Uitvoering

Varsseveld
Silvolde
Etten
Gendringen
Zeddam

Netterden
30

Wegencategorisering

kernen

Doorgaand verkeer door kernen

De problematiek van het doorgaande verkeer door Etten en Terborg zal vanuit een regionale aanpak moeten worden opgelost. Het wensbeeld van de gemeente is een afwaardering van de provinciale weg N818 tot erftoegangsweg in combinatie met het versterken van het verbijfskarakter van de Ettensestraat/Walstraat. Een knip ter hoogte van de brug over de Oude IJssel is niet wenselijk, aangezien daarmee de verkeersdruk op de Rijksweg in Gaanderen onaanvaardbaar toeneemt. De snelste en meest geëigende route voor doorgaand verkeer tussen Zeddam en Varsseveld is via de A18/N18. Deze route zou in de bewegwijzering nadrukkelijk moeten worden benoemd.

Op de Ulftseweg/Terborgseweg in Silvolde rijdt doorgaand verkeer tussen Ulft en Varsseveld. Onderzocht is of een randweg aan de zuidoostkant van Silvolde (in combinatie met het opwaarderen van het tracé via de Rabelingsstraat en het afwaarderen van de N818) een effectieve verkeerskundige maatregel is om het doorgaande verkeer door Silvolde te beperken. De conclusie is dat een randweg Silvolde op etmaalbasis erg weinig verkeer aantrekt (ca. 1.500 mvt/etm). De kosteneffectiviteit van een randweg is daarmee gering. Herinrichting van de Ulftseweg/Terborgseweg in combinatie met het afwaarderen van de provinciale weg N818 is de meest effectieve maatregel om doorgaande verkeer uit de kern Silvolde te houden.

De nieuwe aansluiting Emmerich-Ost op de A3 kan zorgen voor doorgaand verkeer door de kern Netterden. Een randweg Netterden is verkeerskundig gezien niet effectief. Deze oplossing zorgt wel voor een afname van verkeer in de kern Netterden (zeker wanneer de maatregel wordt gecombineerd met een knip in de kern), maar levert een forse toename op van verkeer op de route Emmerikseweg (buiten de bebouwde kom) - Papenkampseweg. Verkeerskundig gezien is de realisatie van de ontbrekende schakel N316, gecombineerd met afwaarderen van de Emmerikseweg en Netterdensestraat, de meest gunstige oplossing voor Netterden. Door het creëren van een snelle route via de N316 tussen A12/A3 en A18/N18 blijft de toename van verkeer in Netterden beperkt.

In bijlage 5 zijn de keuzen ten aanzien van de kernen Varsseveld, Terborg, Silvolde, Ulft en Netterden verder uitgewerkt.

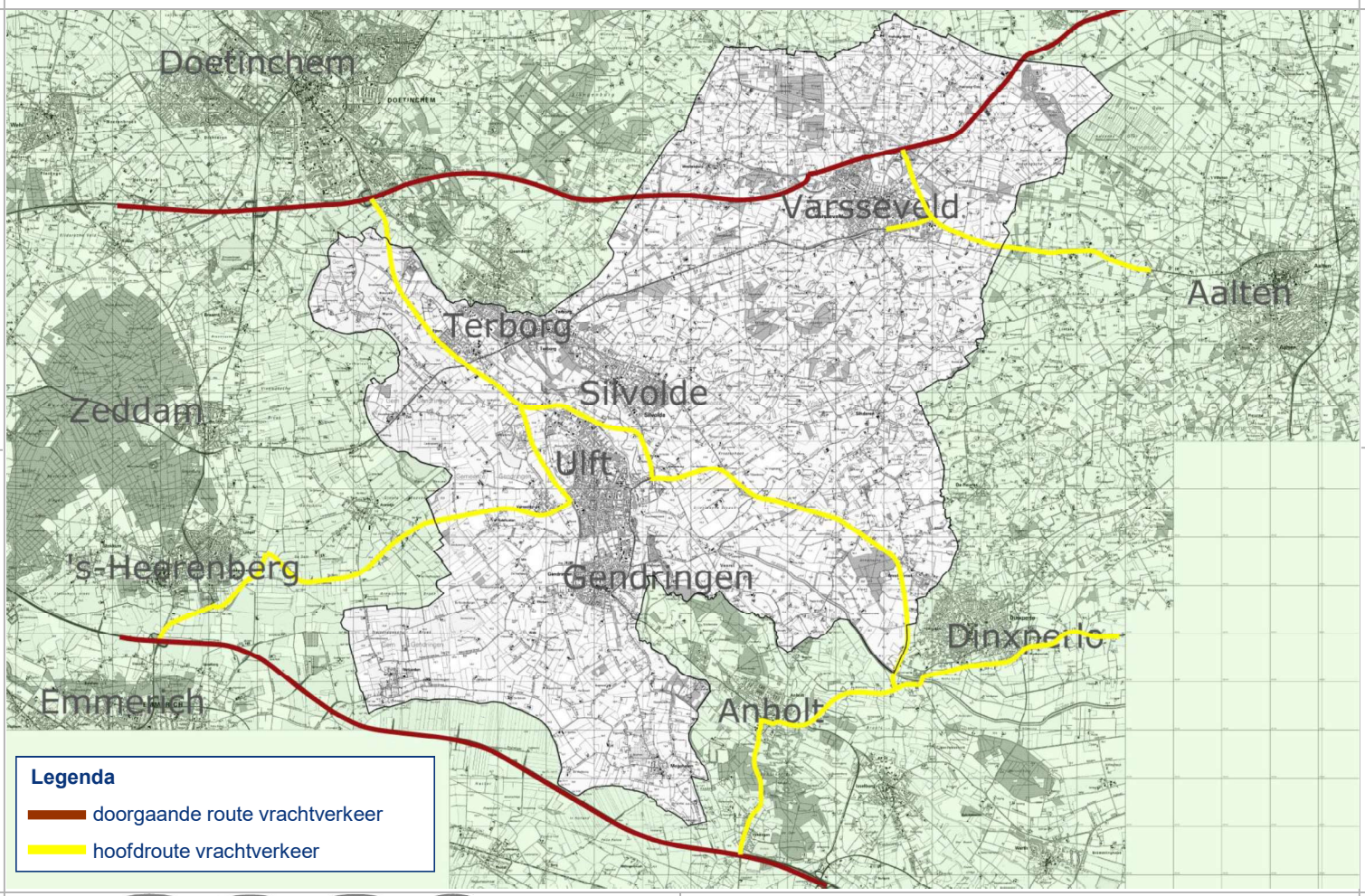
Hoofdroutes vrachtverkeer

Tenzij op een specifieke plek een vrachtwagenverbod wordt ingesteld, mag vrachtverkeer overal rijden. Het is echter wenselijk dat vrachtverkeer zo veel mogelijk over hoofdwegen rijdt en zo min mogelijk door de bebouwde kom. In verband met bijvoorbeeld de bevoorrading van winkels is het niet mogelijk om vrachtverkeer overal te weren.

Binnen de gemeente liggen enkele bestemmingen waar veel vrachtverkeer naartoe rijdt. Voor deze bestemmingen geldt een voorkeursroute naar de regionale en (inter)nationale hoofdroutes. De routes binnen de gemeente lopen allemaal via regionale gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen zijn goed ingericht en geschikt voor vrachtverkeer. In de praktijk zullen veel van deze routes dan ook al worden gebruikt door het vrachtverkeer.

Inrichtingsmaatregelen kunnen helpen om het 'sluipen' binnendoor te voorkomen. Op het moment dat de doorgaande (voorkeurs)route sneller is, zal het verkeer die route ook gaan gebruiken. Navigatiesystemen spelen ook een belangrijke rol, deze zijn echter moeilijk te beïnvloeden. Dit is een punt dat vanuit regionaal verband zal moeten worden opgepakt.

Hoofdroutes vrachtverkeer



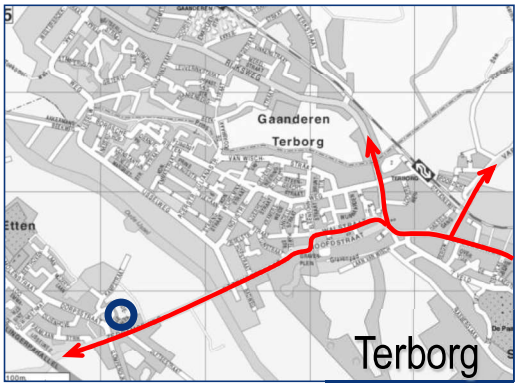
Uitrukroutes hulpdiensten

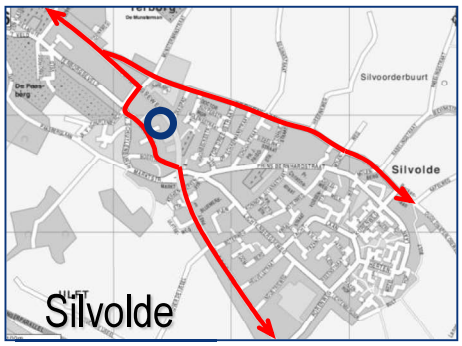
Brandweer, ambulance en politie moeten snel ter plaatse kunnen zijn als er nood is. Binnen Oude IJsselstreek zijn verschillende locaties van waaruit de hulpdiensten uitrukken. Vanaf deze locaties rijden zij zoveel mogelijk over vaste uitrukroutes richting hun bestemming.

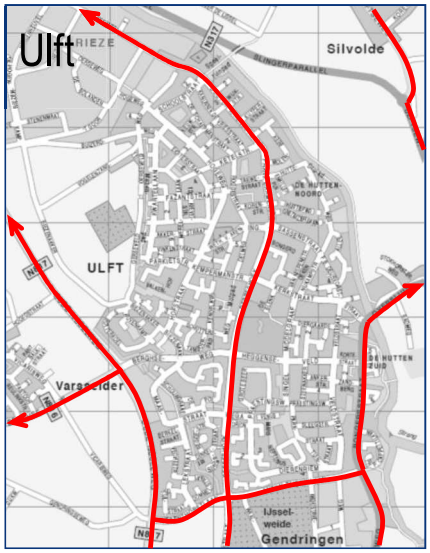
Op deze hoofdroutes moeten de hulpdiensten goed kunnen doorrijden. Daarbij zijn de sirenes een belangrijk hulpmiddel, maar ook de inrichting van de weg speelt een belangrijke rol in de snelheid van de hulpdiensten.

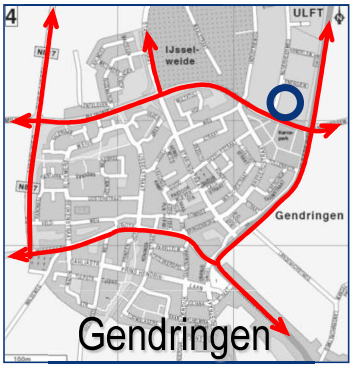
De uitrukroutes lopen zoveel mogelijk via gebiedsontsluitingswegen, maar dat is niet altijd mogelijk. Daar waar een uitrukroute via een erftoegangsweg loopt, moet in de inrichting een evenwicht worden gezocht tussen het verblijfskarakter van de weg en de kwaliteit van de uitrukroute. Bij herinrichting van wegen die aangemerkt zijn als uitrukroutes worden de hulpdiensten in een vroeg stadium betrokken.

Uitrukroutes hulpdiensten









Legenda

- Uitrukroute hulpdiensten
- locatie hulpdienst

Voorkeursroutes landbouwverkeer

De gemeente Oude IJsselstreek heeft een groot buitengebied met veel agrarische bedrijven. Het landbouwverkeer dat een gevolg is van deze agrarische activiteiten moet ook ruimte krijgen om over de wegen te rijden. Er zijn echter plekken waar landbouwvoertuigen niet gewenst zijn, zoals in woonwijken, langs scholen en op wegen met een hoge maximumsnelheid. Daarom is een netwerk opgesteld met voorkeursroutes voor landbouwverkeer. Deze voorkeursroutes gelden voor landbouwverkeer dat over een grotere afstand gebruik moet maken van de openbare weg, zoals loonbedrijven.

De wegen die onderdeel vormen van de voorkeursroutes zijn allemaal geschikt voor grote voertuigen (of worden geschikt gemaakt). Dit zijn over het algemeen erftoegangswegen type I.

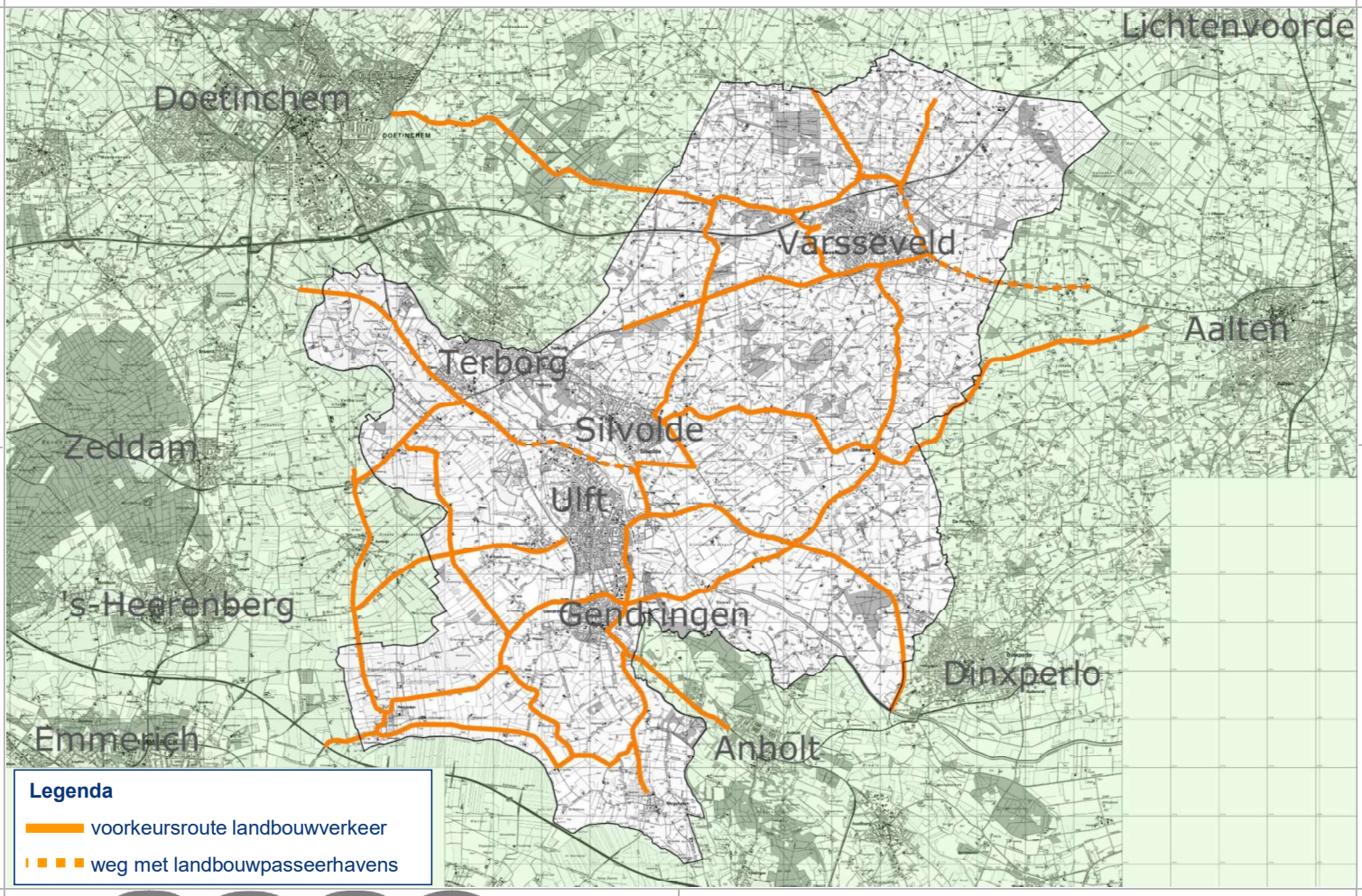
Daar waar het onvermijdelijk is dat landbouwverkeer over een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom rijdt, worden in overleg met de provincie landbouwpasseerhavens aangelegd. Dit zijn plekken waar het landbouwverkeer de hoofdrijbaan moet verlaten om het overige verkeer te laten passeren.

Overigens is op de overige wegen landbouwverkeer wel toegestaan, tenzij een verbod voor deze voertuigen is ingesteld

Wel doet de gemeente het nodige om verkeersknelpunten te verminderen of beter nog, te vermijden:

- Meewerken aan het doorlopend verbeteren van de verkaveling: zorgen dat zoveel mogelijk kavels bij elkaar liggen op een zo klein mogelijke afstand van het erf.
- De groeimogelijkheden en functieverandering van erven afstemmen op wat de infrastructuur ter plaatse aan kan.

Voorkeursroutes landbouwverkeer



Regionaal fietsnetwerk

Op afstanden tot ongeveer 10 kilometer is de fiets een goed alternatief voor de auto. De opkomst van de elektrische fiets vergroot deze concurrentiepositie van de fiets en vergroot de actieradius van de fietser.

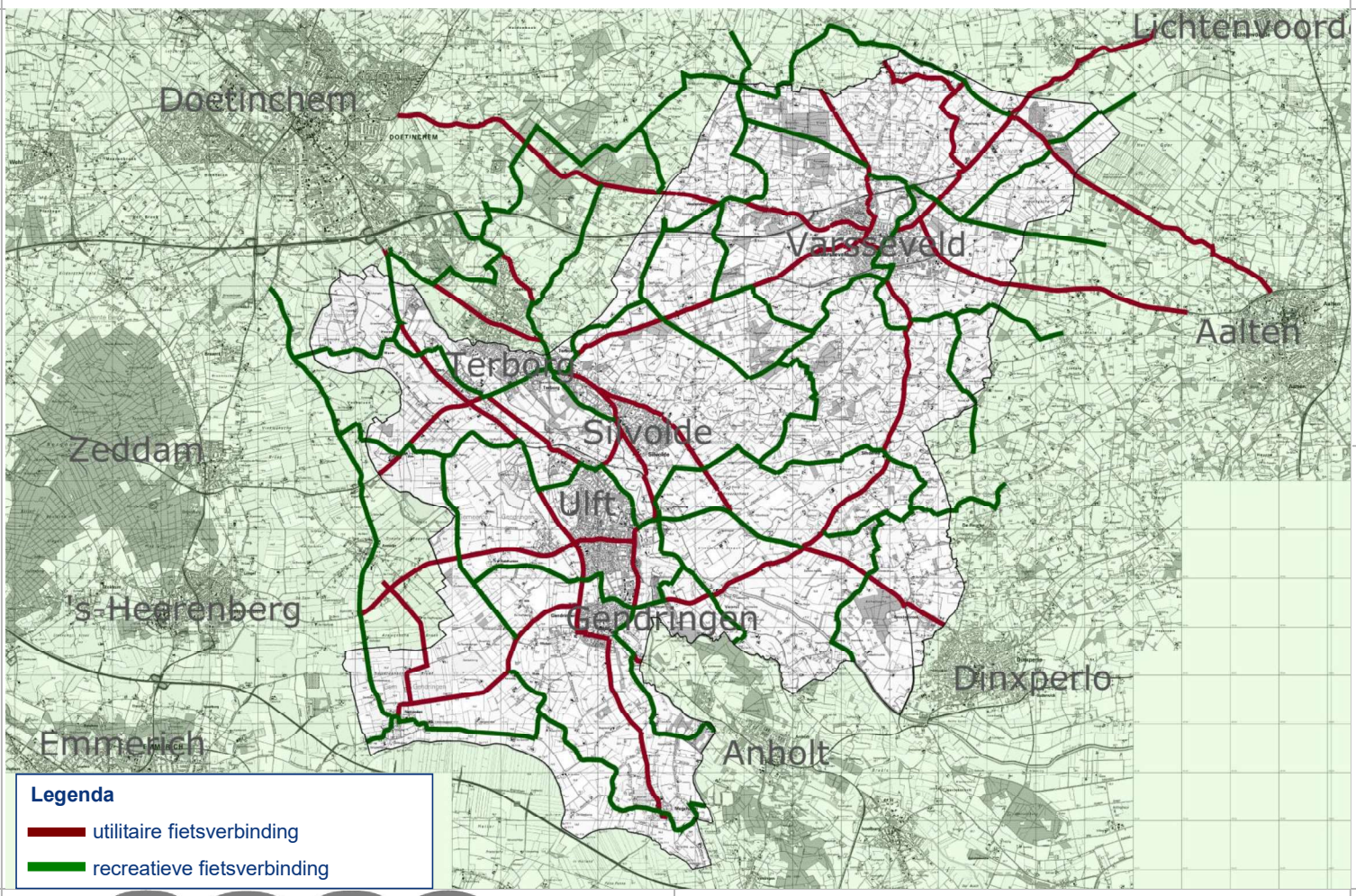
Om het fietsgebruik te stimuleren zijn rechtstreekse, comfortabele en veilige fietsroutes een vereiste. Zowel voor woon-werk verkeer als voor de schoolgaande jeugd. Het regionale fietsnetwerk voorziet in directe fietsroutes tussen de kernen. Op deze routes wordt extra aandacht besteed aan de positie van de fietser. Of een fietspad of fietsstrook noodzakelijk is, hangt af van de functie van de weg. Voor de inrichtingseisen van fietsvoorzieningen wordt de Ontwerpwijzer Fiets (CROW publicatie 230) aangehouden. De eisen die aan een goed fietsnetwerk worden gesteld zijn daarbij het uitgangspunt (zie tabel).

