

Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040

Maatregelen



Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040 Maatregelen

Klant: Gemeente Oude IJsselstreek
Referentie: BJ1634
Status: Definitieve versie
Datum: 31 januari 2025

Titel: Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040
Ondertitel: Maatregelen
Referentie: BJ1634
Status: Definitieve versie
Datum: 31 januari 2025
Projectnaam: Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040
Projectnummer: BJ1634
Auteur(s): R. Luimes, J. Droogsma en L. B. Cooman

Opgesteld door: R. Luimes, J. Droogsma en L. B. Cooman

Gecontroleerd door: R. Luimes

Datum: 31 januari 2025

Goedgekeurd door: R. Luimes

Datum: 31 januari 2025

Classificatie

Open

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit iReport worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het iReport is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit iReport, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoudsopgave

Colofon	2
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat is een mobiliteitsplan?	5
1.3 Participatie	6
1.4 Opbouw Mobiliteitsplan	7
1.5 Gebruik van het mobiliteitsplan	7
2 Maatregelen	9
2.1 Algemeen	9
2.2 Prioritering van maatregelen	10
2.3 Overzicht van maatregelen	11

Inleiding



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Hier presenteren we het mobiliteitsplan van de gemeente Oude IJsselstreek.

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

1.2 Wat is een mobiliteitsplan?

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

Doel van een mobiliteitsplan

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

Een vastgesteld mobiliteitsplan heeft een aantal voordelen voor de gemeente:

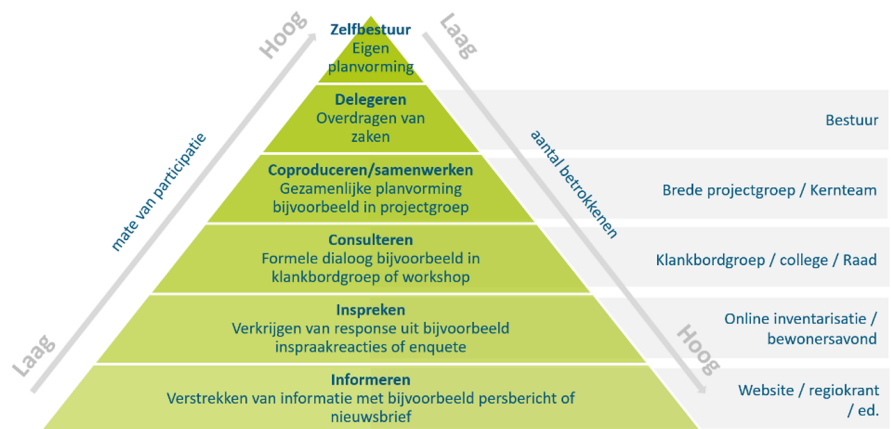
- De ambities van het gemeentebestuur hebben een plek.
- Inwoners krijgen meer inzicht in hoe keuzes worden gemaakt.
- Er is duidelijkheid voor het gemeentebestuur, bewoners, ontwikkelaars, enzovoorts.
- Er wordt niet meer ad-hoc gehandeld (op locatie- of projectniveau), maar op basis van duidelijke kaders en ambities.
- Uitwerkingen of specifiek beleid hebben een duidelijk kader. Bijvoorbeeld bij reconstructies van wegen; hoe we deze moeten vormgeven, welke kruisingen aandacht nodig hebben. Of bij parkeerbeleid; hoe we daarin rekening moeten houden met plekken waar meer of minder autoverkeer gewenst is.
- Met een onderbouwd pakket maatregelen is het mogelijk om gemotiveerd middelen vrij te maken en subsidies aan te vragen.
- Snel en consequent kunnen handelen, omdat visie, kaders en uitgangspunten voor mobiliteit bekend zijn.

1.3 Participatie

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

Met participatie zorgen we er ook voor dat er duidelijkheid ontstaat over het proces van de totstandkoming van het mobiliteitsplan en de keuzes en overwegingen die daarbij komen kijken.

Participatie betekent niet dat we alle ontvangen opmerkingen verwerken.