Voor de recreatieve fietser is een directe route minder van belang. Belangrijker is de beleving van de omgeving. Daarom is onderscheid gemaakt tussen een utilitair fietsnetwerk en een recreatief netwerk. Dit recreatieve fietsnetwerk maakt meer gebruik van landwegen in plaats van fietspaden langs doorgaande wegen.

Het fietsnetwerk in Oude IJsselstreek is onderdeel van een fietsnetwerk door de gehele Achterhoek.

Netwerkeis	Toelichting
Samenhang	De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers
Directheid	De fietsinfrastructuur biedt de fietsers steeds een zo direct mogelijke route
Aantrekkelijkheid	De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk en sociaal veilig is
Veiligheid	De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeerveiligheid van fietsers en overige weggebruikers
Comfort	De fietsinfrastructuur maakt een comfortabele en vlotte doorstroming van het fietsverkeer mogelijk
Stallingruimte	Met voldoende en goed gesitueerde stallingruimte worden fietsers maximaal gefaciliteerd in hun parkeerbehoefte, neemt het aantal los geplaatste fietsen af en wordt een positieve bijdrage geleverd aan de kwaliteit van de openbare ruimte

Regionaal fietsnetwerk



Hoofdfietsroutes in kernen

Het regionale fietsnetwerk doet ook de kernen binnen Oude IJsselstreek aan. Dit is belangrijk omdat de fietsers veelal wonen of werken in de kernen. Voor de recreatieve fietsers vormen de kernen rustpunten waar genoten kan worden van een kopje koffie of een ijsje.

Binnen de kernen is behoefte aan een uitgebreider fietsnetwerk dan het regionale netwerk biedt. Juist binnen de kern is de fiets een uitstekend vervoermiddel. Dus ook voor deze verplaatsingen, zoals boodschappen doen of naar school fietsen, zijn veilige fietsvoorzieningen nodig.

Hoofdfietsroutes in de kernen worden veilig en overzichtelijk ingericht voor de fiets. Hierbij valt te denken aan een goede verlichting en voldoende uitzicht bij kruispunten. Het wil niet zeggen dat op alle hoofdfietsroutes fietspaden of fietsstroken aanwezig moeten zijn. Binnen verblijfsgebieden (30 km/uur zones) worden in principe geen fietspaden of stroken toegepast. Fietsers rijden hier op de weg.

Op gebiedsontsluitingswegen worden in principe altijd fietsvoorzieningen toegepast. De keuze tussen een fietspad of een fietsstrook hangt af van de intensiteit van het autoverkeer (bij meer dan 8.000 mvt/etm hebben fietspaden de voorkeur) en van omgevingsfactoren, zoals de beschikbare ruimte en het aantal erfaansluitingen.

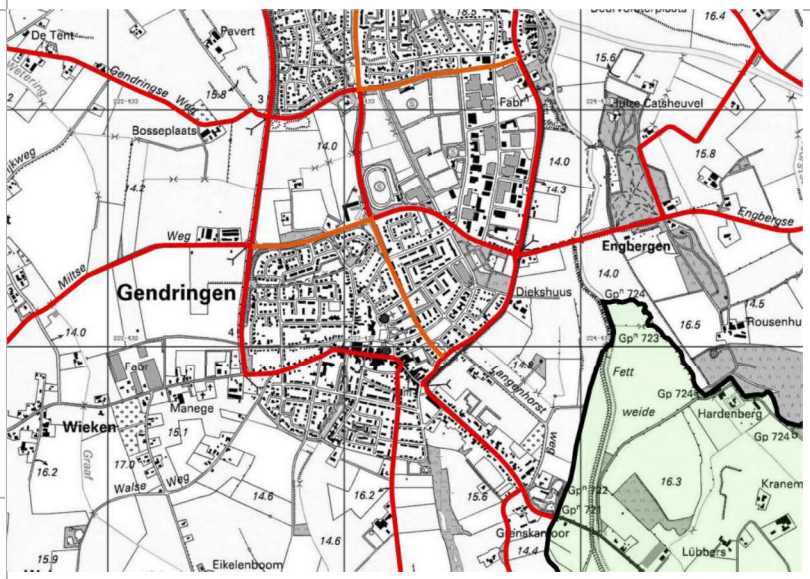
Schoolroutes

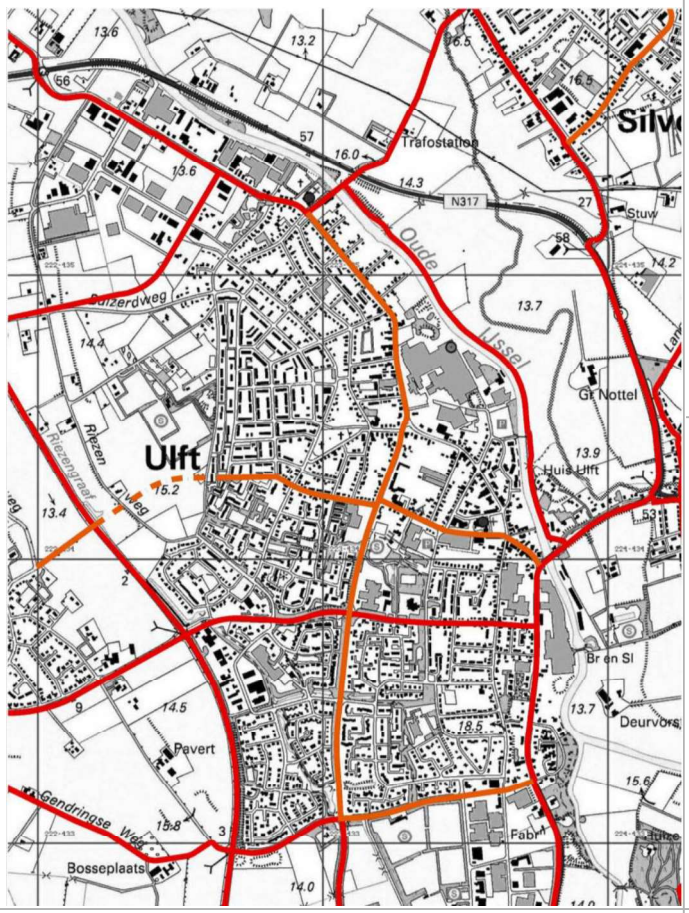
In het fietsnetwerk is speciale aandacht voor schoolroutes. Schoolkinderen moeten (eventueel onder begeleiding van een ouder) veilig naar school kunnen fietsen. Op deze schoolroutes wordt sneller de keus gemaakt voor fietspaden en oversteekplekken worden overzichtelijk ingericht.

Fietsparkeren

Om fietsen te stimuleren zijn niet alleen goede fietsvoorzieningen, maar ook goede fietsparkeervoorzieningen nodig op attractieve plekken, zoals winkelcentra en stations.

Hoofdfietsroutes in de kernen

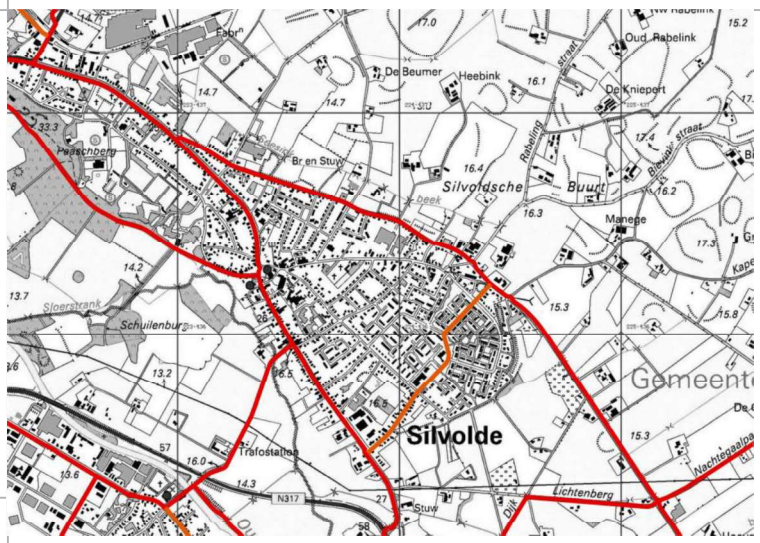


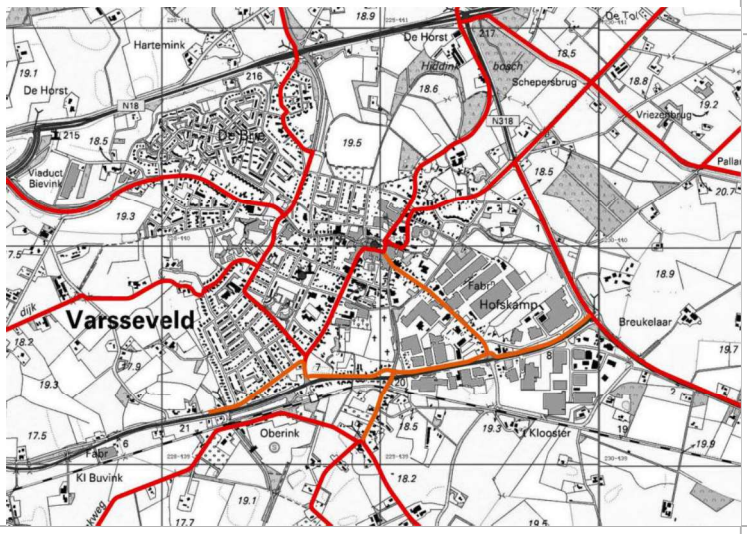


Legenda

- regionaal fietsnetwerk (utilitair + recreatief)
- lokale fietsverbinding
- nog aan te leggen fietsverbinding

Analyse Visie Beleid Uitvoering

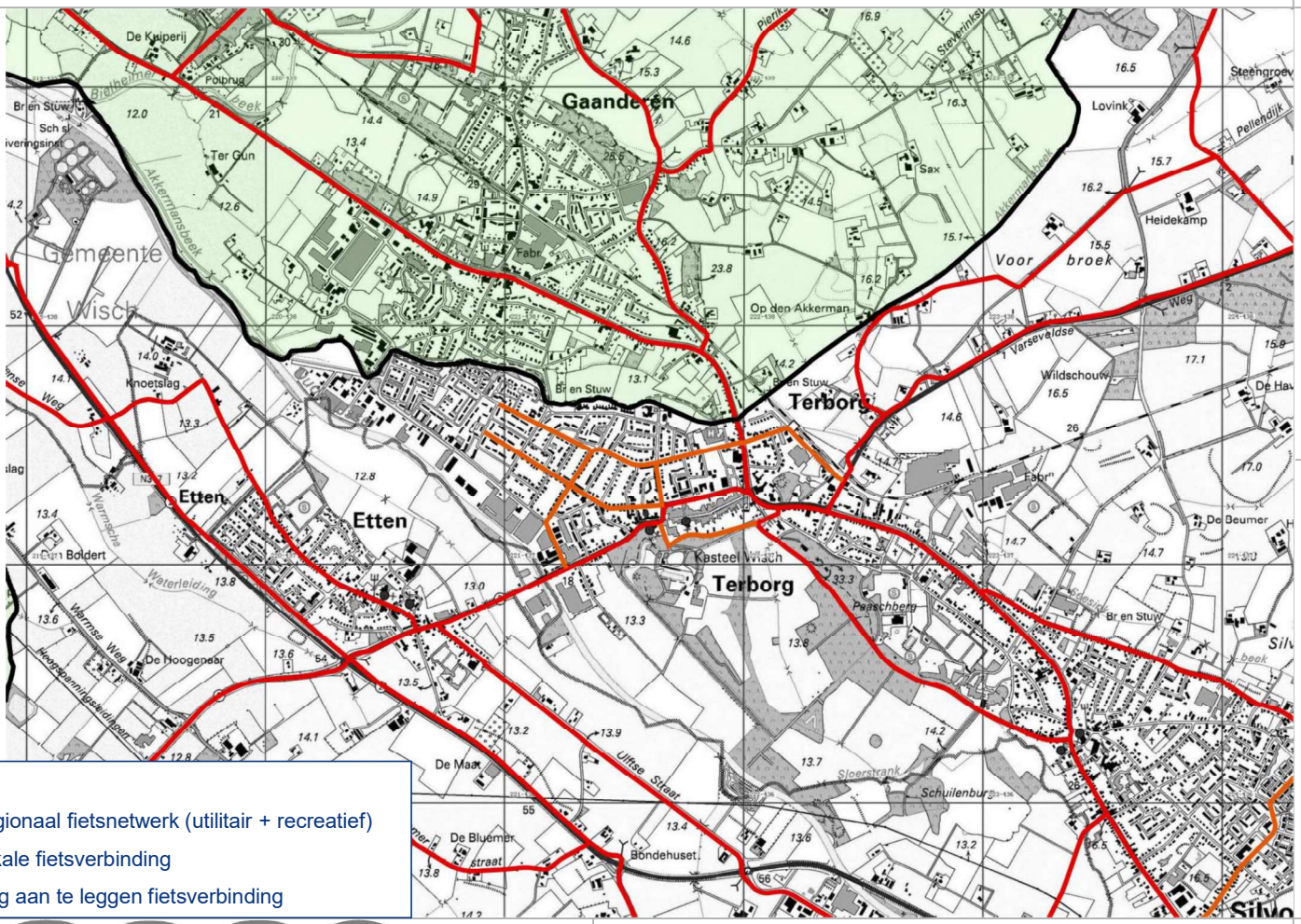




Legenda

- regionaal fietsnetwerk (utilitair + recreatief)
- lokale fietsverbinding
- nog aan te leggen fietsverbinding

Analyse Visie Beleid Uitvoering



Legenda

- regionaal fietsnetwerk (utilitair + recreatief)
- lokale fietsverbinding
- nog aan te leggen fietsverbinding

Analyse Visie Beleid Uitvoering

Openbaar vervoer netwerk

De afgelopen jaren zijn alle openbaar vervoerdiensten binnen de gemeente Oude IJsselstreek uitgevoerd door Syntus. Vanaf eind 2010 gaat het busvervoer over naar Arriva (het treinvervoer vanaf 2012). Deze overgang van vervoerder heeft naar verwachting geen directe consequenties voor het openbaar vervoeraanbod in de gemeente Oude IJsselstreek.

Binnen het openbaar vervoernetwerk in Oude IJsselstreek kan onderscheid worden gemaakt naar drie niveaus:

- minimaal niveau aan openbaar vervoer in buitengebied en kleine kernen door middel van buurtbus en Regiotaxi;
- busbediening grotere kernen met streekbusvervoer (frequentie 2x per uur) en buurtbus;
- station Terborg en Varsseveld zijn lokale vervoersknooppunten. Deze moeten als zodanig worden ingericht met voldoende parkeerruimte voor auto (P+R) en fietsenstallingen. Ook moet goede informatievoorziening aanwezig zijn.

Ontwikkelingen openbaar vervoernetwerk

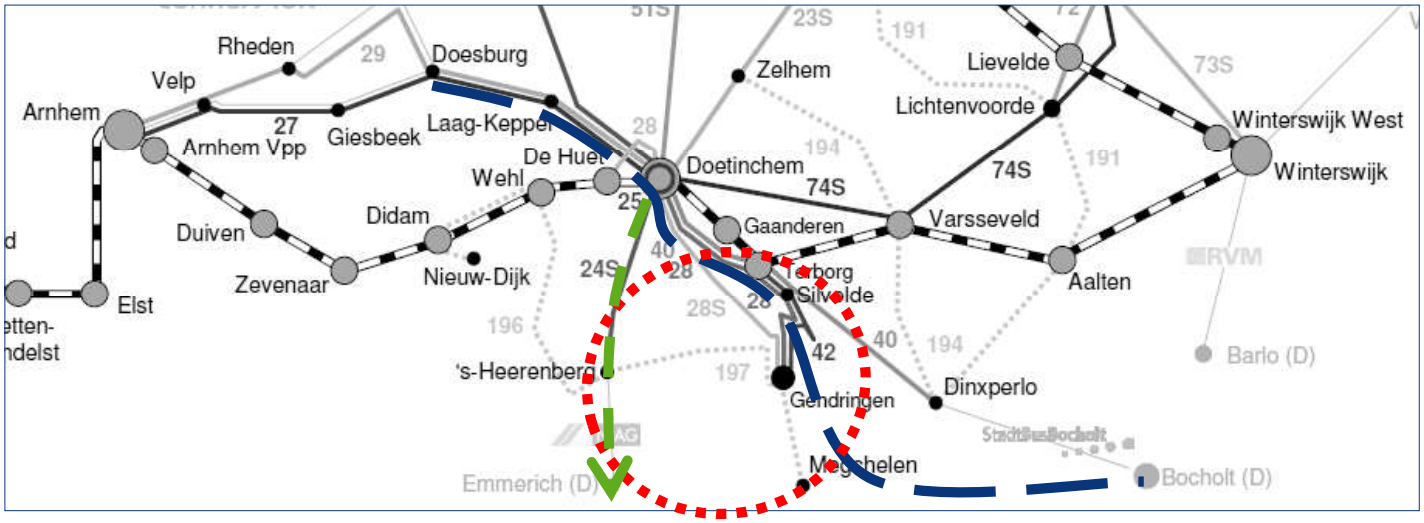
In aanvulling op het huidige openbaar vervoernetwerk vinden er op dit moment drie studies plaats naar nieuwe openbaar vervoerverbindingen:

- een derde buurtbus binnen de gemeente. Deze buurtbus rijdt een ronde tussen de kernen Terborg, Sinderen, Gendringen, Ulft en Etten;
- een buslijn tussen Doetinchem, Emmerich (D), Kleve (D) en Nijmegen;
- een mogelijke openbaar vervoerverbinding die ongeveer de Oude IJssel volgt van Doesburg, via Doetinchem, Ulft naar Bocholt (D).

Weginrichting

Om te kunnen concurreren met de auto, is het voor een busdienst van belang dat de bus goed door kan rijden. Verkeersremmende voorzieningen als drempels en zeer krappe rotondes zijn erg hinderlijk voor bussen. Op wegen waarover bussen rijden moeten deze dan ook zoveel mogelijk worden vermeden. Een goed compromis zijn busvriendelijke verkeersdrempels voor 30 en 60 km/uur zones.

Regionaal openbaar vervoernetwerk



Ontwikkelingen:

OV verkenning: Doetinchem, Emmerich, Kleve, Nijmegen

Extra buurtbus: Terborg – 's-Heerenberg en Terborg - Megchelen

OV verkenning: Doesburg, Doetinchem, Ulft, Bocholt

Verbetering en verdubbeling spoorlijn Arnhem - Winterswijk

Parkeerbeleid

gemeente Oude IJsselstreek

Gemeentelijke verantwoordelijkheid

Het opstellen van parkeerbeleid is een autonome taak van gemeenten. Parkeerbeleid is van belang in verband met de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in woonwijken, bedrijventerreinen en (winkel)centra. Andersom is het ook een onderwerp van ruimtelijke inrichting/locatiebeleid. Door het juiste bedrijf of kantoor op de juiste plaats te vestigen, kunnen onnodige verkeersbewegingen en problemen met parkeerruimte worden voorkomen. Via parkeerbeleid kan de gemeente de verdeling van de schaarse parkeerruimte reguleren en overlast voorkomen. Door autonome ontwikkelingen en de invoering van 'Anders betalen voor mobiliteit' (kilometerheffing), wordt het autobezit in de toekomst goedkoper. Hiermee zal de druk op de aanwezige parkeerruimte in de komende jaren toenemen.