Inwoners

Inwoners staan op de trede 'inspreken'. Tussen 20 september en 18 oktober 2023 hebben alle inwoners de gelegenheid gehad om wensen, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven.

We hebben hiervoor een brief aan huis gestuurd en een digitale kaart gebruikt. In het hoofdstuk "Inventariseren en analyseren", paragraaf [Inventarisatie inwoners](#), gaan we hier nader op in. Hier hebben we ook de digitale kaart met alle reacties opgenomen.

Klankbordgroep

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

Gemeenteraad

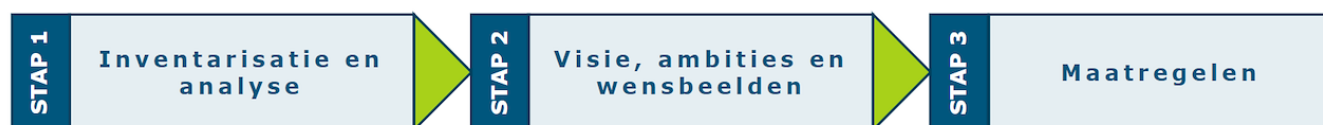
De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede 'consuleren'. We hebben de gemeenteraad drie keer geconsulteerd: in september 2023, maart 2024 en september 2024. De raadsleden hebben hun eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven, we hebben in kleine groepen de visie en gewenste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

Interne brede projectgroep

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

1.4 Opbouw Mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd in drie stappen



Inventarisatie en analyse van de huidige situatie

In stap 1 bekijken we de huidige situatie in de gemeente Oude IJsselstreek. Vervolgens onderzoeken we hoe landelijke, provinciale en regionale ontwikkelingen de mobiliteit in Oude IJsselstreek kunnen beïnvloeden. We lichten de belangrijkste beleidskaders toe en gebruiken deze als uitgangspunten voor het mobiliteitsplan. Ten slotte onderzoeken we de trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op mobiliteit en verkeer.

Visie, ambities en wensbeelden

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

Maatregelen

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

1.5 Gebruik van het mobiliteitsplan

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

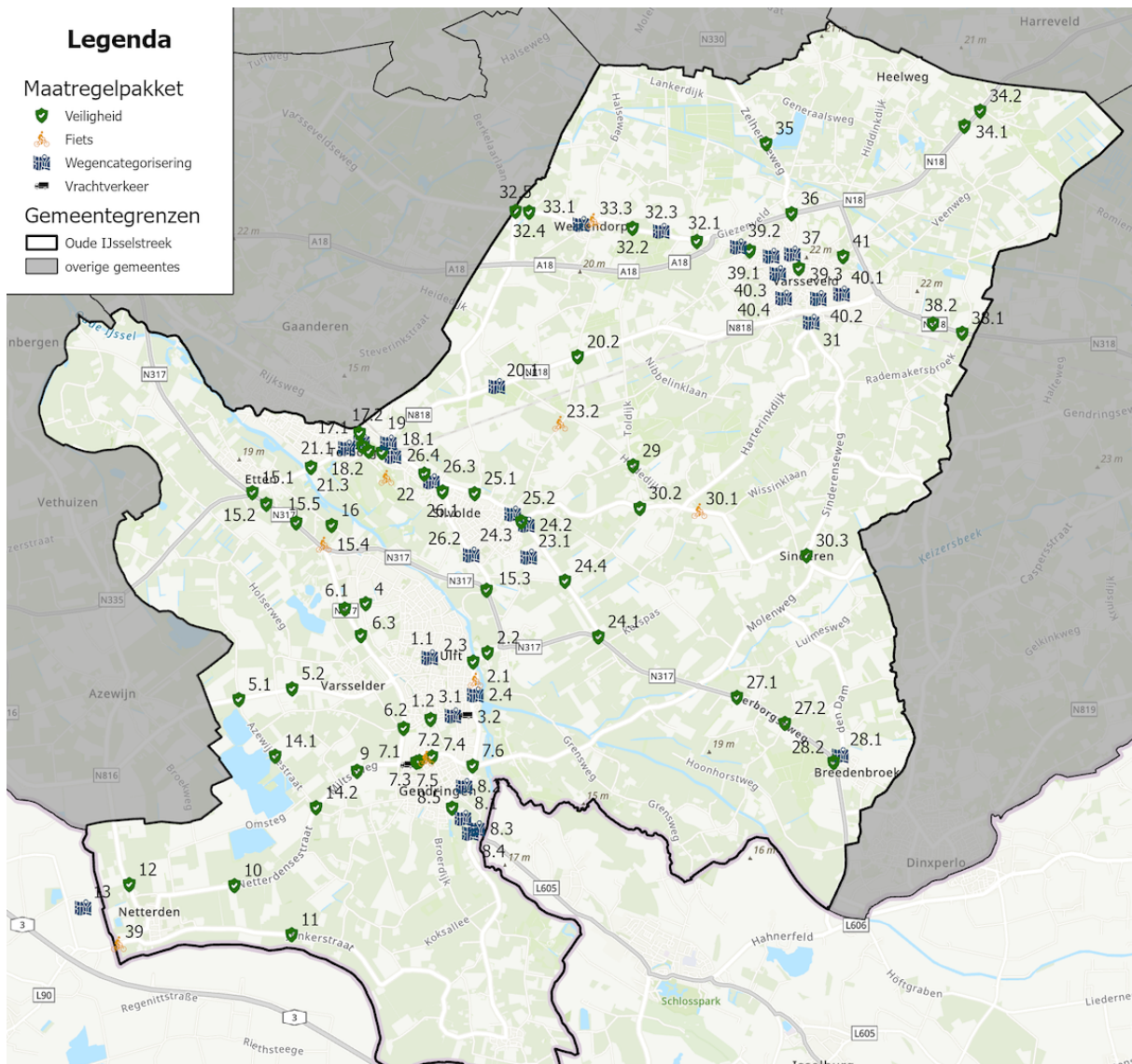
Maatregelen



2 Maatregelen

2.1 Algemeen

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



Overzicht van alle locatiespecifieke maatregelen uit het mobiliteitsplan

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

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

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

Soms heeft de maatregel betrekking op een wegvak. Het gaat dan om de volledige weg. Soms gaat het om een deel van de weg. De begrenzing van het wegvak (tussen bepaalde zijstraten) is dan genoemd.

Een aantal niet locatiegebonden maatregelen gaat bijvoorbeeld over analyse van netwerken of het in kaart brengen van de effecten van ontwikkelingen. Specifieke locaties zijn dan nog niet duidelijk. Maar als uit analyse of participatie blijkt dat er al wel specifieke wegvakken of locaties zijn waar de betreffende maatregel kan worden uitgevoerd, dan zijn deze als aparte maatregel opgenomen. Zo is niet locatiegebonden maatregel 42 het analyseren van het utilitaire fietsnetwerk om te komen tot verbeteringen. Tegelijkertijd hebben we de specifieke fietsroute tussen Sinderen en Silvolde als onderdeel van maatregel 30 opgenomen, omdat deze uit analyse en participatie specifiek naar voren kwam.

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

De inventarisatie van verkeersveiligheidsrisico's is mede gebaseerd op ongevallen uit het verleden. Bepaalde ongevallen zijn echter niet gerelateerd aan de inrichting van weg of kruising. Als uit nadere analyse blijkt dat dit het geval is, dan kunnen verkeersveiligheidsknelpunten vervallen.

Relatief veel reacties van inwoners gaan over het wegvak Zeddamseweg – Ettensestraat. Dit wegvak komt niet terug in maatregelen. Dit omdat de reconstructie van dit wegvak in uitvoering / net afgerond was toen dit mobiliteitsplan werd opgesteld. De kruising Zeddamseweg – N317 en kruising Ettensestraat – IJsselweg komen wel terug in maatregelen.