Beleidskader parkeren

Het gemeentelijke beleidskader parkeren is in november 2008 vastgesteld door de Raad. Uitgangspunt van dit parkeerbeleid is dat er voldoende parkeergelegenheid is, zodat de hinder als gevolg van zoekgedrag en/of foutief geparkeerde auto's wordt voorkomen. Dit betekent dat de parkeercapaciteit waar nodig wordt uitgebreid (vraagvolgend beleid) en dat in overleg met de politie en gemeentelijke BOA's (buitengewone opsporingsambtenaren) wordt beoordeeld of proactieve handhaving op hinderlijk en foutief geparkeerde auto's mogelijk is. In de centra van de kernen kan door het invoeren van een blauwe zone de parkeerduur worden gereguleerd (voorkomen langparkeren).

In het centrum van Varsseveld is de invoering van een blauwe zone in 2010 als proef opgestart. Bij de toepassing van de landelijke parkeerkencijfers van het CROW wordt uitgegaan van de bovengrens: dat is de gemeentelijke parkeernorm.

Parkeernormen Oude IJsselstreek (nieuwe situaties)

De CROW-stedelijkheidscategorie van Oude IJsselstreek is 'weinig stedelijk' (kernen Ulft, Gendringen, Terborg, Silvolde en Varsseveld) en 'niet stedelijk' voor de overige kernen in de gemeente. In nieuwe situaties (die bij het gereedkomen van dit plan nog niet in procedure zijn) worden parkeernormen gebruikt als uitgangspunt bij de raming van de parkeerbehoefte. De parkeernormen kennen een bandbreedte (een minimum- en een maximumnorm). In principe geldt de maximale parkeernorm. Alleen wanneer aannemelijk kan worden gemaakt dat er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn kan de gemeente toestaan dat van dit maximum wordt afgeweken.

In bijlage 6 zijn de te hanteren parkeernormen weergegeven per hoofdfunctie.

Parkeerbeleid

Parkeernormen in relatie tot bestemmingsplannen

Een van de consequenties van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), die per 1 juli 2008 in werking is getreden, is dat parkeernormen op den duur alleen nog juridisch van kracht zijn via het bestemmingsplan. Onder de oude Wro waren parkeernormen op twee manieren van kracht: via een bestemmingsplan en via een bouwverordening; het bestemmingsplan ging daarbij boven de bouwverordening. De bouwverordening was een vangnet voor het geval dat parkeernormen in het bestemmingsplan ontbreken.

De nieuwe Wro voorziet in eenvoudigere regels. De bouwverordening bevat geen stedenbouwkundige regels meer, en dus ook geen parkeernormen. Deze zijn alleen juridisch van kracht via het bestemmingsplan[1]. Voor het hele grondgebied van de gemeente moeten bestemmingsplannen worden vastgesteld, die elke tien jaar moeten worden geactualiseerd. In het bestemmingsplan kan worden verwezen naar de parkeernormen die in dit GVVP zijn opgenomen. De normen uit dit GVVP blijven dan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan van toepassing.

[1] Tot 1 juli 2013 geldt een overgangsfase tussen de oude WRO en de nieuwe Wro.

Parkeerproblemen in bestaande woonwijken

De bestaande woongebieden zijn over het algemeen met lagere parkeernormen ontworpen dan de nieuwbouw. De samenstelling van de bestaande woongebieden is echter ook anders en het autobezit is veelal lager. Soms is er sprake van kleine bedrijvigheid in de bestaande woonwijken. De parkeerbehoefte per wijk kan als gevolg van verschillen in bevolkingssamenstelling en ruimtelijke opbouw sterk variëren. Eventuele parkeervraagstukken in bestaande wijken kunnen daarom niet worden benaderd door een simpele toetsing aan parkeernormen. Er is maatwerk nodig, maar wel volgens vaste spelregels, zodat in gelijke situaties ook gelijk gehandeld wordt.

Parkeerbeleid

Spelregels

De gemeente hanteert de volgende spelregels:

- Vaststellen van het probleem door een parkeeronderzoek (tellingen van het aantal parkeerplaatsen en geparkeerde auto's). De hoeveelheid fout (of in het groen) geparkeerde auto's wordt als maat gehanteerd voor de ernst van het parkeerprobleem.
- Indien maatregelen noodzakelijk zijn, dan eerst het gebruik van bestaande parkeervoorzieningen optimaliseren, vervolgens zo nodig extra parkeerplaatsen aanleggen. Of uitbreiding van parkeerplaatsen op een bepaalde plaats mogelijk is, hangt af van inhoudelijke aspecten (veiligheid, kwaliteit van de openbare ruimte en bereikbaarheid voor hulpdiensten) en procedurele aspecten (juridisch kader, grondeigendom en kosten). De aanleg van extra parkeerplaatsen wordt zoveel mogelijk gecombineerd met andere werkzaamheden aan de weg (werk met werk maken).
- Als laatste mogelijkheid: parkeerregulering. Vooralsnog is het uitgangspunt dat er geen betaald parkeren wordt ingevoerd in Oude IJsselstreek. Vergunninghoudersparkeren is wel een mogelijkheid en kan worden geregeld via een parkeerverordening. Dit brengt wel administratieve lasten met zich mee.

Gebruik optimaliseren

Bij het oplossen van parkeerproblemen wordt vaak direct gedacht aan het aanleggen van extra parkeerplaatsen, meestal in het groen. Soms zijn er echter ook andere mogelijkheden:

- Mogelijkheden van dubbelgebruik onderzoeken (op acceptabele loopafstand van maximaal 100 meter);
- Fysieke afscherming van de plaatsen waar foutgeparkeerd wordt;
- Verscherpt toezicht (tijdelijk intensieve controle op foutparkeren);
- Tegengaan parkeren caravans en/of aanhangers op grond van APV;
- Betere aanduiding van parkeervakken.

Parkeerplaatsen aanleggen

Indien optimalisering van het gebruik van bestaande parkeerplaatsen geen oplossing biedt, zal de aanleg van extra parkeerplaatsen de enige mogelijkheid zijn om de parkeerproblemen op te lossen. In dat geval wordt uitgezocht waar hiervoor de beste mogelijkheden zijn:

- Indien de 'bron' van het parkeerprobleem in een andere straat ligt dan waar het parkeerprobleem zich manifesteert, gaat de voorkeur uit naar uitbreiding van parkeercapaciteit bij de bron;
- Indien dat niet mogelijk is, gaat de voorkeur uit naar uitbreiding van parkeercapaciteit op de plaats waar het parkeerprobleem zich manifesteert;
- Indien ook dat niet mogelijk is, kunnen extra parkeerplaatsen op een andere locatie in de directe omgeving worden gerealiseerd. Dit is echter alleen zinvol als parkeren op de plaats waar het parkeerprobleem zich nu manifesteert, met fysieke maatregelen (bijvoorbeeld een haag, hek of paaltjes) kan worden tegengegaan.

Parkeerbeleid

gemeente Oude IJsselstreek

Parkeren vrachtwagens

Speciale aandacht is nodig voor het parkeren van vrachtwagens in woonwijken. Er wordt vaak geklaagd, niet alleen vanuit oogpunt van onveiligheid maar ook vanwege (geluids)overlast. Het is dan ook goed om voor deze voertuigen een algemeen parkeerverbod binnen de bebouwde kom in te stellen. Dit betekent echter wel dat er alternatieve locaties moeten zijn die aan bepaalde voorwaarden voldoen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om:

- voldoende beschikbare ruimte;
- goed toegankelijk vanaf hoofdwegennet;
- dichtbij bebouwde kom vanwege bereikbaarheid en sociale veiligheid;
- geen of weinig direct omwonenden vanwege mogelijke overlast;
- geschikte bestrating.

Op het eerste gezicht lijken vooral de (grotere) bedrijventerreinen hiervoor in aanmerking te komen. Nader onderzoek is noodzakelijk net als goed overleg met belangenorganisaties als bijvoorbeeld de EVO.

Verkeersveilig weggedrag

Permanente verkeerseducatie

Bij 95% van de verkeersongevallen is een menselijke fout (mede)oorzaak. Het veiliger maken van het verkeer richt zich daarom in (steeds) grote(re) mate op het veranderen van het gedrag van verkeersdeelnemers. Gemeente Oude IJsselstreek streeft naar een intensivering van permanente verkeerseducatie in samenwerking met het ROVG en VVN en een zichtbare handhaving door regiopolitie en de inzet van gemeentelijke handhavers (BOA's).

Doelgroepen

De essentie van permanente verkeerseducatie is dat mensen hun leven lang verkeerseducatie krijgen. Permanente verkeerseducatie richt zich op zes doelgroepen, waarin alle leeftijdscategorieën zijn vertegenwoordigd (0-4 jaar, 4-12 jaar, 12-16 jaar, 16-24 jaar, 24-65 jaar en 65+).

Uit landelijke cijfers blijkt dat het gebruik van een nieuw vervoermiddel relatief veel ongevallen veroorzaakt. In de permanente verkeerseducatie ligt de focus dan ook op de fiets (4-12 jaar), bromfiets (16-17 jaar) en auto (18-24 jaar). Uit de ongevallenanalyse voor Oude IJsselstreek blijkt dat met name de permanente verkeerseducatie voor autobestuurders geïntensiveerd kan worden.

Met het ouder worden van de babyboom generatie zal het aandeel oudere weggebruikers in de nabije toekomst toenemen. Om te voorkomen dat deze groter wordende groep ook een risicogroep wordt in de verkeersslachtoffers, wordt de verkeerseducatie richting ouderen de komende jaren geïntensiveerd.

Afstemming met ROVG en VVN

De uitvoering van permanente verkeerseducatie wordt in de gemeente Oude IJsselstreek verzorgd door de lokale afdeling van Veilig Verkeer Nederland (VVN). VVN ontvangt van de gemeente jaarlijks subsidie om een educatieprogramma uit te voeren. Op zich is dat een prima constructie, zij het dat door de gemeente de vinger aan de pols moet worden gehouden dat alle doelgroepen aan bod komen en dat er specifieke aandacht is voor de genoemde focusgroepen.

In overleg met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) en VVN kan jaarlijks bepaald worden welke projecten worden uitgevoerd. Met behulp van de toolkit Permanente VerkeersEducatie van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer kan per doelgroep een overzicht van projecten worden verkregen (www.pvetoolkit.kpvv.nl).

Projecten binnen permanente verkeerseducatie

Doelgroep	Maatregel of activiteit	Omschrijving	Toepassingsgebied	Bestaande projecten in Oude IJsselstreek
0-4 jaar	JONGleren	Themaweek voor kinderen en informatiebijeenkomst voor ouders	Peuterspeelzalen	
4-12 jaar	Verkeersexamen	Schriftelijk en praktijkexamen	Groep 7 of 8 basisschool	X
	Verkeersveiligheidslabel	Label voor scholen die zich inzetten voor verkeerseducatie en veiligheid	(basis)scholen	
12-16 jaar	Diverse verkeersveiligheidprojecten	Bijvoorbeeld projecten over alcohol en drugs, gevolgen van verkeersongevallen, bromfietsen	Invulling op regionaal niveau	
18-24 jaar	Rijstijltraining	Aandacht voor gevaarherkenning en veilig weggedrag (TRAILS, Jonge Automobilisten)	Veelal gehouden in samenwerking met rijscholen	X
25-60 jaar	Rijstijltraining	Vooral aandacht voor milieuvriendelijk rijgedrag (Het Nieuwe Rijden)	Vaak in samenwerking met bedrijfsleven aangeboden	
60+ jaar	BROEM	Opfriscursus verkeerskennis en advies over rijstijl	Lokale overheden	X

Verkeersveilig weggedrag

gemeente Oude IJsselstreek

Werkplan

Elk jaar wordt er door het ROVG een werkplan gemaakt waarin staat welke activiteiten uitgevoerd worden. Dit plan is gebaseerd op het Gelders Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid en beschrijft de belangrijkste activiteiten, met name op het gebied van verkeerseducatie. De gemeente is bij het ROVG en het werkplan betrokken, per regio wordt eens per 3 maanden overlegd (SVG-overleg).

Zichtbare handhaving

Handhaving is een goed middel om gedrag te beïnvloeden. Een hogere pakkans resulteert in een betere naleving van regels, waardoor er minder verkeersslachtoffers vallen. Door nauwe samenwerking met politie en justitie kan actiever worden gestuurd op bepaalde doelen en doelgroepen, waardoor de effectiviteit van maatregelen toeneemt (bijvoorbeeld een campagne over fietsverlichting en tegelijk strenge controles). In elk van de drie Gelderse politieregio's worden regioprojecten verkeershandhaving uitgevoerd. Dit zijn projecten waarvoor extra menskracht en financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Daarbij wordt primair ingezet op de zogenaamde helmgrasspeerpunten: **helm**, **g**ordels, **r**ood licht, **a**lcohol en **s**nelheid. Daarnaast wordt ook specifieke aandacht geschonken aan communicatie richting weggebruikers om deze van het gewenste gedrag te overtuigen en ter vergroting van de gevoelsmatige pakkans.

Er is maandelijks overleg met de politie (werkgroep verkeer), waar ook VVN bij aanwezig is. Tijdens dit overleg wordt onder meer gesproken over gehouden snelheidsmetingen en de mogelijkheid voor handhaving. Zelf heeft de gemeente ook Boa's (buitengewone opsporingsambtenaren) in dienst die bevoegd zijn om bijvoorbeeld parkeerovertredingen te handhaven. De mogelijkheden om boa's ruimer in te zetten, wordt regionaal bekeken. Dit biedt namelijk meer sturingsmogelijkheden in de handhaving. Middelen als camera's en trajectcontrole zijn een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie.

Mobiliteitsmanagement

gemeente Oude IJsselstreek

Vraagkant

Infrastructurele projecten en -maatregelen richten zich vooral op de aanbodkant van het verkeer- en vervoerspectrum: het bieden van voldoende wegcapaciteit, goede fietspaden, toegankelijke bushalten, etc. Mobiliteitsmanagement richt zich op de vraagkant en probeert weggebruikers en reizigers voornamelijk door een goede informatievoorziening tot een bewuste mobiliteitskeuze te laten komen. Informatievoorziening is daarbij een breed begrip: het kan letterlijk gaan om reisinformatie voor reizigers bij stations of via internet, maar ook om informatievoorziening richting bedrijven om mobiliteitskeuzen te kunnen maken. Voor de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement zet de gemeente in op:

- het versterken van ketenmobiliteit door goede en actuele reisinformatie op de stations van Terborg en Varsseveld;
- mobiliteitsplannen voor bedrijven;
- initiatieven binnen de eigen organisatie die het woon-werkverkeer per auto verminderen.

Inrichting stationsomgevingen

De stations van Terborg en Varsseveld worden op termijn voorzien van een kwaliteitsimpuls. Het gaat dan ondermeer om het realiseren van voldoende P+R-plaatsen en het uitbreiden van het aantal fietsenstallingen (op basis van de regeling Ruimte voor de Fiets). Dit biedt mogelijkheden voor ketenmobiliteit: een makkelijke overstap tussen auto, fiets en openbaar vervoer. Aanvullend kan in overleg met de organisatie OV-fiets worden beoordeeld of er mogelijkheden zijn voor de inzet en uitbreiding van OV-fiets op de stations van Terborg en Varsseveld.

Hiermee wordt bezoekers de mogelijkheid geboden om op een makkelijke manier hun eindbestemming in de gemeente te bereiken.

Mobiliteitsplannen

Bedrijven met meer dan 50 werknemers in centrumgebieden, of elders met meer dan 100 werknemers, kunnen worden gestimuleerd om een eigen mobiliteitsplan op te stellen. Belangrijke kernpunten waarmee bedrijven een relatie kunnen leggen in hun mobiliteitsplan zijn:

- meer fietsen: voldoende en veilige fietsenstallingen, douches, vergoeding per gefietste kilometer;
- meer openbaar vervoer: OV-pas/ jaarkaart;
- telewerken en virtuele bereikbaarheid faciliteren (glasvezelnetwerk in de Achterhoek);
- verhuispremie.

Gemeente Oude IJsselstreek werkt waar mogelijk mee aan maatregelen die bedrijven in staat stellen hun mobiliteitsplannen te realiseren. Bedrijven die werken aan een mobiliteitsplan worden verwezen naar gespecialiseerde kenniscentra op dit gebied, zoals het VCC-Oost.

Eigen initiatieven

Goed voorbeeld doet goed volgen. Gemeente Oude IJsselstreek geeft het goede voorbeeld door het woon-werkverkeer met de auto van de eigen medewerkers te verminderen en verduurzaming van het eigen wagenpark.

Duurzame mobiliteit

gemeente Oude IJsselstreek

Klimaatprogramma 2009-2012

Gemeente Oude IJsselstreek wil een bijdrage leveren aan de bescherming van de luchtkwaliteit, de gezondheid en het klimaat door onder andere in haar eigen beleidsplannen duurzame mobiliteit te waarborgen. Oude IJsselstreek gaat aan het oplossen van deze problematiek werken door in te zetten op verduurzaming van de mobiliteit: vermindering van de CO_2 uitstoot en (waar nodig) het oplossen van knelpunten met betrekking tot geluidshinder en luchtkwaliteit. Het beleids- en uitvoeringskader zoals geschetst in het gemeentelijke Klimaatprogramma 2009-2012 is het vertrekpunt.

Verminderen CO_2

Ongeveer 20% van de CO_2 -uitstoot in Nederland komt voor rekening van verkeer en vervoer. Als de huidige trend van het groeiende verkeer niet wordt doorbreken, dan neemt dit aandeel de komende decennia fors toe. Een trenddoorbraak is te forceren door ambitieuze doelen te stellen en het klimaatbeleid een centrale plaats in de mobiliteitsdiscussie te geven.

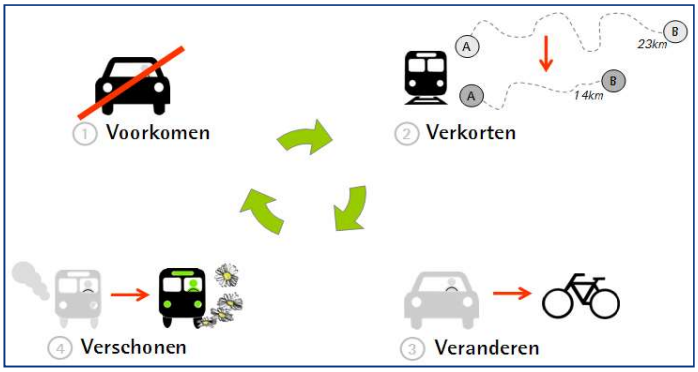
De gemeente Oude IJsselstreek wil de CO_2 -emissie door mobiliteit reduceren. Vermindering van de CO_2 -emissies door mobiliteit heeft in essentie vier pijlers (de zogenaamde vier v's).

1. voorkomen van ritten
2. verkorten van ritten
3. veranderen naar een andere modaliteit
4. verschonen van voertuigen

Wat is de meest kansrijke strategie?

Het terugdringen van het aantal gemaakte externe autokilometers levert de meeste winst op. Dit is echter lastig, want de geografische ligging maakt dat de inwoners van Oude IJsselstreek genoodzaakt zijn langere afstanden af te leggen om werk en voorzieningen te bereiken. De gemiddelde ritlengte van en naar Oude IJsselstreek is 30 km met de auto, 60 km met de trein en 10 km per fiets. Ter vergelijking: Doetinchem kent gelijke cijfers, maar deze gemeente heeft een regionale functie. Montferland kent kortere afstanden omdat de kernen dichter bij elkaar liggen en dichter bij grotere kernen als Arnhem.

Omdat het voorkomen van (externe) autoritten erg lastig is, wordt op meer vlakken gezocht naar maatregelen ter bevordering van duurzame mobiliteit.



Duurzame mobiliteit

Inzetten op meerdere fronten

1. Voorkomen

Er is al geconstateerd dat het voorkomen van ritten moeilijk is in een dunbevolkte regio als de Achterhoek. Vanwege de lage dichtheden is het niet rendabel om op meer plekken voorzieningen te realiseren waardoor minder (auto)ritten nodig zijn.

Wel kan ingezet worden op telewerken, al is dit primair een zaak van bedrijven. De gemeente geeft het goede voorbeeld door telewerken binnen de eigen organisatie te faciliteren. Het realiseren van een glasvezelnetwerk in de regio Achterhoek en het stimuleren van gedeeld autogebruik (autodate) zijn projecten die passen binnen het voorkomen van onnodig autogebruik.