Handhaving

Handhaving wordt vaak gezien als een middel om het gewenste verkeersgedrag af te dwingen. We zien handhaving echter als sluitstuk en niet als startpunt. De weg moet ten eerste goed zijn ingericht, dat wil zeggen dat het voor de weggebruiker duidelijk moet zijn welk verkeersgedrag (onder andere de maximumsnelheid) gevraagd wordt. In de bijlagen (wegencategorisering) hebben we voor verschillende typen wegen beschreven hoe een goede inrichting eruit ziet.

Pas als een weg goed is ingericht en we constateren nog steeds substantiële snelheidsovertredingen kunnen we inzetten op handhaving. We zijn hierbij wel afhankelijk van derden.

2.2 Prioritering van maatregelen

We hebben de maatregelen geprioriteerd op basis van een aantal criteria. Deze criteria zijn bepaald aan de hand van de ambities uit het mobiliteitsplan, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast is gekeken naar mogelijke kansen om hulp te krijgen bij het financieren van maatregelen met behulp van subsidies. Er is ook gekeken voor welke wegen bekend is dat er de komende jaren (groot) onderhoud uitgevoerd moet worden en hoeveel mensen gebruik maken van een weg of route. De prioritering van de maatregelen kan wijzigen als bepaalde criteria niet worden meegewogen.

De volgende criteria zijn gebruikt bij het prioriteren van de maatregelen:

- Het aantal ambities waar binnen de maatregel pas
- Komt de maatregel naar voren in de risico-analyse?
- Wordt de maatregel veel genoemd in de inventarisatie onder inwoners?
- Zijn er mogelijkheden voor het aanvragen van subsidies?
- Zijn er ontwikkelingen nabij (zoals nieuwe woningen of een bedrijventerrein) waarop meegelift kan worden?
- Is er groot onderhoud gepland waarop meegelift kan worden?
- Het aantal weggebruikers dat profijt heeft van de maatregel (motorvoertuigen, op basis van het verkeersmodel)
- Realisatietermijn
- Kostenindicatie