2. Verkorten

Er ligt met name in de verstedelijkingsas Etten-Terborg-Silvolde-Ulft-Gendringen een opgave om slim om te gaan met ruimtegebruik. De juiste uitgangspunten bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn: inbreiden en verdichten (in plaats van uitbreiden) en de juiste functies op de juiste plaats. Dit houdt verplaatsingsafstanden kort en biedt mogelijkheden voor meer lopen, fietsgebruik en/of openbaar vervoer. De centrumplannen in Ulft, Terborg en Varsseveld en de transformatie van bedrijventerrein Akkermansweide (Terborg) en IJsselweide (Ulft-Gendringen) naar kwalitatief hoogwaardige woonomgevingen zijn hier goede voorbeelden van.

3. Veranderen

Veranderen van vervoerswijzen is kansrijk wanneer een koppeling tot stand gebracht wordt tussen auto en openbaar vervoer. Het openbaar vervoer kent een achterstandspositie, doordat de frequentie en snelheid relatief laag zijn ten opzichte van de relatief goede autoverbindingen in de regio. De onderzoeken naar nieuwe regionale busverbindingen, realisatie van een derde buurtbus en de kwaliteitsimpuls van de stationsomgevingen in Terborg en Varsseveld zijn projecten die een verandering van vervoerswijze stimuleren. Daarnaast liggen er in Oude IJsselstreek nog kansen voor een hoger fietsgebruik voor korte ritten tot 10 kilometer. Het verbeteren van de fietsvoorzieningen (aanleg fietsstroken en –paden en goede stallingvoorzieningen) is een impuls voor een hoger fietsgebruik. Ook kan door middel van Mobiliteitsmanagement worden ingezet op gedragsverandering: een bewuste route- en vervoerwijzekeuze door de reizigers.

4. Verschonen

Verschonen van het wagenpark biedt ook kansen. Hoewel dit vooral afhankelijk is van technologische ontwikkelingen in de auto-industrie, kan de gemeente wel het goede voorbeeld geven met het eigen wagenpark (ombouw naar of aanschaf van schone auto's). Vanuit regionaal verband wordt gewerkt aan de realisatie van aardgasstations in de Achterhoek. In Doetinchem is reeds een dergelijk tankstation gerealiseerd. Andere initiatieven die vanuit regionaal verband kunnen worden gestimuleerd zijn gedeeld autogebruik (autodate) en de realisatie van elektrische oplaadpunten voor auto's (en fietsen).

Deel 4 Uitvoering

Werk in uitvoering

gemeente als wegbeheerder

Ontwerp infrastructuur

De gemeente kan vanuit haar rol als wegbeheerder bestaande (gemeentelijke) wegen renoveren en nieuwe wegen aanleggen. Het ontwerp en de inrichting van infrastructuur bepalen de mate en wijze van gebruik van die infrastructuur. Bevorderen van het fietsgebruik stelt eisen aan de vormgeving van fietsvoorzieningen, het weren van doorgaand verkeer moet consequenties hebben voor de inrichting van zowel de sluiproute als de voorkeursroute etc. Daarnaast is er een wisselwerking met de omgeving. Hoe een weg er uit moet komen te zien verschilt per gebied. In waardevolle gebieden als Engbergen of 't Venne zal die afweging er anders uitzien dan op bedrijventerrein als De Rieze en Hofskamp-Oost. De omgeving bepaalt het ontwerp, het ontwerp de invloed op de omgeving.

Ontwerp van infrastructuur vraagt dus om maatwerk. Vertrekpunt in het ontwerp zijn de landelijke CROW-richtlijnen voor infrastructuur. Binnen de bandbreedtes die de richtlijnen bieden kiest de gemeente er voor om recht te doen aan de functie van de weg (of het fietspad, de bushalte, etc.) en de omgeving, en op die manier uitvoering te geven aan het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid. De afweging en invulling hiervan vindt plaats op het niveau van specifieke projecten.

In ontwerpen is extra aandacht nodig voor de toegankelijkheid voor bijvoorbeeld minder-validen en slechtzienden. Daar wordt nu nog vaak te weinig rekening mee gehouden.

Beheer en onderhoud

De staat van onderhoud van infrastructuur heeft gevolgen voor functionaliteit en verkeersveiligheid. Een weg moet voldoen aan de eisen die daaraan mogen worden gesteld. De staat van onderhoud heeft ook invloed op keuzes en het gedrag van mensen. Een goed onderhouden fietspad nodigt meer uit tot fietsgebruik dan een hobbelig tegelpad. Een schone en goed onderhouden abri biedt meer kwaliteit dan een vervallen bushokje. Daarmee is onderhoud van infrastructuur niet alleen een functionele voorwaarde maar ook een sturend instrument in de beleidsuitvoering.

Bewegwijzering

De lokale bewegwijzering is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de wijk- en gemeenteplattegronden vallen daaronder. Bewegwijzering heeft een sturende werking. Door het verkeer naar de belangrijkste attractiepunten te leiden via de gewenste hoofdroutes, worden de ongewenste en/of kwetsbare routes gemeden. Dit kan eventueel worden gecombineerd met aanvullende maatregelen als inrijverboden voor specifieke vervoerswijzen (bijvoorbeeld vrachtverkeer). Het beleid voor bewegwijzering kan worden uitgewerkt in een bewegwijzeringsplan. De landelijke richtlijnen van het CROW zijn daarbij het vertrekpunt.

Uitvoeringsprogramma

toelichting

De verkeersnetwerken en de thematische beleidskeuzen uit deel 3 (beleid) zijn op dit moment nog niet allemaal realiteit. Wanneer deze worden vergeleken met de huidige (en toekomstige) ontwikkelingen ontstaat er op sommige punten een mismatch. Deze mismatch geeft aan dat er actie moet worden ondernomen om het beleid te realiseren.

Dit hoofdstuk geeft een eerste aanzet naar maatregelen om de realiteit en gewenste situatie met elkaar in overeenstemming te brengen. Het gaat om een globaal overzicht op hoofdlijnen. Jaarlijks stelt de gemeente een uitvoeringsprogramma op waarin alle verkeersprojecten voor dat jaar worden opgenomen, zowel onderzoeksopdrachten, gedragsmaatregelen als fysieke maatregelen.

De keuze welke projecten in welk jaar worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma is afhankelijk van:

- prioriteit in de uitvoering;
- regionale mobiliteitsagenda;
- geplande (onderhoud)werkzaamheden;
- financiering;
- ambtelijke beschikbaarheid.

Prioriteit in de uitvoering

Niet alle projecten kunnen tegelijk worden uitgevoerd. Projecten die snel worden uitgevoerd zijn de zogenaamde quickwins. Dit zijn beperkte maatregelen met een groot effect, zoals het plaatsen van zoneborden voor een 60 km/uur zone. Ook projecten die gericht zijn op het oplossen van blackspots krijgen een hoge prioriteit en worden zo snel mogelijk uitgevoerd. Voor de overige projecten wordt gekeken naar het nut en de noodzaak. Maatregelen met een hoog nut of een hoge noodzaak worden eerder uitgevoerd dan maatregelen met een kleine nut of noodzaak.

Regionale mobiliteitsagenda

De gemeente is bij een aantal projecten afhankelijk van andere partijen: buurgemeenten, provincie Gelderland (zowel als wegbeheerder als concessiebeheerder OV), Rijkswaterstaat, Regio Achterhoek, ROVG, VVN, regiopolitie. Bij de uitvoer van deze projecten is de gemeente mede afhankelijk van gemaakte afspraken en de prioritering door deze partijen.

Geplande werkzaamheden

Het is vaak handig om fysieke maatregelen te koppelen aan regulier wegonderhoud. Dat bespaart kosten en voorkomt dat de weg meerdere malen moet te worden afgesloten

Uitvoeringsprogramma

toelichting

Financiering

Of een maatregel kan worden uitgevoerd is mede afhankelijk van de financiering. De gemeente heeft jaarlijks een budget voor verkeersmaatregelen waarbinnen de projecten voor dat jaar moeten passen. Tussen de begroting en het uitvoeringsprogramma geldt een wisselwerking. Enerzijds moet het uitvoeringsprogramma binnen de begroting passen, maar aan de andere kant wordt de begroting mede opgesteld naar aanleiding van het uitvoeringsprogramma.

Voor veel verkeersprojecten zijn subsidiemogelijkheden. Wanneer subsidie is toegekend, dan geldt vaak ook een bepaalde termijn waarbinnen de uitvoering moet plaatsvinden.

Ambtelijke beschikbaarheid

De gemeente heeft een beperkt aantal medewerkers in dienst die zich bezig houden met verkeer. Primair zijn deze ambtenaren betrokken bij de uitvoer van het GVVP. Het aantal verkeersprojecten in het uitvoeringsprogramma moet afgestemd zijn op de beschikbaarheid van deze ambtenaren.

Uitvoeringsprogramma

fysieke en gedragsmaatregelen

gemeente Oude IJsselstreek

Fasering

Uit dit GVVP volgen verschillende maatregelen en projecten. De volgende pagina's geven een overzicht van de belangrijkste verkeersmaatregelen voor de periode 2010 tot en met 2020. We maken onderscheid naar infrastructurele maatregelen en gedragsmaatregelen. Daarnaast is aandacht nodig voor de aanpak van kleine verkeersmaatregelen. Op basis van de prioritering zoals hiervoor is aangegeven, staat bij iedere maatregel genoemd of deze op korte termijn (2010-2011), op middellange termijn (2012-2015) of op lange termijn (2015-2020) wordt uitgevoerd.

Infrastructurele maatregelen

Bij de infrastructurele maatregelen gaat het om projecten die daadwerkelijk zichtbaar zijn in de openbare ruimte, zoals herinrichting van kruispunten. Deze maatregelen richten zich vooral op het realiseren van de verkeersnetwerken en de uitvoer van het parkeerbeleid.

Gedragsmaatregelen

Een aantal beleidskeuzen heeft te maken met het gedrag van mensen. Dit zijn de keuzen op het gebied van verkeersveilig gedrag, mobiliteitsmanagement en duurzame mobiliteit. Om het gewenste gedrag te stimuleren, zijn maatregelen nodig die vaak niet met de fysieke infrastructuur te maken hebben. Ook gaat het niet altijd om projecten met een duidelijk begin en eind. Veel projecten hebben een lange looptijd omdat een lange adem nodig is om gedrag te veranderen (zoals handhavingprojecten).

Voor andere gedragsmaatregelen geldt dat steeds nieuwe mensen binnen de doelgroep vallen, waardoor projecten regelmatig herhaald moeten worden (bijvoorbeeld de doelgroep jonge automobilisten).

Aanpak kleine verkeersmaatregelen

In Beginspraak zijn meer dan 150 knelpunten naar voren gekomen (zie bijlage). Vaak ging het om kleine knelpunten waarvoor een oplossing niet thuis hoort in een beleidsplan. Toch vragen deze knelpunten aandacht en is het noodzakelijk om ook deze punten structureel aan te pakken. Daarom wordt een 'Aanpak kleine verkeersmaatregelen' ingesteld. Deze aanpak richt zich op een snelle uitvoering van kleine maatregelen, bijvoorbeeld:

- aanleg extra parkeervak;
- plaatsen snelheidsmeter;
- recht leggen van bestrating;
- snoeien van bossages en struiken (i.v.m. zicht op de weg).

In de aanpak wordt jaarlijks voor iedere kern een budget van 2 euro per inwoner gereserveerd voor dergelijke (kleinschalige) verkeersmaatregelen. Belangenverenigingen krijgen een adviserende rol bij het benoemen en prioriteren van de knelpunten en oplossingen. De hoogte van het hier genoemde bedrag is gebaseerd op ervaringen elders. Het kan zijn dat dit bedrag niet toereikend of juist te hoog is. Monitoring van de uitgaven en de effectiviteit is dan ook belangrijk.

Infrastructurele maatregelen 2010-2020

Nr.	Maatregel	Fasering
Maatregelen infrastructuur		
1.	Reconstructie N18 tot regionale stroomweg, inclusief aansluiting op Varsseveld	Lange termijn
2.	Maatregelen op Provinciale weg N318 (Aaltenseweg)	Korte termijn
3.	Maatregelen op Provinciale weg N818 (Terborgseweg/Varsseveldseweg)	Korte termijn
4.	Duurzaam Veilig inrichten verblijfsgebieden (30- en 60-zones)	Korte/ middellange termijn
5.	Reconstructie Oversluis (Ulft)	Korte termijn
6.	Reconstructie Walstraat (Terborg)	Korte termijn
7.	Herinrichten Industrieweg (Terborg)	Middellange termijn
8.	Aanpak VOC's en black spots	Korte/ middellange termijn
9.	Aanleg schoolzones bij basisscholen	Korte/ middellange termijn
10.	Ettensestraat (Terborg)	Middellange termijn
11.	Onderzoek naar afwaarderen route Etten – Terborg – Varsseveld	Middellange termijn
12.	Reconstructie Debbeshoek en Frank Damenstraat tot traverse (Ulft)	Middellange termijn
13.	Onderzoek benodigde infrastructurele maatregelen voorkeursroutes landbouwverkeer	Korte termijn
14.	Aanpak kleine verkeersmaatregelen	Continu
Maatregelen parkeren		
15.	Blauwe zone invoeren in centrum Varsseveld (inclusief ontheffingsmogelijkheid voor belanghebbenden)	Korte termijn
18.	Uitvoeren parkeerdrukmeting in grotere kernen om de behoefte naar uitbreiding parkeercapaciteit te bepalen	Middellange/ lange termijn
19.	Onderzoek naar problematiek vrachtwagenparkeren	Korte termijn

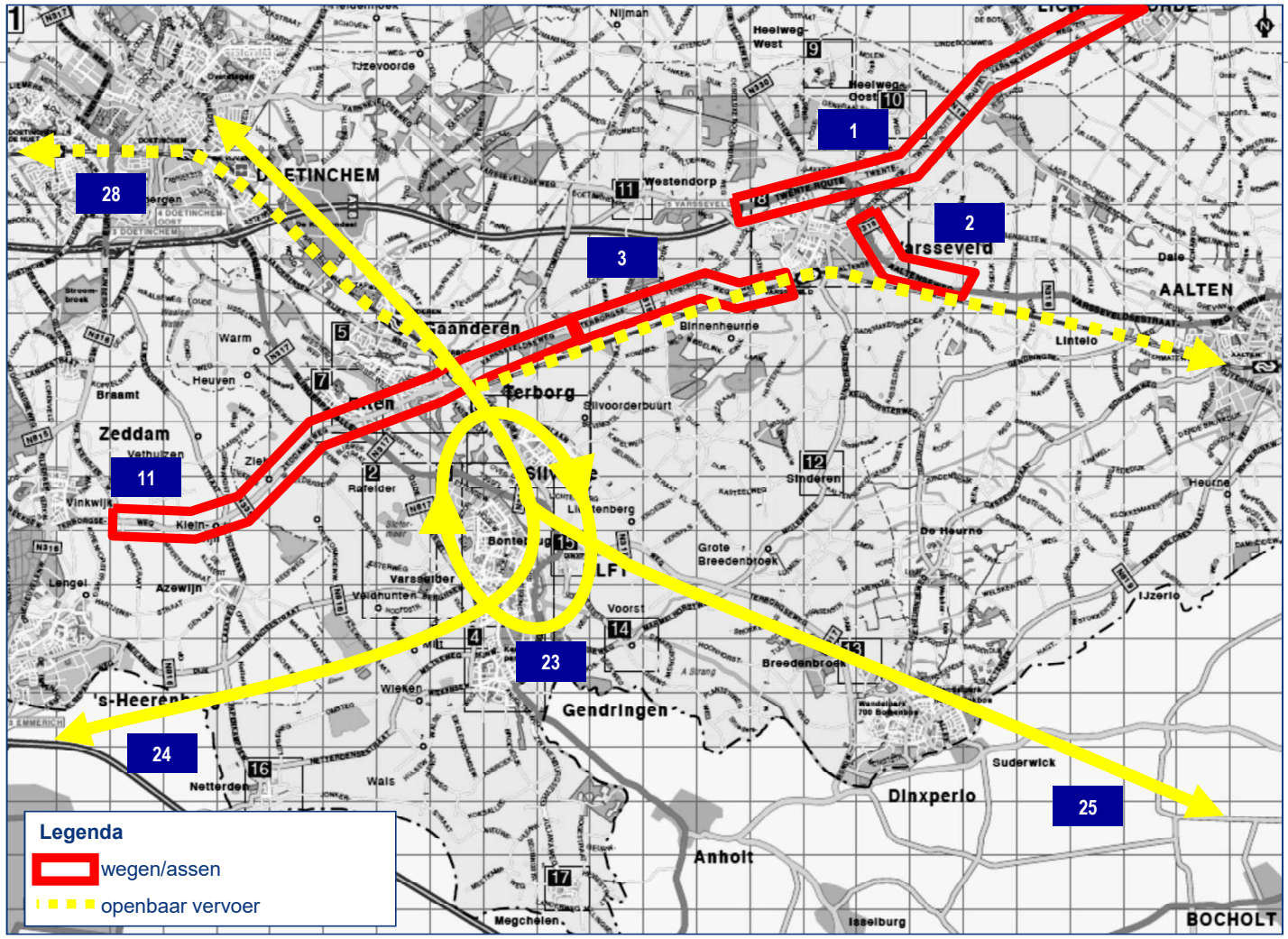
Infrastructurele maatregelen 2010-2020

Nr.	Maatregel	Fasering
Maatregelen fiets		
18.	Realisatie recreatief fietsroutenetwerk	Middellange termijn
19.	Aanleg ontbrekende schakel fietsnetwerk Boven-Slinge (Montferland – Winterswijk)	Middellange termijn
20.	Aanleg ontbrekende schakel fietsnetwerk Varsselder – Biezenakker (Ulft)	Middellange termijn
21.	Uniformeren fietsbewegwijzering (zowel utilitair als recreatief)	Korte/ middellange termijn
22.	Onderzoek naar (veilige) stallingcapaciteit bij winkelcentra, stations en andere attractiepunten	Korte termijn
Maatregelen openbaar vervoer		
23.	Realisatie derde buurtbus (Terborg – Silvolde – Ulft – Gendringen – Ulft – Etten – Terborg)	Korte termijn
24.	Openbaar vervoer verkenning Doetinchem – Nijmegen	Korte termijn
25.	Openbaar vervoer verkenning Doesburg – Bocholt	Korte termijn
26.	Herinrichting stationsomgeving Varsseveld	Middellange termijn
27.	Bushalten toegankelijk maken voor minder validen (geldt voor bushalten in beheer van gemeente)	Korte/ middellange termijn
28.	Spoorverdubbeling en elektrificatie spoorlijn Arnhem – Winterswijk op regionale agenda (lobby)	Korte termijn

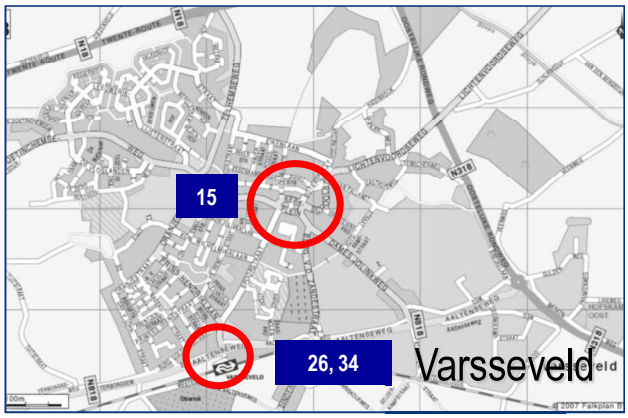
Gedragsmaatregelen 2010-2020

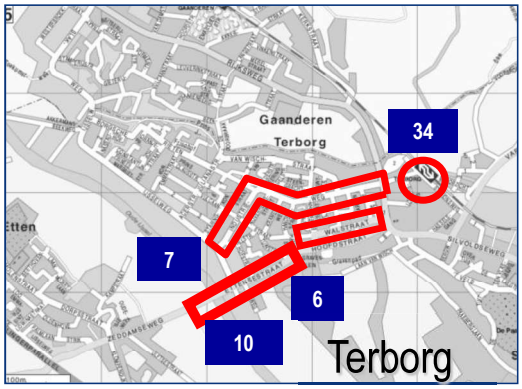
Nr	Maatregel	Fasering
Verkeerseducatie		
29.	Invoeren verkeersveiligheidlabel voor basisscholen	Middellange termijn
30.	Jaarlijkse actiedag verkeer op middelbare scholen	Jaarlijks
31.	Praktijkdag jonge automobilisten	Jaarlijks
32.	Tweejaarlijkse praktijkdag voor ervaren bestuurders	Tweejaarlijks
33.	Jaarlijkse BROEM cursus	Jaarlijks
34.	Handhavingcampagnes afstemmen met regiopolitie	Continu
Mobiliteitsmanagement		
35.	Realisatie dynamische (actuele) reisinformatie op stations Terborg en Varsseveld	Middellange termijn
36.	Onderzoek naar kansen OV-fiets op stations Terborg en Varsseveld	Middellange termijn
37.	Stimuleringsregeling ontwikkelen voor het maken van mobiliteitsplannen door bedrijven	Middellange termijn
38.	Verschonen van het eigen wagenpark	Lange termijn
Duurzame mobiliteit		
39.	Onderzoek naar mogelijkheden gedeeld autogebruik (autodate) binnen de gemeente	Korte termijn
40.	Verbeteren fietsvoorzieningen (goede infrastructuur, voldoende veilige stallingmogelijkheden, bewegwijzering)	Middellange termijn