2.3 Overzicht van maatregelen

Overzicht van de 53 maatregelen

1. Ulft: Debbeshoek – Frank Daamenstraat - Dr. Ariënsstraat:
 - Wegvak; snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Kruising Anton Tijdinklaan – Debbeshoek – Staringstraat – Wesenhorstlaan: verbeteren verkeersveiligheid
2. Ulft: Bongersstraat in de bebouwde kom - Oversluis:
 - Oversluis: verbeteren verkeersveiligheid
 - Wegvak tussen Anton Tijdinklaan en Zandberg: verbeteren verkeersveiligheid fietsers
 - Wegvak: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Bongersstraat – Deurvorststraat: verbeteren verkeersveiligheid
3. Ulft: Anton Tijdinklaan – Wesenhorstlaan:
 - Wegvak; snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30. Dit onder andere voor een veilige bereikbaarheid van het sportpark
 - Ontsluiting van bedrijventerrein IJsselweide op de Wesenhorstlaan beperken. Vanwege de beperkte breedte van de Anton Tijdinklaan – Wesenhorstlaan en de entree van het sportpark. Vrachtverkeer en personenauto's rijden via de Rijnweg. Via de Wesenhorstlaan is het bedrijventerrein bereikbaar voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten.
4. Ulft: 't Goor: wegvak: verbeteren verkeersveiligheid
5. Buitengebied: N816 Berghseweg:
 - Verbeteren verkeersveiligheid (snelheid),
 - Verbeteren verkeersveiligheid op kruising Azewijnsestraat – Berghseweg – Driekoningenweg
6. N817 Oude IJsselweg:
 - Wegvak tussen N816 Berghseweg en 't Goor: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid
 - Kruising Oude IJsselweg (N817) – 't Goor – Varsselderseweg: verkeersveiligheidsrisico
 - Kruising Oude IJsselweg (N817) – Vicarisweg – Wesenhorstlaan: verbeteren verkeersveiligheid
7. Gendringen: Rijnweg:
 - Wegvak tussen N817 Oude IJsselweg en Staringstraat: verbeteren verkeersveiligheid
 - Wegvak: onderdeel van vrachtnetwerk: alleen bestemmingsvrachtverkeer IJsselweide. Faciliteren van de hier verwachte toename van vrachtverkeer vanwege beperkingen op Wesenhorstlaan (maatregel 3)
 - Realisatie vrijliggend fietspad vanwege behouden GOW50 wegcategorie en onderdeel fietsnetwerk
 - Kruising Rijnweg – Staringstraat: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Rijnweg – Rozemarijn: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Rijnweg – Ulftseweg – Engbergseweg: verbeteren verkeersveiligheid
8. Gendringen: Anholtseweg en omgeving:
 - Wegvak: snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Ulftseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Langenhorstweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30
 - Zwanenburgseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30
 - Kruising Anholtseweg – Julianastraat: verbeteren verkeersveiligheid
9. Gendringen: Miltseweg: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid.
10. Netterden: Netterdensestraat: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid en dit wegvak is onderdeel van het utilitaire (woon-werk en woon-onderwijs) fietsnetwerk.
11. Buitengebied: Jonkerstraat – Nieuweweg: wegvak: verbeteren verkeersveiligheid
12. Netterden: Papenkampseweg: verbeteren verkeersveiligheid.
13. Netterden: realisatie nieuwe route oostzijde Netterden:
 - Alternatief voor verkeer (landbouwverkeer en vrachtverkeer) door de bebouwde kom
 - Extra verbinding tussen A3 en bedrijventerreinen in 's Heerenberg
14. Azewijnsestraat:
 - Wegvak tussen Omsteg en Hoofdstraat: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid.
 - Kruising Azewijnstraat – Miltseweg – Netterdensestraat – Wiekenseweg: verbeteren verkeersveiligheid.
15. N317 Slingerparallel:
 - Kruising N317 Slingerparallel – Oude IJsselweg: verbeteren verkeersveiligheid met specifieke aandacht voor langzaam verkeer
 - Kruising N317 Slingerparallel – Zeddamseweg: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising N317 Slingerparallel – koude oversteek hectometer 54.3: verkeersveiligheidsrisico
 - Kruising N317 Slingerparallel – Ulftseweg: verbeteren verkeersveiligheid
 - Wegvak tussen N817 Oude IJsselweg en brug over de Oude IJssel: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid
 - Wegvak tussen Ulftseweg en Ettenseweg: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid