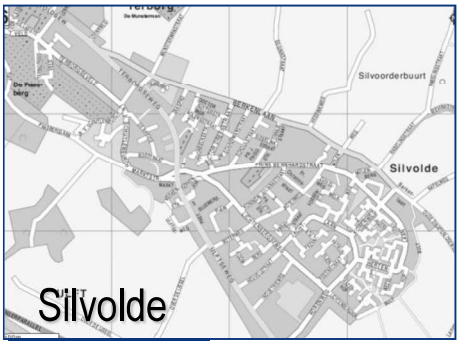
Maatregelenkaart regionale maatregelen

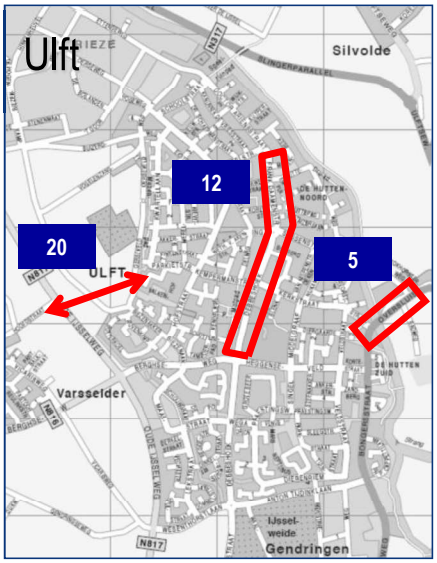


Maatregelenkaart kernen









Legenda

- wegen/assen
- gebiedsontwikkeling
- nieuwe schakel

Analyse Visie Beleid Uitvoering

Regionale mobiliteitsagenda

2010-2020

Het zal duidelijk zijn dat de gemeente Oude IJsselstreek niet alle voornemens uit dit GVVP zelfstandig kan realiseren. De gemeente is bij een aantal projecten afhankelijk van andere partijen: buurgemeenten, provincie Gelderland (zowel als wegbeheerder als concessiebeheerder OV), Rijkswaterstaat, Regio Achterhoek, ROVG, VVN, regiopolitie. Enerzijds omdat de beslissingsbevoegdheid op een aantal onderwerpen bij die andere partijen ligt. Anderzijds omdat een aantal onderwerpen en ontwikkelingen grensoverschrijdend is of zich afspeelt buiten de gemeentegrenzen van Oude IJsselstreek, terwijl de effecten zich wel manifesteren op grondgebied van de gemeente. Dit vergt afstemming en overleg met die partijen, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

De focus zal (meer dan op dit moment het geval is) op die strategische dossiers moeten liggen, omdat deze in belangrijke mate het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente voor de komende jaren bepalen. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de onderwerpen die vanuit Oude IJsselstreek op de regionale mobiliteitsagenda moeten staan.

A. Infrastructureel

Opwaardering N18

- Wat: Consequenties opwaardering N18.
- Met wie: Rijkswaterstaat, provincie Gelderland.
- Rol gemeente: De belangen van Oude IJsselstreek inbrengen in bestaande ambtelijke en bestuurlijke overleggen, mogelijkheden voor wijzigingen bezien binnen lopende procedures.

Nieuwe aansluiting A3

- Wat: Consequenties aansluiting Emmerich-Ost voor de kern Netterden.
- Met wie: Land NRW, gemeente Emmerich.
- Rol gemeente: Initiërend, voortbouwend op periodiek bestuurlijk overleg met gemeente Emmerich.

Ontbrekende Schakel N316

- Wat: Aanleg ontbrekende schakel vermindert verkeersdruk wegennet Oude IJsselstreek en in het bijzonder de kern Netterden (bij aanleg aansluiting A3).
- Met wie: Gemeente Montferland (initiatiefnemer), provincie Gelderland (wegbeheerder, financiering).
- Rol gemeente: Op de bestuurlijke regionale agenda plaatsen.

Regionale mobiliteitsagenda
2010-2020

gemeente Oude IJsselstreek

Aansluiting N317 Ettenseweg op A18

Route N818 Terborg - Varsseveld

- Wat: Om kernen Etten en Terborg te ontlasten van doorgaand verkeer zijn keuzen in de provinciale wegenstructuur noodzakelijk: goede kwaliteit van de aansluiting N317 op de A18 en het afwaarderen van de provinciale weg N818 (Terborg-Varsseveld) tot 60-weg. Dit vergt een samenhangende regionale aanpak op initiatief van de provincie Gelderland.
- Met wie: Provincie Gelderland, Regio Achterhoek, Rijkswaterstaat, buurgemeenten.
- Rol gemeente: Op de bestuurlijke regionale agenda plaatsen.

Blackspots

- Wat: De aanpak van verkeersonveilige punten in de gemeente. Vier van de vijf blackspots liggen op Provinciale wegen of op kruispunten van een Provinciale weg en een gemeentelijke weg.
- Met wie: Provincie Gelderland.
- Rol gemeente: Verkeersonveilige punten op de agenda zetten van de Provincie, meedenken en eventueel meefinancieren van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Wegencategorisering

- Wat: De provincie Gelderland herziet in 2010 de provinciale wegencategorisering. Dit is het moment voor de gemeente Oude IJsselstreek om haar wensen ten aanzien van de categorisering van Provinciale wegen kenbaar te maken.
- Met wie: Provincie Gelderland, buurgemeenten.
- Rol gemeente: Afstemmen van de eigen wegencategorisering met buurgemeenten en (gezamenlijk) een reactie geven op de Provinciale wegencategorisering.

B. Niet-infrastructureel

Voorzieningenniveau openbaar vervoer

- Wat: Handhaven en waar mogelijk uitbreiden van het voorzieningenniveau openbaar vervoer.
- Met wie: Provincie Gelderland, vervoerders (Syntus, Arriva) en beheerder spoor en stationsomgevingen (ProRail/NS Poort), Regio Achterhoek.
- Rol gemeente: Deelnemen aan afstemmingsoverleggen, initiatieven inbrengen en financieringsmogelijkheden vanuit hogere overheden benutten.

Regionale mobiliteitsagenda
2010-2020

gemeente Oude IJsselstreek

Regiotaxi
- Wat: Handhaven regiotaxi als voorziening in basismobiliteit.
- Met wie: Regio Achterhoek en Achterhoekse gemeenten.
- Rol gemeente: Deelnemen aan afstemmingsoverleggen, initiatieven inbrengen.

Permanente Verkeerseducatie
- Wat: Jaarlijks opstellen van een programma permanente verkeerseducatie, gericht op de focusgroepen.
- Met wie: ROVG en VVN.
- Rol gemeente: Initiëren, financieren/subsidiëren.

Handhaving
- Wat: Structureel overleg over verkeershandhaving en inzet van de juiste middelen op de juiste plaats.
- Met wie: Regiopolitie, ROVG, Regio Achterhoek.
- Rol gemeente: Deelnemen aan afstemmingsoverleggen, handhavinglocaties in gemeente bepalen op basis van monitoringgegevens.

Regionaal fietsnetwerk
- Wat: Het regionale fietsnetwerk is verweven met het lokale fietsnetwerk. Stimuleren van fietsen betekent dat er sprake moet zijn van een geïntegreerde regionale aanpak om een hoog kwaliteitsniveau te realiseren. Het regionale fietsknooppuntensysteem is hier een goed voorbeeld van.
- Met wie: Regio Achterhoek en Achterhoekse gemeenten.
- Rol gemeente: Deelnemen aan afstemmingsoverleggen, initiatieven inbrengen en financieringsmogelijkheden vanuit hogere overheden benutten.

Duurzame mobiliteit
- Wat: Initiatieven ontplooien ter versterking van duurzame mobiliteit voortbouwend op reeds gestarte regionale activiteiten en het eigen gemeentelijke Klimaatprogramma.
- Met wie: Regio Achterhoek.
- Rol gemeente: Initiatieven binnen eigen gemeentelijke organisatie oppakken, steunen van regionale initiatieven door personele inzet en inzet financiële middelen.

Bijlagen

Gendringen 2
Netterden 6
Etten 4
Terborg 5
IJsselweide
Doetinchem 10
Silvolde 5
Dinxperlo 14
De Rieze

Bijlage 1
Totstandkoming GVVP

Interactief planproces

Dit GVVP is niet alleen een product van de gemeente Oude IJsselstreek. Het GVVP is tot stand gekomen in een interactief planproces waarin nadrukkelijk bewoners, dorpsraden en belangenverenigingen zijn betrokken. Hierdoor heeft iedereen zijn expertise en lokale kennis kunnen inbrengen over de (toekomstige) verkeerssituatie. Tegelijkertijd zijn hierdoor ook verwachtingen gewekt over het vervolg.

Het GVVP is geen eindproduct, maar het startdocument van een (interactieve) samenwerking met alle geledingen in de gemeente, om gezamenlijk te werken aan een bereikbare en leefbare gemeente. Dit GVVP geeft de kaders waarbinnen we dat de komende 10 jaar willen doen.

In het schema hiernaast is aangegeven welke partijen op welk moment in de planvorming zijn betrokken.

Samenwerking binnen de gemeente

Verkeer en vervoer staan niet op zichzelf, maar raken verschillende andere beleidsterreinen. Daarom zijn vanuit de gemeentelijke organisatie de volgende beleidsterreinen betrokken bij de totstandkoming van dit GVVP: ruimtelijke ontwikkeling, openbare werken, milieu en handhaving. De brandweer heeft in het proces de hulpdiensten vertegenwoordigd.

Bijlage 1
Totstandkoming GVVP

Afstemming structuurvisie

Inhoudelijk is vooral de afstemming met de ruimtelijke structuurvisie van belang, die parallel aan dit GVVP wordt opgesteld. De structuurvisie legt voor de periode tot 2025 op hoofdlijnen de ambities en wensen vast die te maken hebben met de ruimte en de verdeling van ruimte in Oude IJsselstreek. In dit kader zijn in november 2009 de zwart-witfoto (een inventarisatiedocument) en de Perspectiefnotitie Structuurvisie 2025 opgesteld. Deze visie en het GVVP moeten op elkaar afgestemd zijn. Vanuit verkeer en vervoer is het vooral van belang dat in de structuurvisie de toekomstige verkeersnetwerken en de zoekgebieden voor nieuwe infrastructuur worden opgenomen. Op dat punt is dit GVVP het richtinggevende beleidskader. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen is de structuurvisie leidend.

Verkeersmodel zuidwest Achterhoek

De verkeerskunde heeft verschillende instrumenten ter beschikking om de effecten van verkeersmaatregelen in beeld te brengen. Een belangrijk instrument daarbij is het verkeersmodel. Een verkeersmodel berekent de intensiteiten en verkeersafwikkeling op wegen voor de huidige, en toekomstige situatie. De effectiviteit van oplossingen in dit GVVP is onderzocht met het actuele verkeersmodel zuidwest Achterhoek. Dit is een gezamenlijk verkeersmodel van de gemeenten Doetinchem, Montferland en Oude IJsselstreek.

In het model zijn toekomstige ontwikkelingen opgenomen volgens de laatste inzichten van de deelnemende gemeenten, zoals woningbouw, en de aanleg van wegen. Daarnaast sluit het model aan op conventies en landelijke ontwikkelingen als benzineprijzen en verplaatsingspatronen. De resultaten van het verkeersmodel zijn een prognose van de toekomstige impact van een verkeersmaatregel. Onzekerheden met betrekking tot de toekomst spelen hierbij altijd een rol. Het verkeersmodel is daarom altijd slechts één van de instrumenten om beslissingen te onderbouwen.

Beslissingsproces

Uit het voorgaande blijkt dat veel personen en instrumenten zijn betrokken bij de totstandkoming van dit GVVP. Daarbij spelen soms tegenstrijdige belangen die op een goede manier moeten worden afgewogen. Bij het maken van keuzen of het geven van richting is steeds gezocht naar het juiste evenwicht in termen van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en kosteneffectiviteit. Dit betekent dat niet ieders voorkeur direct terugkomt in de gekozen oplossingen. Daar waar keuzen gemaakt worden geeft dit GVVP inzicht waarom is gekozen voor een bepaalde keuze en welke afwegingen daarbij doorslaggevend zijn geweest.

Bijlage 2

Verkeersongevallenconcentraties

	Locatie	Kruising/wegvak	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	UMS ongevallen
1	Zeddamseweg-Slingerparallel	Kruising	23	7	16
2	Doetinchemseweg-Stationsweg-Industrieweg	Kruising	12	3	9
3	Keppelbroeksedijk-Varsseveldseweg-Munstermanstraat	Kruising	10	5	5
4	Slingerparallel	Wegvak	10	3	7
5	Scholtendijk-Oude IJsselweg	Kruising	3	3	0
6	Oude IJsselweg-Varsselderseweg	Wegvak	7	3	4
7	Ettenseweg-Hinkenheuvel	Kruising	6	3	3
8	Ettenseweg - 't Goor	Kruising	5	4	1
9	Kapelweg-Toldijk	Kruising	9	6	3
10	Berghseweg-Azewijnsestraat-Driekoningenweg	Kruising	13	5	8

Nummering komt overeen met de kaart Verkeersongevallenconcentraties en blackspots in deel 1 Analyse, onderdeel Huidige situatie.

UMS = uitsluitend materiële schade

Bijlage 2

Verkeersongevallenconcentraties

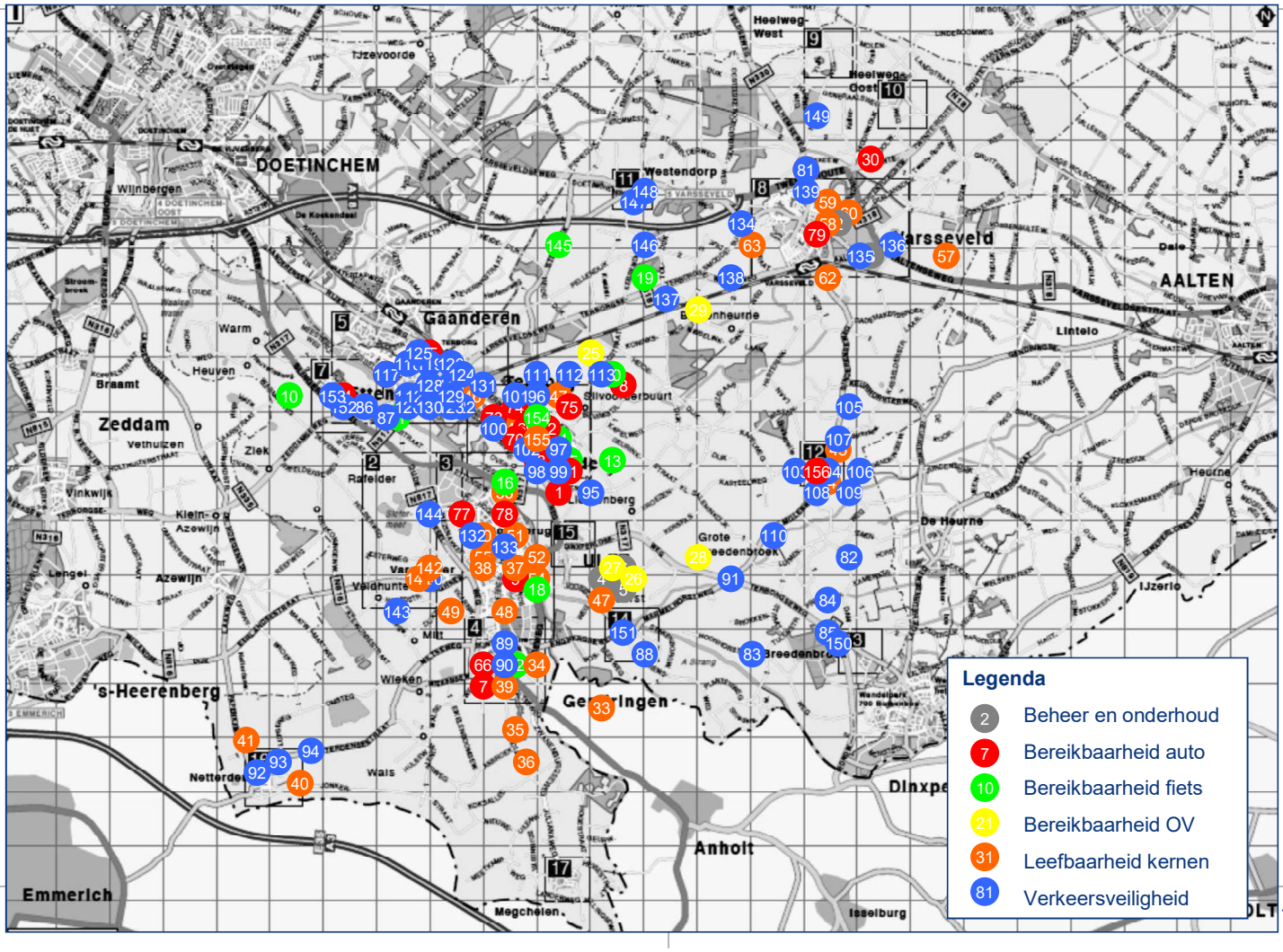
	Locatie	Kruising/wegvak	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	UMS ongevallen
11	Oude IJsselweg	Wegvak	3	3	0
12	Debbeshoek-Berghseweg	Kruising	8	4	4
13	Debbeshoek	Wegvak	6	4	2
14	Oude Dinxperloseweg-Dinxperloseweg	Kruising	3	3	0
15	Terborgseweg	Wegvak	4	3	1
16	Rijnweg-Oude IJsselweg-Miltseweg	Kruising	3	3	0
17	Engbergseweg-Ulftseweg-Rijnweg	Kruising	14	4	10

Nummering komt overeen met de kaart Verkeersongevallenconcentraties en blackspots in deel 1 Analyse, onderdeel Huidige situatie.