- De N317 is dé ontsluitingsroute van Ulft, Gendringen, Etten e.o. richting de A18. Met de nu voorziene ontwikkelingen (o.a. ziekenhuis, woningbouw in Ulft en Gendringen en diverse ontwikkelingen op de Oude IJsselweg) kan hier in de toekomst een capaciteits- en daarmee verkeersveiligheidsknelpunt ontstaat. Oplossingen hiervoor kunnen gevonden worden in het gebied tussen en op de A18, N317, N335 en N316.
- 16. Buitengebied: Ettenseweg / Ulftsestraat: verbeteren verkeersveiligheid snelheid.
- 17. Terborg: Doetinchemseweg in de bebouwde kom:
 - Wegvak: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Verbeteren verkeersveiligheid op kruising met Stationsweg
- 18. Terborg: Silvoldseweg:
 - Wegvak: snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Kruising Laan van Wisch, verkeersveiligheid verbeteren
 - Kruising N818, Varsseveldseweg: verkeersveiligheid verbeteren
- 19. Terborg: N818 Varsseveldseweg: deel in de bebouwde snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30.
- 20. N818 Terborgseweg:
 - Wegvak tussen Rabelingstraat en komgrens Terborg: snelheid terugbrengen naar 60 km/h, inrichten als ETW60
 - Kruising Kersendijk, Rabelingstraat, Terborgseweg (N818): verbeteren verkeersveiligheid
- 21. Terborg: Sint Jorisplesin, Walstraat, westelijke deel Hoofdstraat, oostelijke deel Ettensestraat:
 - Wegvak: Inrichten als GOW30
 - Sint Jorisplesin en Walstraat: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Ettensestraat - IJsselweg: Verbeteren verkeersveiligheid
- 22. Terborg: Paasberglaan: verkennen van de haalbaarheid van een goede fietsroute.
- 23. Silvolde: Zuidelijke rondweg. Een deels nieuwe, deels opgewaardeerde route tussen de N818 Terborgseweg en de N317 Slingerparallel, via de zuidkant van Silvolde. Hiermee ontstaat een logische verbinding tussen grofweg Varsseveld/N18 en Ulft/N317 Slingerparallel:
 - Uitvoeren tracéverkenning van nieuwe route langs de zuidkant van Silvolde, grofweg tussen de Rabelingstraat en de Slingerparallel. Onder andere over het tracé.
 - Aanpassen van de Rabelingstraat, zodat deze meer verkeer kan verwerken, aansluitend op de nieuwe route.
 - Met deze maatregelen voorzien we een aantal positieve effecten:
 - Er is een alternatief voor de (doorgaande) route Zeddamseweg – Ettensestraat – kern Terborg - Varsseveld. Deze route kan nu ingericht worden alleen voor herkomst- of bestemmingsverkeer. Daarmee verwachten we op deze route een toename van de verkeersveiligheid en leefbaarheid
 - Voorkomt ongewenst verkeer via de Korenweg. Dit is een weg door een woonwijk. Verkeer zonder herkomst en bestemming in de directe omgeving is niet gewenst
 - Voorkomt ongewenst verkeer via het buitengebied rond Sinderen. Hiermee wordt onder andere de fietsroute tussen Sinderen en Ulft minder druk en daarmee veiliger
- 24. Silvolde: Oude Dinxperloseweg.
 - Wegvak binnen de kom: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Kruising Oude Dinxperloseweg – Berkenlaan – Kapelweg: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Lichtenberg – Nachtegaalpad: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Oude Dinxperloseweg – N317 Terborgseweg: verbeteren verkeersveiligheid.
- 25. Silvolde: Berkenlaan:
 - Wegvak: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Kruising Berkenlaan – Egginkstraat – Schoolstraat: verbeteren verkeersveiligheid
- 26. Silvolde: Ulftseweg – Markt – Terborgseweg:
 - Wegvak tussen Markt en komgrens Terborg: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Wegvak tussen komgrens Silvolde en Markt: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Wegvak tussen Munstermanstraat en Zaagpad: verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers
 - Kruising Terborgseweg - Berkenlaan: verbeteren verkeersveiligheid
 - De inrichting van de Markt als 'shared space' passen we niet aan. Wel verwachten we door de snelheidsverlaging dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer hier afneemt
- 27. Buitengebied: N317 Terborgseweg
 - Wegvak: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising N317 Terborgseweg – Prinsenstraat - Tulenstraat: verbeteren verkeersveiligheid.
- 28. Breedenbroek: Den Dam, in de bebouwde kom:
 - Wegvak: snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30
 - Kruising Den Dam – Terborgseweg: verbeteren verkeersveiligheid
- 29. Buitengebied: verbeteren verkeersveiligheid op de kruising Heidedijk – Toldijk.
- 30. Sinderen, Kapelweg
 - Wegvak: verbeteren van de fietsroute tussen Sinderen en Silvolde