UMS = uitsluitend materiële schade

Bijlage 3

Subjectieve knelpunten



Type	Plaats, locatie	Omschrijving	
	Algemeen	Aandacht schenken aan verbetering openbaar vervoer	21
	Algemeen	Trein Syntus (diesel) stinkt en trilt	22
	Algemeen	Er is geen snelle tram/trein naar Zutphen-Doetinchem-Varsseveld-Enschede	23
	Algemeen	Opgang voor rolstoelen en kinderwagens in trottoir ontbreekt	31
	Algemeen	Trillingen en geluid door overgang asfalt-klinkers	32
	Algemeen, N18	Te weinig tijd om veilig over te kunnen steken als voetganger en fietser (Zelhemseweg en Hiddinksdijk)	81
	Breedenbroek, Den Dam	Wenselijk 60km/h i.v.m. fietsers	82
	Breedenbroek, Grensweg	Kruising Grensweg - Engbergseweg is onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk	151
	Breedenbroek, Hoonhorstweg	Geen veilige oversteek Hoonhorstweg-Bospad, veel schoolgaande jeugd. Borden plaatsen	83
	Breedenbroek, Prinsenstraat	Sluiproute vrachtverkeer naar De Heurne. Veel schoolgaande, fietsende kinderen	84
	Breedenbroek, Terborgseweg	Bushalte Terborgseweg verwijderen	24
	Breedenbroek, Terborgseweg	Herinrichting weg i.v.m. te hoge snelheid auto's en vrachtverkeer. Ook trillingen door drempels	85
	Breedenbroek, Terborgseweg	Verkeersveiligheid op Terborgseweg, met name oversteek Bakkerskampstraat	150
	Etten	Veel te hard rijden in 30km-zone N335	86
	Etten, algemeen	Fietsroutering onduidelijk ingericht	10
	Etten, algemeen	Vrachtwagens parkeren in Etten, toegestaan bij de kerk?	64
	Etten, Ettensweg	Fietspad verbinding bij A18 naar Ettenseweg	11
	Etten, Oude Ijsselweg	Mogelijkheid tot 60 km/uurzone van tankstation (Shell) tot aan bebouwde kom Etten	152
	Etten, Oude Ijsselweg	Graag spiegel thv tankstation Oude Ijsselweg	153
	Etten, Ulftseweg	Afsluiten voor vrachtwagens	87
	Gaanderen, Doetinchemsweg	Parkeerplaatsen t.h.v. Hotel Rode Leeuw overbodig	65

Type	Plaats, locatie	Omschrijving	
	Gendringen, algemeen	Herkenbaarheid van 30km-zones. Borden staan niet op goede plek	33
	Gendringen, Brederostraat	Straat te breed voor 30km-zone	34
	Gendringen, Broerdijk	Op het fietspad staat een snelheidsbelemmering (hekje), maar in tegenovergestelde richting niet	35
	Gendringen, Broerdijk	Hekje bij uitgang sportvelden	36
	Gendringen, Grensweg	Bij Restaurant van Hal geen veilige en duidelijke oversteek	88
	Gendringen, Grotestraat	Grotestraat niet prettig om te fietsen door combinatie met autoverkeer	12
	Gendringen, Grotestraat	Kruising Grotestraat en Koningsstraat onoverzichtelijk en gevaarlijk	37
	Gendringen, Grotestraat	Grotestraat niet prettig om in te rijden, onduidelijkheid voor auto's en fietsers ('zoek maar uit mentaliteit')	38
	Gendringen, Pr. Hendriklaan	Inrichting werkt heel goed	39
	Gendringen, Prinsenhof	Te weinig parkeerplaatsen in de toekomst	66
	Gendringen, Prinsenhof	Fietsen ouders niet op fietsparkeerplaats, hierdoor beschadigen auto's omwonenden	67
	Gendringen, Rijnweg	Drempel is te laag, daardoor wordt er te hard gereden en is het een gevaarlijke situatie voor fietsers	89
	Gendringen, Staringstraat	Drempels zijn te laag, snelheid te hoog	90
	Gendringen, Wiekenseweg	Wiekenseweg, afslag Dahliastraat wordt gebruikt als sluiproute. Geparkeerde auto's Dahliastraat zorgen voor gevaarlijke situatie	7
	Heelweg, Hogeweg	60 km/uurzone op Hogeweg	149
	Marmelhorst/Molenweg	Overgang snelheid van 60km/h (Marmelhorst) naar 80km/h (Molenweg)	91
	N18	Diverse zaken aangegeven, onder andere met tekening	30

Type	Plaats, locatie	Omschrijving	
	Netterden, Amtweg	Er wordt te snel gereden, ook op de Emmerikseweg en Jonkerstraat	92
	Netterden, Amtweg	Vrachtverkeer ongewenst op Amtweg	93
	Netterden, Neerveldseweg	Teveel voertuigen	40
	Netterden, Neerveldseweg	Er wordt te snel gereden	94
	Netterden, Papenkampseweg	Voorrangsituatie moet worden omgedraaid	41
	Onbekend	"Betonnen punt" op rotonde kapot gereden door vrachtverkeer	2
	Onbekend	Vrachtverkeer afgravingen -> aslasten/onderhoud wegen	3
	Onbekend	Slechts een enkel spoor, ouderwets en niet betrouwbaar	25
	Silvolde, algemeen	Onveilige schoolroutes per fiets	13
	Silvolde, algemeen	Onveilige situaties door groei en overhang van hagen etc. op kruispunten	95
	Silvolde, algemeen	Parkeren van grote vrachtwagens in de wijken geeft overlast	155
	Silvolde, Berkenlaan	Fietsers lopen extra gevaar door hogere snelheden van auto's en relatief veel vrachtverkeer	14
	Silvolde, Berkenlaan	Mogelijkheid voor vrijliggend fietspad aan Berkenlaan vanaf 't Molentje tot zeker het voetbalveld onderzoeken	154
	Silvolde, Boterweg	Gevaarlijke situatie voor parkeren Boterweg vanaf Ulftseweg (meerdere klachten)	68
	Silvolde, centrum	Gevaarlijke situatie voor overstekende fietsers en onoplettendheid fietsers	15
	Silvolde, centrum	Grote vrachtwagens parkeren in het dorp bij Plus en R.K. Kerkhof	69
	Silvolde, centrum	Markt veroorzaakt grote parkeerdruk in omliggende woonwijken	70
	Silvolde, Dassenhof	Speeltuintje weg met daarvoor in de plaats parkeerruimte	71
	Silvolde, Egginkstraat	Weg niet geschikt voor vrachtverkeer	96

Type	Plaats, locatie	Omschrijving	
	Silvolde, Houtduivenhof	Veel gebruik van voetpad door fietsers en brommers	97
	Silvolde, Korenweg	Overlast door veel doorgaand verkeer	42
	Silvolde, Korenweg	Te hoge snelheid	98
	Silvolde, Korenweg	Veel overlast van vrachtverkeer (hoge snelheid)	99
	Silvolde, Laan v. Schuylenburgh	Onoverzichtelijk, gevaarlijk kruispunt	100
	Silvolde, Munstermanstraat	Slecht aangegeven ingang Silvolde	101
	Silvolde, Pr. Bernhardstraat	Tweezijdig parkeerverbod wegens parkeren bij (voor) apotheek + paperclip	72
	Silvolde, Rabelingsstraat	Sluipverkeer	8
	Silvolde, Terborgseveld	Verkeer afkomstig van fysio geeft veel overlast. Snellere afvoer naar hoofdwegen gewenst	43
	Silvolde, Terborgseveld	Fietsparkeren	73
	Silvolde, Terborgseweg	Uitrit Rabobank onoverzichtelijk door geparkeerde auto's	74
	Silvolde, Ulftseweg	Korte nieuwe verbinding van Ulftseweg naar Slingeparallel	1
	Silvolde, Ulftseweg	Te hoge snelheid en daardoor onveilige situaties	102
	Sinderen	Drempels bij kruising Molenweg-Aaltenseweg en Sinderenseweg geven trillingen	44
	Sinderen	Groepen motoren door het dorp in het weekend zijn storend	45
	Sinderen	In de bebouwde kom graag verkeerstelling	80
	Sinderen	Drukte en hoge snelheid	103
	Sinderen	Snelheidsmatrixbord plaatsen bij buurtschaphuis Sinderen	104
	Sinderen	Suggestie: Sinderenseweg 60km/h i.p.v. 80km/h. TomTom geeft nu deze weg aan als snelste route	105
	Sinderen	Er wordt te hard gereden	106
	Sinderen	Uitgang Sinderen naar Varsseveld (Sinderenseweg) moet van drempels naar een sluis	107
	Sinderen	Waarom zijn er geen rode fietssuggestiestroken in het dorp? De schooljeugd fietst hier	108

Type	Plaats, locatie	Omschrijving	
	Sinderen	Veel ongewenst, doorgaand (geen bestemming in Sinderen) vrachtveer	109
	Sinderen, buurtschaphuis	Parkeerprobleem bij buurtschaphuis als er grote bijeenkomsten zijn en de weise slecht begaanbaar is	156
	Sinderen, Molenweg	Molenweg naar 60km/u. Weg is wel ingericht als 60km/u (meerdere klachten, ook brieven verstuurd)	110
	Terborg, algemeen	Parkeerruimte te ver weg. Onduidelijke parkeersituatie	75
	Terborg, algemeen	Alle oversteekplaatsen met vluchtheuvel voor voetgangers en fietsers	111
	Terborg, algemeen	Automobilisten remmen soms niet en rijden door rood	112
	Terborg, algemeen	Breedtes trottoir zijn soms onvoldoende voor rolstoelers	113
	Terborg, centrum	Onveilige routes voor voetgangers	114
	Terborg, Ettensestraat	Te hoge snelheid en onveiligheid	115
	Terborg, Hasselsgang	Weg zeer hobbelig, nu wel veilig voor fietsers, maar niet prettig nu	46
	Terborg, Hoofdstraat	Onveilige situatie voor fietsers en voetgangers	116
	Terborg, IJsselweg	Weg is druk en vrij onveilig voor fietsers	16
	Terborg, Industrieweg	Te hoge snelheid, ook onveilig bij oversteken	117
	Terborg, Industrieweg	Er wordt te hard gereden, niet alleen in de laatste anderhalf jaar	118
	Terborg, Industrieweg	Onveilige oversteek ter hoogte van Van Wischstraat	119
	Terborg, Industrieweg	Onveilige oversteek bij verzorgingstehuis Antonia	120
	Terborg, Marktplein	Veel verkeer, terwijl het plein er niet op ingericht is	121
	Terborg, St. Jorisplein	St.Jorisplein is onoverzichtelijk vanaf de Walstraat. Vanaf Silvolde een te hoge snelheid (meerdere klachten)	122
	Terborg, St. Jorisplein	Opgang trottoir voor rolstoelers ontbreekt	123
	Terborg, Station	Geen stationsoversteek voor (schoolgaande) fietsers	17
	Terborg, Stationsstraat	Gevaarlijke oversteek Stationsweg t.h.v. Hasselsgang	124

Type	Plaats, locatie	Omschrijving	
	Terborg, Van Wischstraat	Te hoge drempels. Aandacht voor veiligheid fietsers naar Brede School (meerdere klachten)	125
	Terborg, Vulcaanstraat	Parkeerprobleem i.v.m. bezoekers moskee	76
	Terborg, Walstraat	Onveilige oversteek voor mensen met een beperking	126
	Terborg, Walstraat	Onduidelijke kruising met Elsensohnstraat en Vulcaanstraat	127
	Terborg, Walstraat	Moeilijk oversteekbaar	128
	Terborg, Walstraat	Vluchtheuvel wordt aangezien als zebrapad, fietsers steken zonder te kijken over	129
	Terborg, Walstraat	Lossen van goederen COOP-supermarkt	130
	Terborg, Wijk Voorbroek	Ontsluiting naar centrum voor kinderen	131
	Ulft, algemeen	Aanzicht/aankleding rotondes, vooral rotonde Ettenseweg	4
	Ulft, algemeen	Adoptie onderhoud rotondes goed (liefst allemaal)	5
	Ulft, algemeen	Rotondes zijn visitekaartje van de gemeente	6
	Ulft, algemeen	Grote loopafstanden	26
	Ulft, algemeen	Te lage frequenties	27
	Ulft, algemeen	Goed verzorgde wegen (ruim, groen)	47
	Ulft, algemeen	Snelheden in 30-kmzones te hoog	132
	Ulft, buitengebied	Bushalte op grote loopafstand (binnen de kern)	28
	Ulft, Buizerdweg	Te weinig plek voor alle auto's	77
	Ulft, De Vriesstraat	Parkeerprobleem goed opgelost	78
	Ulft, Debbeshoek	Kruising (Maasstraat) minder overzichtelijk, voor bij beide richtingen linksaf	48
	Ulft, Debbeshoek	Doorgaan verkeer en vrachtverkeer levert problemen op kruising met Kempermanstraat en Kerkstraat	133
	Ulft, Diergaarde	Wordt gebruik voor sluipverkeer	9

Type	Plaats, locatie	Omschrijving	
	Ulft, Genderingseweg	Onoverzichtelijkheid door blokkeren fietspad door auto's	49
	Ulft, Kerkstraat	Onlogische routering richting Silvolde	51
	Ulft, Kerkstraat	Bochten van de Kerkstraat - Bongerstraat en Veldstraat - Bongerstraat zijn te "hoekig". Worden kapot gereden	52
	Ulft, Ketelstraat	T-kruising Ketelstraat drukker door herstructuering woonwijk	53
	Ulft, Kortestraat	Onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk	18
	Ulft, Kortestraat	Versmalling Kortestraat - Bongerstraat kan problemen opleveren	54
	Ulft, Kwartellaan	Onoverzichtelijke bocht Kemperstraat - Kwartellaan	50
	Ulft, Kwartellaan	Drempels geen effect, verkeer wordt niet geremd	55
	Ulft, Oude IJssel	Oversteek onveilig voor schoolgaande jeugd	56
	Varsselder-Veldhunten, algemeen	60 km/uurzone rondop Varsselder-Veldhunten	143
	Varsselder-Veldhunten, Hoofdstraat	Gevaarlijke kruising Hoofdstraat – Berghseweg	140
	Varsselder-Veldhunten, Hoofdstraat	Veiligheid voetgangers op Hoofdstraat verbeteren door voetgangersstroken bij sluizen	141
	Varsselder-Veldhunten, Hoofdstraat	Verbeteren snelheidsremmende maatregelen op Hoofdstraat	142
	Varsselder-Veldhunten, Oude Ijsselweg	Kruispunt Varsselderweg - Oude Ijsselweg, drukke Provinciale weg, bushalte aan overkant, gevaarlijk oversteken voor jeugd	144
	Varsseveld, algemeen	Spoorbaan-B wel overzichtelijk	57
	Varsseveld, algemeen	Nergens parkeertarief en blauwe zones, graag zo laten	79
	Varsseveld, algemeen	60km/u op viaducts is goed, herhalen!	134
	Varsseveld, Breukelaarweg	Parallel aan N818 en is sneller als je 60 km/u rijdt. Fysieke maatregelen nodig, 30 km/u van maken	135
	Varsseveld, centrum	Markelo als voorbeeld inrichting (kruispunten etc.)	58

Type	Plaats, locatie	Omschrijving	
	Varsseveld, centrum	Kerkplein verkeersvrij/luw maken	59
	Varsseveld, Kerkplein	Kerkplein afgezet wegens sloop	60
	Varsseveld, Kersendijk	Gevaarlijk voor fietsende kinderen door hoge snelheid en smalle weg	19
	Varsseveld, Masselinklaan	Spoorwegovergang alleen lichten, onveilige situatie, slagbomen o.i.d. gewenst	29
	Varsseveld, N18	Bij afsluiting Zelhemseweg, is Tuitstraat een goed alternatief	61
	Varsseveld, Oostelijke Rondweg	Rotonde Oostelijke Rondweg - Aaltenseweg onoverzichtelijk door begroeiing, geen goed oogcontact	136
	Varsseveld, Rabelingsstraat	Scholieren naar Silvolde via Rabelingsstraat	20
	Varsseveld, Rabelingsstraat	60km/u wordt niet nageleefd. Snelheid ligt hoog vooral stuk tussen spoor en N818	137
	Varsseveld, Sinderenseweg	Trottoir ontbreekt binnen de bebouwde kom	62
	Varsseveld, Terborgsweg	Te hoge snelheid om de Terborgseweg te passeren naar de Masselinklaan	138
	Varsseveld, Tuitstraat	Tuitstraat als verbinding N18/N818 werkt als rondweg	63
	Varsseveld, Zelhemseweg	Blackspot Zelhemseweg / N18	139
	Westendorp, Keppelbroeksdijk	Aanleggen fietsstroken bij groot onderhoud Keppelbroeksdijk	145
	Westendorp, Steuterweg	oversteek tegenover Steuterweg veiliger maken (veel kinderen naar school)	147
	Westendorp, Veldkamperstraat	kruising Veldkamperstraat - Kersendijk is onoverzichtelijk (t-splitsing viaduct)	146
	Westendorp, Veldkamperstraat	onoverzichtelijke situatie bij kruising Veldkamperstraat - Doetinchemseweg (lange bocht, hoge snelheden)	148

Bijlage 4

Kaderstellend mobiliteitsbeleid

Nota Mobiliteit

Centraal in de Nota Mobiliteit staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie te versterken. Hoofddoel is een acceptabele en voorspelbare reistijd op weg, water en spoor. Beprijzing van autogebruik is onvermijdelijk. Luchtkwaliteit en verkeersveiligheid zijn belangrijke aandachtspunten

in het nationaal beleid:

- In 2020 is de uitstoot van fijn stof en NOx met 40 procent afgenomen;
- In 2020 is het aantal jaarlijkse verkeersdoden teruggedrongen tot 580 dodelijke slachtoffers.

Groei van de mobiliteit wordt geaccommodeerd, zonder expliciete keuze tussen de verschillende modaliteiten. Daarnaast staat de reis van deur tot deur centraal. Een groot deel van de reis gaat door stedelijk gebied en over infrastructuurnetten van meerdere beheerders. Daarom moeten de overheden beter samenwerken en krijgen de regio's meer taken en bevoegdheden. Volgens de Nota is mobiliteit een kwestie van samenwerken. Via publiek private samenwerking krijgen bedrijven een toenemende rol bij de verbetering van de mobiliteit, verkeersveiligheid en leefomgeving.

Daarnaast wil het Rijk, in lijn met de Nota Ruimte, ook binnen het mobiliteitsbeleid meer ruimte geven voor eigen oplossingen van provincies en gemeenten: 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Het idee achter de visie is dat verkeersproblemen overal anders zijn.

Mobiliteitsaanpak

In 2008 is, als nadere en concretere uitwerking van de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak gepresenteerd. De mobiliteitsaanpak is een concrete investeringsagenda voor de periode tot 2020, met een doorkijk naar 2028. De maatregelen uit de mobiliteitsaanpak moeten ondermeer leiden tot een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem met meer keuzemogelijkheden voor reizigers, minder files door meer en bredere wegen (Actieprogramma Wegen, Spoedaanpak Wegen), reizen zonder spoorboekje (programma Hoogfrequent Spoorvervoer) en meer fietspaden en fietsstallingen bij stations om het gebruik van de fiets te stimuleren (programma Ruimte voor de Fiets). In de Gebiedgerichte uitwerking mobiliteitsaanpak is, per landsdeel, een concrete beschrijving opgenomen van de maatregelen die op korte termijn (tot 2020) worden gerealiseerd.

Bijlage 4

Kaderstellend mobiliteitsbeleid

PVVP Gelderland

Het PVVP geeft voor de komende 10 jaar richting aan het verkeers- en vervoerbeleid en is in juni 2004 door Provinciale Staten vastgesteld. Met dit PVVP geeft de provincie invulling aan de regisseursrol in het verkeers- en vervoerbeleid, zoals voortgekomen uit de decentralisatie van dit beleid door het Rijk. Dit betekent dat het plan verder reikt dan alleen het provinciale wegennet en de onder ons beheer vallende zaken. Conform de Planwet Verkeer en Vervoer is het PVVP ook kader voor het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid. Elke wegbeheerder behoudt uiteraard zijn eigen verantwoordelijkheid.

Doelstelling van het provinciale verkeer en vervoersplan PVVP Gelderland 2004 is een duurzame balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. Samengevat wil de Provincie:

- het verkeers- en vervoersysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid;
- bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen;
- zorgen voor een duurzame mobiliteit met een goede en gezonde leefomgeving voor mensen
- waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de unieke groene waarden in Gelderland;
- zorgen voor een veilige mobiliteit;
- evenwichtige inzet van middelen, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijven.

Om de ambities waar te maken kiest Gelderland voor de volgende aanpak: voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen.

- Voorkomen: door ruimtelijk-economische ontwikkelingen beter af te stemmen op de infrastructuur worden onnodige mobiliteit en problemen in de leefomgeving voorkomen.
- Beter benutten: optimaal gebruiken van de bestaande wegen, fietspaden en OV-voorzieningen. Denk bijvoorbeeld aan verkeersmanagement, maar ook aan nieuwe stations aan bestaande spoorlijnen.
- Bouwen: realiseren van de projecten uit het Statenakkoord. Duurzaam Veilig principes in het wegontwerp integreren.
- Beprijzen: het toevoegen van financiële prikkels wordt op termijn ook als een mogelijkheid gezien om bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Bijlage 4

Kaderstellend mobiliteitsbeleid

Integrale Mobiliteitsagenda

De Regio Achterhoek en provincie Gelderland werken aan een Integrale Mobiliteitsagenda. In die Integrale Mobiliteitsagenda komen alle mobiliteitsopgaven en projecten samen die voor een economisch gezonde, veilige en leefbare regio Achterhoek van belang zijn.

De Integrale Mobiliteitsagenda wordt gevoed vanuit vier deelstudies: regionaal verkeersveiligheidsprogramma, bereikbaarheid over de weg (Achterhoek Op Weg), het openbaar vervoer en de fiets. Doel van deze studies is om te komen tot een geprioriteerde maatregelenpakket, waarbij puur vanuit die deelbelangen is gekeken. In de Integrale Mobiliteitsagenda wordt de samenhangende prioritering gedaan, wat uitmondt in een regionaal actieprogramma. De keuze om bijvoorbeeld doorstroming openbaar vervoer hoger te prioriteren dan verkeersveiligheid op een bepaalde route vindt dus in de Integrale Mobiliteitsagenda plaats.

Belangrijk ten aanzien van het regionaal actieprogramma is de keuze van de provincie Gelderland om voor de aanpak van weginfrastructuur een trajectbenadering te kiezen. Concreet betekent dit dat beheer en onderhoud en reconstructie in samenhang worden opgepakt. Ook leidt dit ertoe dat wegen gemiddeld een keer in de 8 à 9 jaar aan bod zijn.

Bijlage 5

Toelichting op keuzeproces kernen

In dit GVVP worden belangrijke keuzen gemaakt in het verkeersbeleid voor de komende jaren. Voor sommige verkeersproblemen zijn de oplossingen eenvoudig te kiezen, maar enkele beleidskeuzen vragen een zorgvuldige afweging tussen alternatieven. Tijdens het interactieve proces tot de komst van dit GVVP is aan de volgende verkeersproblemen een groot belang gehecht:

- de gevolgen van de komst van de aansluiting Emmerich-Ost op het doorgaande verkeer door Netterden;
- de hinder van doorgaande verkeer door Silvolde en Terborg;
- de functie en inrichting van de centrumroute (Debbeshoek, Frank Damenstraat) in Ulft;
- de gevolgen van diverse ontwikkelingen voor de verkeersstructuur van Varsseveld.

Voor deze verkeersdilemma's zijn verschillende oplossingen onderzocht en besproken met de betrokkenen. In dit hoofdstuk worden deze oplossingen gepresenteerd en tegen elkaar afgewogen.

Van alle oplossingen is een eenvoudig overzicht gemaakt met de effecten (zie onderstaand voorbeeld). Aan de hand van de effecten wordt bepaald of een maatregel verder wordt meegenomen in de verkeersnetwerken en beleidskeuzen, of dat deze afvalt.

Netterden: nieuwe aansluiting op A3

Verwacht probleem

De bewoners van Netterden verwachten een groei van het hinderlijke doorgaande verkeer door de realisatie van de aansluiting Emmerich-Ost op de A3.

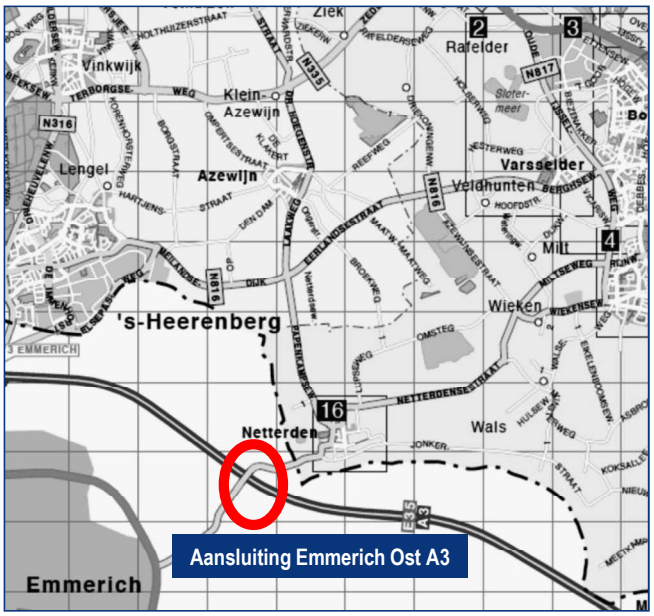
Mogelijke oplossing

Allereerst wordt gekeken wat de gevolgen zijn wanneer er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. Het verkeer wordt gefaciliteerd op de bestaande wegen. Wel blijft het vrachtwagenverbod in Netterden van kracht. In principe is dit geen oplossing, maar het accepteren van het feit dat er een nieuwe aansluiting komt.

Verwachte effecten

De effecten van een nieuwe aansluiting op de A3 zijn doorgerekend met het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat ten opzichte van de referentiesituatie 2020 (de situatie zonder nieuwe aansluiting op de A3):

- Toename van verkeer op de Emmerikseweg tussen Netterden en de A3 (+ 1.000 mvt/etm) en in zeer beperkte mate op de Jonkerstraat (+ 200 mvt/etm).
- Het gebruik van de aansluiting zal voornamelijk lokaal Netterdens verkeer zijn. Voor niet lokaal verkeer is de route via de aansluiting 's-Heerenberg en de Berghseweg sneller.
- Een voorwaarde is dat de Netterdensestraat een beperkte verkeersfunctie krijgt.



Netterden: nieuwe aansluiting op A3 + realisatie ontbrekende schakel N316

Verwacht probleem

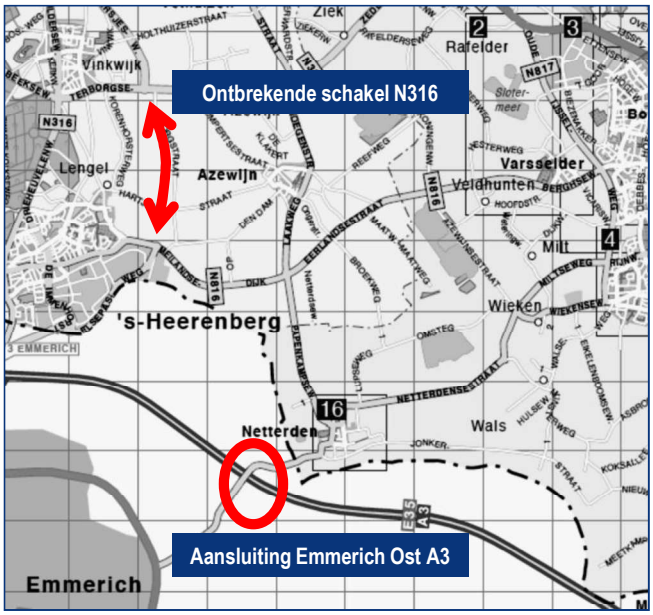
De bewoners van Netterden verwachten een groei van het hinderlijke doorgaande verkeer door de realisatie van de aansluiting Emmerich-Ost op de A3.

Mogelijke oplossing

De ontbrekende schakel in de N316 tussen Zeddam en ‘s-Heerenberg kan mede worden aangelegd om de route via de aansluiting ‘s-Heerenberg aantrekkelijker te maken dan de nieuwe aansluiting Emmerich-Ost.Het effect van deze oplossing kan worden versterkt door de Emmerikseweg en de Netterdensestraat onaantrekkelijker te maken voor doorgaand verkeer. Hier is echter afstemming nodig met de ontsluitingsstructuur voor LOG Azewijn, aangezien de Netterdensestraat een functie heeft in de ontsluiting van het LOG-gebied.

Verwachte effecten

- Een afname van verkeer op de route Papenkampseweg – Emmerichseweg (500 mvt/etm).
- De route via de aansluiting ‘s-Heerenberg wordt nog sneller en dus nog aantrekkelijker voor regionaal verkeer.
- Minder verkeer door Netterden.



Netterden: nieuwe aansluiting A3 + ontbrekende schakel N316 + randweg Netterden

Verwacht probleem

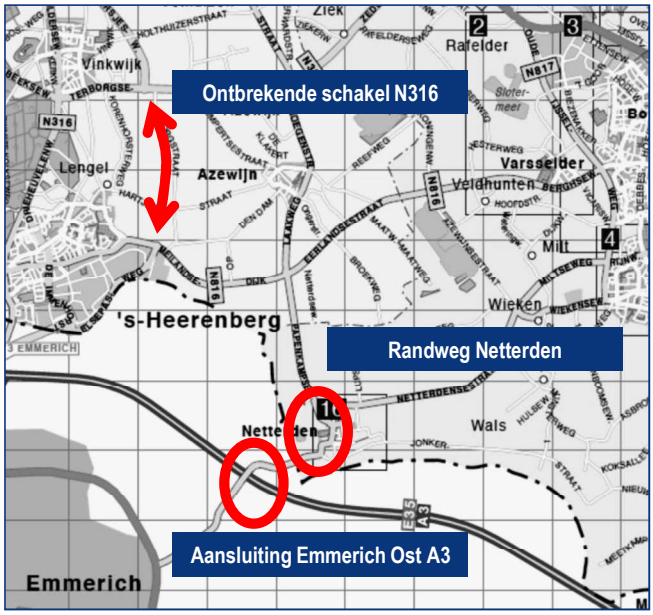
De bewoners van Netterden verwachten een groei van het hinderlijke doorgaande verkeer door de realisatie van de aansluiting Emmerich-Ost op de A3.

Mogelijke oplossing

Aanvullend op de realisatie van de N316 wordt een randweg aangelegd om de kern Netterden. Dit biedt tevens de mogelijkheid om doorgaand verkeer door Netterden onmogelijk te maken en de kern volledig in te richten als verblijfsgebied.

Verwachte effecten

- De realisatie van de randweg trekt 2.100 mvt/etm extra naar de wegen rond Netterden. Deze route gaat als alternatief dienen voor de route via ‘s-Heerenberg.
- Toename van verkeer op de route Papenkampseweg – Emmerikseweg. Deze wegen zullen geschikt moeten worden gemaakt voor dit doorgaande verkeer.
- Door Netterden zelf rijdt geen doorgaand verkeer meer.



Conclusies Netterden

- De aansluiting Emmericht-Ost op de A3 zorgt voor meer verkeer op de Emmerikseweg richting Netterden en in zeer beperkte mate op de Jonkerstraat. Deze toename is vooral lokaal verkeer met herkomst of bestemming Netterden en Megchelen.

- Een randweg Netterden trekt verkeer van de randweg 's-Heerenberg (N816 Elsepasweg), terwijl het opwaarderen van de Papenkampseweg (dat noodzakelijk is bij realisatie van de randweg) mede afhankelijk is van de gemeente Montferland.

- Een randweg Netterden is verkeerskundig gezien niet effectief. Deze oplossing zorgt wel voor een afname van verkeer in de kern Netterden (zeker wanneer de maatregel wordt gecombineerd met een knip in de kern), maar levert een forse toename op van verkeer op de route Emmerikseweg – Papenkampseweg.

- Verkeerskundig gezien is de realisatie van de ontbrekende schakel N316 (initiatiefnemer = gemeente Montferland), gecombineerd met afwaarderen van de Emmerikseweg en Netterdensestraat, de meest gunstige oplossing voor Netterden. Door het creëren van een snelle route via de N316 tussen A12/A3 en A18/N18 blijft de toename van verkeer in Netterden beperkt.

- De gemeente Emmerich heeft aangegeven de Netterdense Strasse tussen de A3 en de grens met Nederland verder te willen afwaarderen tot een zogenaamd karrenspoor. Dit maakt deze route nog onaantrekkelijker voor (doorgaand) verkeer.

- Een voorwaarde voor het goed functioneren van de ontbrekende schakel N316 is dat de route via de N816 (Berghseweg) kwalitatief goed moet blijven om een snelle verbinding tussen Ulft/ Gendringen en de aansluiting bij 's-Heerenberg op de A3 te garanderen.

Silvolde en Terborg: rondweg Rabelingstraat

gemeente Oude IJsselstreek

Verwacht probleem

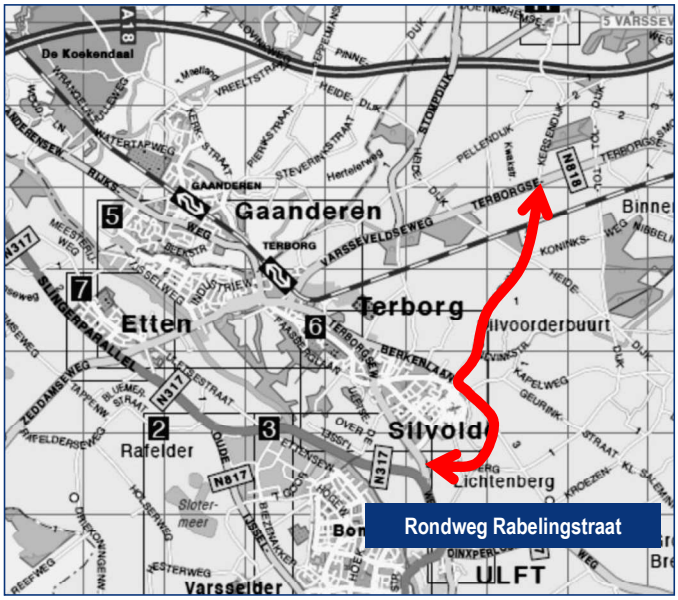
De doorgaande wegen door Terborg en Silvolde zijn aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Dit leidt tot leefbaarheids- en veiligheidsproblemen in beide kernen.

Mogelijke oplossing

Voor het doorgaande verkeer wordt een alternatieve route ingericht, namelijk via de Rabelingstraat. Deze route dient als rondweg, voornamelijk voor verkeer dat nu door Silvolde rijdt. Voor deze route moet een klein stuk nieuwe weg worden aangelegd. Deze nieuwe infrastructuur kan ook dienen als ontsluitingsweg voor de geplande nieuwbouw aan de zuidzijde van Silvolde.

Verwachte effecten

- In de modelberekening is niet uitgegaan van nieuwbouw aan de zuidzijde van Silvolde.
- Zonder woningbouw aan de zuidzijde van Silvolde krijgt de rondweg een intensiteit van 1.500 mvt/etm. Dit is een intensiteit die ongeveer gelijk is als de intensiteit op een woonstraat.
- In Silvolde neemt de intensiteit enigszins af. Op de Ettensestraat in Terborg is zeer weinig effect te zien.



Silvolde en Terborg: rondweg Rabelingstraat + afwaarderen N818

Verwacht probleem

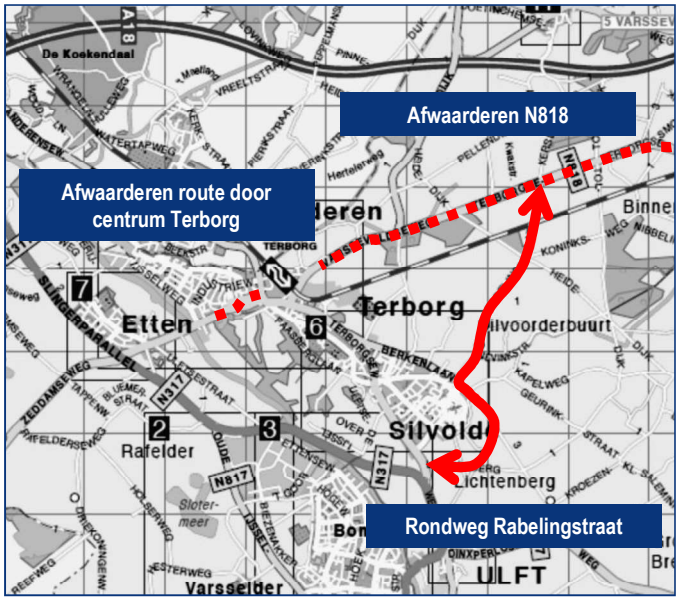
De doorgaande wegen door Terborg en Silvolde zijn aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Dit leidt tot leefbaarheids- en veiligheidsproblemen in beide kernen.

Mogelijke oplossing

Als aanvullende maatregel op de aanleg van de rondweg, is onderzocht wat de effecten zijn van het verlagen van de maximumsnelheid op de N818 tussen Terborg en Varsseveld. Ook is in deze variant de maximumsnelheid op de Ettensestraat en Walstraat (in Terborg) verlaagd tot 30 km/uur.

Verwachte effecten

- Ten opzichte van de variant zonder afwaardering neemt de intensiteit op de rondweg Rabelingstraat toe met ongeveer 200 mvt/etm.
- De Ettensestraat wordt rustiger, maar andere wegen in Terborg (onder andere de IJsselweg) worden drukker.
- De afname van verkeer op de Ettensestraat betreft vooral lokaal verkeer dat nu een andere route door Terborg zoekt.
- De intensiteit op de N818 neemt sterk af, maar dit gaat ten koste van het drukker worden op andere wegen in het buitengebied.



Silvolde en Terborg: rondweg Rabelingstraat + afwaarderen N818 + knip Ettensestraat

Verwacht probleem

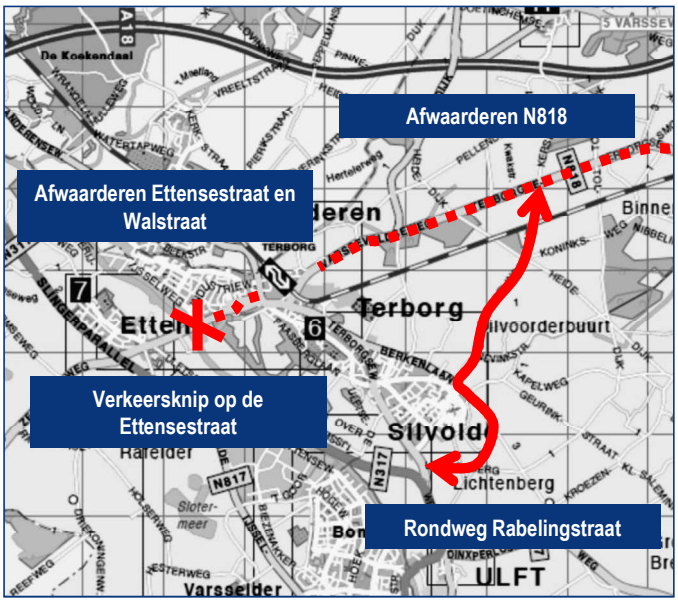
De doorgaande wegen door Terborg en Silvolde zijn aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Dit leidt tot leefbaarheids- en veiligheidsproblemen in beide kernen.

Mogelijke oplossing

Tenslotte is onderzocht wat de gevolgen zijn van het (fysiek) afsluiten van de weg tussen Etten en Terborg ter hoogte van de brug over de Oude IJssel. Door deze knip kan gemotoriseerd verkeer niet meer van het ene naar het andere dorp rijden. Hierdoor wordt ook de doorgaande route tussen Zeddam en Varsseveld (via Etten en Terborg) onmogelijk gemaakt.

Verwachte effecten

- Door de verkeersknip worden de Zeddamseweg en Ettensestraat alleen nog maar gebruikt door bestemmingsverkeer. De intensiteit neemt op beide wegen af tot minder dan 2.000 mvt/etm.
- De intensiteit op de N335 (Zeddam – Etten) neemt af met ongeveer 3.000 mvt/etm.
- De grootste toename van verkeer vindt plaats op de Rijksweg tussen Doetinchem en Gaanderen/Terborg. De intensiteit neemt toe met ongeveer 50% tot ongeveer 22.000 mvt/etm net ten noorden van Gaanderen. Hierdoor bereikt de intensiteit de capaciteit van de weg. Gevolgen zijn filevorming, slechte oversteekbaarheid en hinder voor aanwonenden.
- Door de verkeersknip neemt de intensiteit op de rondweg Rabelingstraat toe tot ongeveer 4.500 mvt/etm.
- Op de N18 neemt de intensiteit toe met ongeveer 3.000 mvt./etm.



Conclusies Terborg en Silvolde

- Het afsluiten van de Zeddamseweg ter hoogte van de brug over de Oude IJssel is een effectieve manier om het doorgaande verkeer door Terborg te weren. Maar een verkeersknip leidt ook tot een onacceptabele hoge verkeersintensiteit op de Rijksweg in Gaanderen. Om deze reden is een verkeersknip geen optie.

- Het (doorgaande) verkeer door Etten en Terborg is een probleem dat speelt op regionaal niveau, namelijk op de verbinding tussen Zeddam en Varsseveld. Daarom moet de oplossing ook regionaal worden gezocht. Een wenselijke maatregel is het afwaarderen van de gehele route tussen Zeddam en Varsseveld:
  - de N335 tussen Zeddam en Etten wordt ingericht als erftoegangsweg (met een maximumsnelheid van 60 km/uur);
  - de wegen in Etten en Terborg krijgen de uitstraling van een verblijfsgebied. De brug over de Oude IJssel kan als aanleiding worden gebruikt om het verblijfskarakter te benadrukken;
  - de N818 tussen Terborg en Varsseveld wordt ingericht als erftoegangsweg (met een maximumsnelheid van 60 km/uur).

- De mate van succes van deze maatregel is mede afhankelijk van de provincie Gelderland, aangezien zij wegbeheerder is van de N335 en de N818 en daarmee verantwoordelijk voor de maatregelen op deze wegen. De gemeente kan in elk geval zelf de maatregelen op de wegen in Etten en Terborg nemen.

- Voor het doorgaande verkeer dat geweerd wordt met deze maatregel vormt de route N316 – N18 de geëigende route tussen Zeddam en Varsseveld.

- De rondweg aan de zuidzijde van Silvolde geldt vooral als alternatieve route voor verkeer tussen Ulft en Varsseveld dat nu door Silvolde rijdt. Dit betreft niet veel verkeer.

- De rondweg zelf trekt niet veel verkeer aan (1.500 mvt per etmaal). De aanleg van nieuwe infrastructuur is alleen kosteneffectief in combinatie met nieuwbouw aan de zuidzijde van Silvolde.

Ulft: Debbeshoek en Frank Damenstraat als gebiedsontsluitingsweg

Verwacht probleem

De Debbeshoek en Frank Damenstraat hebben een verkeersfunctie in het wegennet van Ulft. Maar hierdoor vormen deze wegen ook een barrière tussen het westelijk deel van Ulft en het centrum (in het oostelijk deel van Ulft). Daarnaast staan de woningen dicht op de weg, waardoor het verkeer als hinderlijk wordt ervaren door bewoners.

Mogelijke oplossing

Allereerst is gekeken wat de gevolgen zijn van het hanteren van de huidige situatie. Dat wil zeggen dat de Debbeshoek/Frank Damenstraat een gebiedsontsluitingweg blijft met een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Verwachte effecten

- De intensiteit neemt in de loop van de tijd alleen maar toe. In 2020 rijden er per etmaal 8.600 voertuigen over de Debbeshoek.
- De Debbeshoek wordt moeilijker oversteekbaar.

Ulft: Debbeshoek en Frank Damenstraat als erftoegangsweg

Verwacht probleem

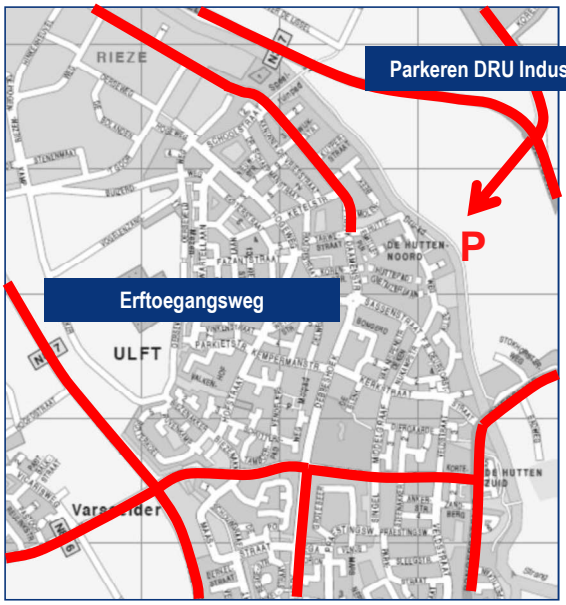
De Debbeshoek en Frank Damenstraat hebben een verkeersfunctie in het wegennet van Ulft. Maar hierdoor vormen deze wegen ook een barrière tussen het westelijk deel van Ulft en het centrum (in het oostelijk deel van Ulft). Daarnaast staan de woningen dicht op de weg, waardoor het verkeer als hinderlijk wordt ervaren door bewoners.

Mogelijke oplossing

De Debbeshoek en Frank Damenstraat worden afgewaardeerd tot erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Conform de Gebiedsvisie DRU Industriepark wordt een permanente parkeergelegenheid ingericht tussen de Oude IJssel en de Slingerparallel, dat bereikbaar is via de rotonde in de Slingerparallel. Daarnaast wordt er een overloopparkeerterrein gerealiseerd ten behoeve van grootschalige evenementen, dat eveneens ontsloten wordt via de Slingerparallel.

Verwachte effecten

- De intensiteit op de Debbeshoek neemt af tot ongeveer 4.500 mvt/etm. Hiermee verbetert de oversteekbaarheid aanzienlijk.
- Op Het Goor en de Berghseweg neemt de intensiteit toe, maar deze blijven onder de 10.000 mvt/etm.
- Op de route Hofstraat – Hogeweg en de route Heggenseveld – Middelgraaf treedt een onbedoeld neveneffect op. Op deze wegen wordt het enigszins drukker.



Conclusies Ulft

- Het afwaarderen van de Debbeshoek en Frank Damenstraat is een goed middel om de oversteekbaarheid van deze wegen te verbeteren.

- Het risico van het afwaarderen van deze wegen is dat parallelle routes door Ulft een alternatief gaan vormen voor doorgaand verkeer. Er moet voor worden gewaakt dat dit plaats gaat vinden.

- Diverse buslijnen rijden over de Debbeshoek en Frank Damenstraat. Bij een herinrichting moet hier rekening mee worden gehouden, bijvoorbeeld in de vorm van busvriendelijke verkeersdrempels.

- Het DRU Industriepark krijgt een permanent parkeerterrein en een overloopparkeerterrein tussen de Oude IJssel en de Slingerparallel, die worden ontsloten via de rotonde in de Slingerparallel.

Varsseveld: behoud huidige verkeersstructuur

Verwacht probleem

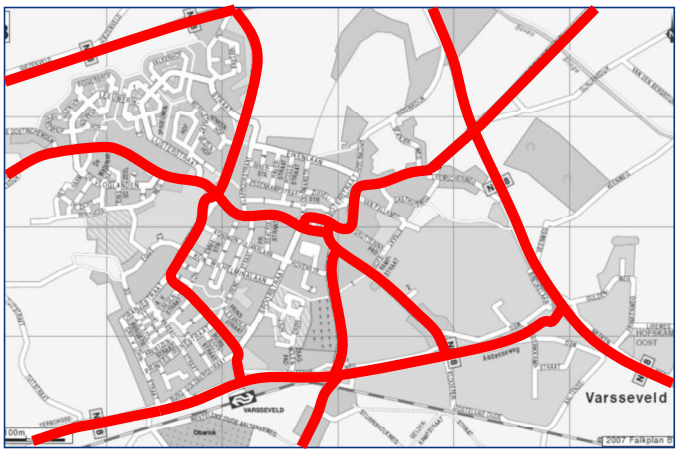
Bij de opwaardering van de N18 tot regionale stroomweg staat de functie van de aansluiting met de Zelhemseweg ter discussie. Daarnaast neemt de auto op dit moment een prominente plek in, in Varsseveld. Vooral in het centrum van Varsseveld.

Mogelijke oplossing

Allereerst wordt gekeken of het huidige verkeersnetwerk de extra verkeersdruk kan opvangen.

Verwachte effecten

- De huidige verkeersdruk in het centrum verandert niet. De auto blijft een prominente rol spelen.
- Ongeveer 20% van het verkeer op de Zelhemseweg (ongeveer 800 mvt/et) heeft geen herkomst en bestemming in Varsseveld.
- Van het verkeer vanuit en naar de richting Halle/ Zelhem, hebben ongeveer 1.000 voertuigen per etmaal een herkomst of bestemming in Varsseveld.
- Het noordelijke Kerkplein moet worden aangepast om het verkeer te kunnen verwerken. Op het zuidelijke plein ontstaat ruimte voor een verblijfsgebied.
- In het centrum blijft de auto een prominente rol spelen.



Varsseveld: aansluiting Zelhemseweg – N18 verdwijnt

Verwacht probleem

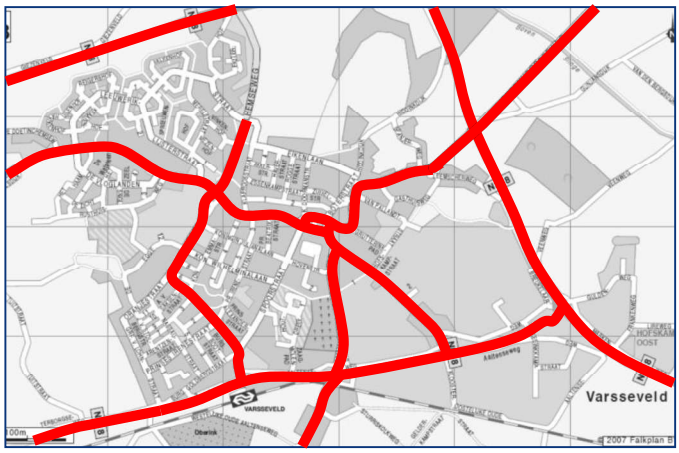
Bij de opwaardering van de N18 tot regionale stroomweg staat de functie van de aansluiting met de Zelhemseweg ter discussie. Daarnaast neemt de auto op dit moment een prominente plek in, in Varsseveld. Vooral in het centrum van Varsseveld.

Mogelijke oplossing

Mogelijk wordt de aansluiting Zelhemseweg op de N18 opgeheven. De overige twee aansluitingen vanuit Varsseveld op de N18 (Doetinchemseweg en Oostelijke Rondweg) blijven gehandhaafd

Verwachte effecten

- De intensiteit op de Doetinchemseweg neemt toe tot ongeveer 9.000 mvt/etm bij de komgrens van Varsseveld. Een groot deel van dit verkeer heeft een herkomst/bestemming in het noordoosten van Varsseveld.
- Het doorgaande verkeer dat nu vanuit de Zelhemseweg door Varsseveld rijdt verdwijnt uit de kern.
- De huidige verkeersdruk in het centrum verandert bijna niet. De auto blijft een prominente rol spelen.



Varsseveld: aansluiting Zelhemseweg – N18 verdwijnt + autoluw centrum

Verwacht probleem

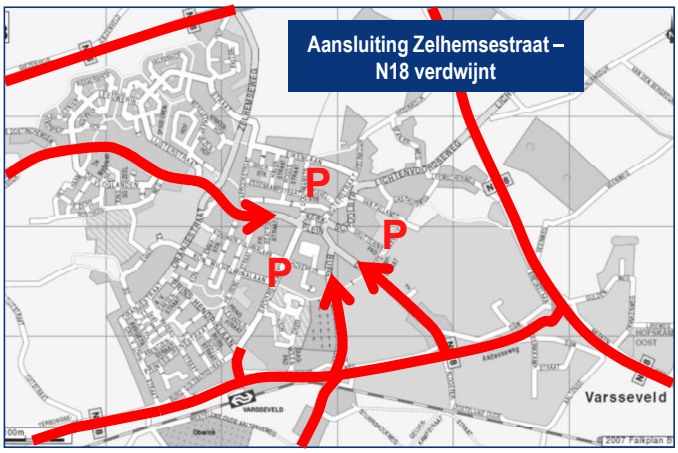
Bij de opwaardering van de N18 tot regionale stroomweg staat de functie van de aansluiting met de Zelhemseweg ter discussie. Daarnaast neemt de auto op dit moment een prominente plek in, in Varsseveld. Vooral in het centrum van Varsseveld.

Mogelijke oplossing

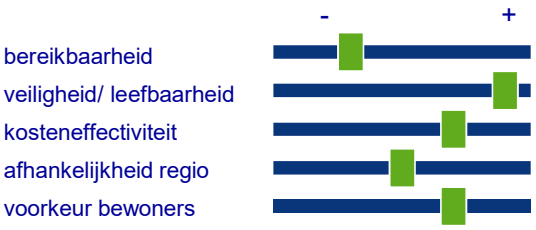
Bijna alle doorgaande routes door Varsseveld komen door het centrum. In deze laatste variant wordt het centrum van Varsseveld ingericht als verblijfsgebied. Alle ontsluitingswegen lopen richting dit centrumgebied. Parkeren vindt zoveel mogelijk aan de rand van het centrum plaats. Het doorgaande verkeer kan gebruik maken van de wegen rond Varsseveld.

Verwachte effecten

- Afname van het verkeer in het centrum.
- Parkeren op parkeerterreinen vraagt nadere studie.
- De intensiteit op de route over de Smoddedijk – Buulsdijk neemt iets toe.



Centrum autoluw, parkeren op parkeerterreinen



Conclusies Varsseveld

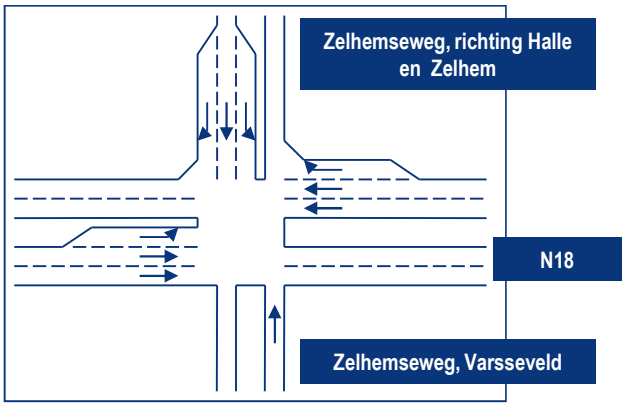
- Voor de ontsluiting van Varsseveld is de aansluiting Zelhemseweg op de N18 niet noodzakelijk. De overige aansluitingen kunnen het verkeersaanbod goed aan zonder dat er verkeersproblemen ontstaan.

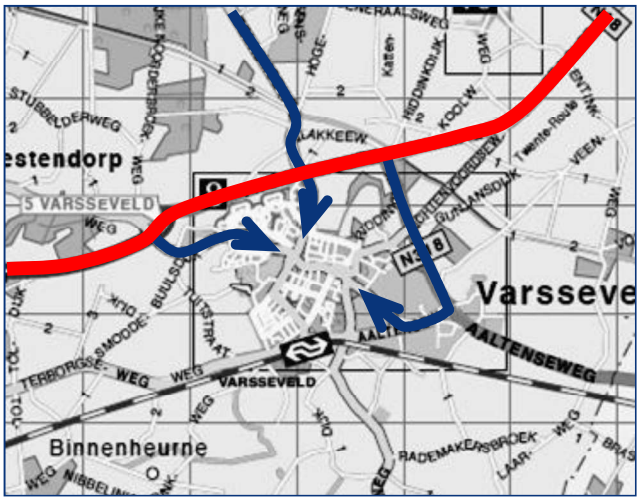
- Het is wenselijk om de route tussen Zelhem/Halle en Varsseveld te behouden voor het verkeer tussen deze kernen. Ook de bus moet rechtdoor de N18 kunnen oversteken.

- De afbeelding hiernaast geeft schematisch weer hoe het kruispunt Zelhemseweg – N18 kan worden ingericht.

- Er is nader onderzoek nodig naar de parkeersituatie in Varsseveld en naar de mogelijkheid van het realiseren van parkeerterreinen aan de rand van het centrum. Als dit mogelijk is, kan afwaardering van de wegen in het centrum worden overwogen en moet worden gekeken naar een herinrichting van het rondje om de kerk.

- Een nieuwe westelijke randweg is vooralsnog niet nodig. Wanneer de plannen omtrent het woongebied Tuitstraat concreter worden kan deze optie opnieuw in beschouwing worden genomen.





Bijlage 6
Parkeernormen

Verantwoording

- Bron 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, CROW publicatie 182, 3e druk, september 2008
- Stedelijkheidsgraad Terborg, Silvolde, Ulft, Gendringen, Varsseveld: 4 'weinig stedelijk'
- Stedelijkheidgsraad in de rest van de gemeente: 5 'niet stedelijk' (bron: CBS)
- Voor de kernen met stedelijkheidsgraad 5 wordt geen centrumgebied aangehouden, maar valt de gehele kern onder het gebied 'Rest bebouwde kom'.

Toelichting bij tabellen

- bvo: bruto vloeroppervlak (het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren, inclusief alle verdiepingen)
- arbeidsplaats: maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers
- parkeernorm voor basisonderwijs en crèche is exclusief parkeergelegenheid voor halen en brengen

Hoofdfunctie	Functie	Eenheid	Centrum en schil		Rest bebouwde kom	
			Min.	Max.	Min.	Max.
Wonen	Woning duur *(bijv. halfvrijstaand en vrijstaand)*	Woning	1,7	2,0	2,0	2,2
	Woning middensegment *(bijv. rijwoning)*	Woning	1,6	1,8	1,8	1,9
	Woning goedkoop *(bijv. sociale huurwoning)*	Woning	1,3	1,5	1,4	1,7
	Serviceflat/ aanleunwoning	Woning	0,3	0,6	0,3	0,6
	Kamer verhuur	Kamer	0,2	0,6	0,2	0,6
Winkelen	Wijk-, buurt-, dorpscentra	100 m^2 bvo	3,0	4,5	3,0	4,5
	Grootschalige detailhandel (meubelboulevard, outlet centra, etc.)	100 m^2 bvo	6,5	8,5	6,5	8,5
	Showroom (auto, boot, etc.)	100 m^2 bvo	1,2	1,4	1,6	1,8
	(week)markt	1 m. marktkraam	0,18	0,27	0,18	0,27
	Bouwmarkt/ tuincentrum/ kringloopwinkel	100 m^2 bvo	2,27	2,7	2,2	2,7
Werken	Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m^2 bvo	2,8	3,3	3,0	3,5
	Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m^2 bvo	1,5	2,1	1,7	2,5
	Arbeidsextendieve/ bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, etc.)		0,6	0,7	0,8	0,9
	Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijven (industrie, werkplaats, etc.)	100 m^2 bvo	1,7	2,2	2,5	2,8

Hoofdfunctie	Functie	Eenheid	Centrum en schil		Rest bebouwde kom	
			Min.	Max.	Min.	Max.
Werken	Bedrijfsverzamelgebouw	100 m² bvo	0,8	1,7	0,8	1,7
Leisure	Café/ bar/ discotheek/ cafetaria	100 m² bvo	5,0	7,0	6,0	8,0
	Restaurant	100 m² bvo	10,0	12,0	14,0	16,0
	Hotel	Kamer	0,5	1,5	0,5	1,5
	Museum	100 m² bvo	0,7	0,9	1,0	1,2
	Bibliotheek	100 m² bvo	0,7	0,9	1,0	1,2
	Bioscoop/ theater/ schouwburg	Zitplaats	0,2	0,3	0,3	0,4
	Gymlokaal	100 m² bvo	2,0	2,5	2,5	3,0
	Sporthal (binnen)	100 m² bvo	2,0	2,5	2,5	3,0
	Sportveld (buiten)	1 ha. netto terrein	13,0	27,0	13,0	27,0
	Dansstudio/ sportschool	100 m² bvo	3,0	4,0	4,0	5,0
	Squashbaan	Baan	1,0	1,5	1,0	1,5
	Tennisbaan	Baan	2,0	3,0	2,0	3,0
	Golfbaan	Hole	n.v.t.	n.v.t.	6,0	8,0
	Bowlingbaan/ biljartzaal	Baan/ tafel	1,5	2,5	1,5	2,5
	Stadion	Zitplaats	0,04	0,2	0,04	0,2
	Evenementhal/ beursgebouw/ congresgebouw	100 m² bvo	5,0	7,0	6,0	8,0
	Zwembad	100 m² bassin	9,0	11,0	10,0	12,0
	Themapark/ pretpark	1 ha. netto terrein	4,0	12,0	4,0	12,0
	Overdekte speeltuin/ -hal	100 m² bvo	3,0	12,0	3,0	12,0
	Manege	Box	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,5

Hoofdfunctie	Functie	Eenheid	Centrum en schil		Rest bebouwde kom	
			Min.	Max.	Min.	Max.
Leisure	Sociaal-cultureel centrum/ wijkgebouw	100 m² bvo	2,0	4,0	2,0	4,0
	Volkstuin	Perceel	0,3	0,3	0,3	0,3
Gezondheidszorg	Ziekenhuis	bed	1,5	1,7	1,5	1,7
	Verpleeg-/ verzorgingshuis	Wooneenheid	0,5	0,7	0,5	0,7
	Arts/ maatschap/ therapeut/ consultatiebureau	Behandelkamer	1,5	2,0	1,5	2,0
	Apotheek	100 m² bvo	1,7	2,7	1,7	2,7
Onderwijs	Beroepsonderwijs dag (roc, mbo, hbo, wo)	Collegezaal Leslokaal	20,0 5,0	20,0 7,0	20,0 5,0	20,0 7,0
	Voorbereidend dagonderwijs (vwo, havo, vmbo)	Leslokaal	0,5	1,0	0,5	1,0
	Avondonderwijs	Student	0,5	1,0	0,5	1,0
	Basisonderwijs	Leslokaal	0,5	1,0	0,5	1,0
	Crèche/ peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf	Arbeidsplaats	0,6	0,8	0,6	0,8
Overig	Geloofshuis (kerk, moskee, etc.)	Zitplaats	0,1	0,2	0,1	0,2
	Begraafplaats/ crematorium	Gelijktijdige dienst	15,0	30,0	15,0	30,0

Colofon

Het GVVP Oude IJsselstreek is tot stand gekomen in een interactief proces met bijdragen vanuit de gemeente(raad), dorpsraden, belangenverenigingen en inwoners en is opgesteld door Goudappel Coffeng.

Titel GVVP Oude IJsselstreek 2012-2020

Status Definitief

Datum 7 november 2011

Verantwoordelijk wethouder Gerard van Balveren

Projectteam gemeente Klaasje Wartena, Bas Kippers

Projectteam Goudappel Coffeng Anne Koot, Dieder van Essen