- Kruising Kapelweg - Toldijk: verbeteren verkeersveiligheid.
 - Kruising Kapelweg – Sinderenweg: verbeteren verkeersveiligheid
31. Varsseveld: Sinderenseweg in de kom: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30, verbeteren veiligheid.
 32. Buitengebied: Doetinchemseweg buiten de bebouwde kom tussen Varsseveld en gemeentegrens Doetinchem:
 - Snelheid terugbrengen naar 60 km/h, inrichten als ETW60
 - Wegvak tussen komgrens Varsseveld en komgrens Westendorp: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Doetinchemseweg – Zaaltesdijk: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Doetinchemseweg – Stompdijk: verbeteren verkeersveiligheid
 33. Westendorp: Doetinchemseweg in de bebouwde kom:
 - Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Verbeteren verkeersveiligheid
 34. Heelweg: N18 Twenteroute:
 - Parallelweg Twenteroute: verbeteren verkeersveiligheid (hoge snelheid)
 - Heelweg: N18 Twenteroute: verbeteren veiligheid bij kruising Landstraat
 35. Heelweg: N330 Zelhemseweg: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid rond kruising Hogeweg.
 36. Varsseveld: Kruising N330 Zelhemseweg – N18 Twenteroute: verbeteren veiligheid.
 37. Varsseveld: Zelhemseweg in de kom: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 38. Varsseveld: N318 (Aaltenseweg):
 - Wegvak: verbeteren veiligheid
 - Kruising Rademakersbroek – Entinkweg: verbeteren verkeersveiligheid
 39. Varsseveld: Doetinchemseweg in de kom:
 - Wegvak tussen komgrens en Zelhemseweg: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30, verbeteren verkeersveiligheid
 - Wegvak tussen Zelhemseweg en Kerkplein: Verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Doetinchemseweg – de Vloglanden - Leeuwerikstraat: verbeteren verkeersveiligheid
 40. Varsseveld: Burgemeester van der Zandestraat en Dames Jolinkweg (wegvak tussen Burgemeester van der Zandestraat en N818 Terborgseweg: inrichten als GOW30 (nu deels GOW50, deels ETW30).
 - Varsseveld: route naar het station verbeteren voor fietsers en bussen: Oranjestraat – Prins Hendriklaan. Route inrichten als GOW30 (nu ETW30).
 41. Varsseveld: Kruising Lichtenvoordseweg – Leemscherweg: verbeteren verkeersveiligheid
 42. Niet locatiegebonden: analyseren gewenste utilitaire (woon-werk en woon-onderwijs) fietsnetwerk, voorstellen verbeteringen. Daar waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Het gaat om:
 - Opstellen toetsingskader met de basiseisen voor het utilitaire fietsnetwerk
 - Analyseren utilitair fietsnetwerk met toetsingskader
 - Inventariseren knelpunten
 - Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering
 - Niet locatiegebonden: analyseren gewenste vrachtnetwerk, voorstellen verbeteringen. Daar waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Het gaat om:
 43. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het aanleggen van snelheidsremmers ten behoeve van veilig fietsen op wegen buiten de kom die ook onderdeel van het fietsnetwerk zijn.
 - Opstellen toetsingskader met de basiseisen voor het vrachtnetwerk
 - Analyseren vrachtnetwerk met toetsingskader
 - Inventariseren knelpunten
 - Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering
 - Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het aanleggen van vrijliggende fietsvoorzieningen of het verruimen van krappe bochten.
 44. Niet locatiegebonden: Analyse van functie, vormgeving en inrichting van wegen waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Zo zijn er diverse wegen waar de inrichting / vormgeving van de weg niet overeenkomt met de functie / maximumsnelheid. Bijvoorbeeld brede asfaltwegen in woonstraten met een maximumsnelheid van 30 km/h. Het gaat om:
 - Analyseren netwerk
 - Inventariseren knelpunten
 - Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering
 - Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het realiseren van voldoende snelheidsremmers op wegen met een snelheid van 30 km/h of het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen op wegen met een snelheid van 50 km/h.
 45. Niet locatiegebonden: verkennen mogelijkheden voor het autovrij / autoluw maken van centra van grotere kernen. Een voorbeeld waar dit is gedaan is de Kerkstraat in Ulft. Het kan bijvoorbeeld gaan over het volledig afsluiten van het wegvak voor motorvoertuigen, het weghalen van autoparkeerplaatsen of het versmallen van de rijbaan. Autoparkeren kan dan bijvoorbeeld op nabije parkeerterreinen. Hiermee ontstaat meer ruimte voor lopen en fietsen, volgens het STOMP-principe. Het gaat om:

- Terborg (Hoofdstraat, Sint Jorisplein en Laan van Wisch)
 - Varsseveld (Spoorstraat, tussen Kerkplein en Koningin Julianalaan en Kerkplein, tussen Doetinchemseweg en Dames Jolinkweg)
 - Gendringen (Grotestraat, tussen Anholtseweg en Ganzenmarkt)
 - Silvolde (wegen rond Markt)
46. Niet locatiegebonden: Analyseren van behoefte, beschikbaarheid en uitbereidingsmogelijkheden van goede openbare fietsparkeervoorzieningen. Het gaat hier bijvoorbeeld om locaties bij detailhandel, horeca en sportvoorzieningen. Hiermee bevorderen we het fietsgebruik (ook met fietsen met een hoge aanschafwaarde) en kan het autogebruik afnemen. De fietsparkeervoorzieningen zijn voorzien van het kwaliteitskenmerk 'Fietsparkeur'.
47. Niet locatiegebonden: Door het toepassen van deelmobiliteit en/of hubs kan onder andere de bereikbaarheid van sommige locaties verbeteren en het autogebruik afnemen. Maar hiervoor is eerst onderzoek nodig. Onder andere naar de gewenste effecten en op welke wijze hieraan tegemoet kan komen. Vervolgens is een vertaling mogelijk naar potentiële locaties met bijbehorende voorzieningen. De beschikbare financiën spelen ook een belangrijke rol.
48. Niet locatiegebonden: Verbeteren van verkeersveiligheid in gebieden rond scholen, sport- en speelvoorzieningen. Het gaat om:
- Inventariseren van locaties, analyse verkeersveiligheid, bepalen rangorde op basis van urgentie en voorstellen van mogelijke verbetermaatregelen, zoals het aanpassen van oversteeklocaties
 - Het met de auto naar school brengen van kinderen maken we onaantrekkelijk. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij herinrichting de auto een lage prioriteit krijgt. Wel geven we veel ruimte aan lopen en fietsen, volgens het STOMP-principe.
 - Uitvoeren van proeven, zoals bij aanvangstijd van scholen de wegen rond de scholen autovrij maken
49. Niet locatiegebonden: Anticiperen op verwachte verkeerstoename. Er zijn diverse ontwikkelingen in de gemeente en de regio voorzien, zoals woningbouw en nieuwe bedrijventerreinen. Onder andere deze ontwikkelingen zorgen voor extra verkeer in de gemeente. We brengen vroegtijdig de verwachte verkeerstoenames op de wegen en kruisingen in de gemeente in beeld. Daar waar we knelpunten verwachten, verkennen we passende maatregelen, mogelijk samen met buurgemeentes en/of provincie Gelderland. Concrete voorbeelden zijn de N317 en de N18
50. Niet locatiegebonden: Analyse busroutes en -haltes. Voor een optimaal gebruik van de bus analyseren we de huidige buslijnen en de bushaltes. We kijken naar de locaties en hoeveelheid haltes en de haltevoorzieningen. Mogelijk kunnen we haltes toevoegen, samenvoegen of verplaatsen en de haltevoorzieningen (zoals fietsparkeren) verbeteren. Als een wijziging van een busroute in potentie meer reizigers kan bedienen, verkennen we de mogelijkheden.
51. Niet locatiegebonden: Vormgeving netwerk vrachtverkeer: Op basis van het gewenste netwerk vrachtverkeer voeren we een analyse uit. We inventariseren op welke wegen veel vrachtverkeer rijdt. Het doel is om vrachtverkeer zoveel mogelijk via de wegen in het vrachtnetwerk te faciliteren. We verkennen maatregelen hoe we het vrachtverkeer kunnen sturen. Tevens stellen we een beleidskader op over de vormgeving en inrichting van industriewegen, zoals benoemd in het vrachtwagenennetwerk. Hierin geven we ook aandacht aan fietsroutes en fietsbereikbaarheid van bedrijventerreinen.
52. Niet locatiegebonden: Bereikbaarheid bevoorradend verkeer. Bevoorrading gebeurt meestal met vrachtwagens. Deze vormen, zeker in de bebouwde kom, een verkeersveiligheidsrisico. Maar voor de bevoorrading van onder andere winkels is het nodig dat vrachtverkeer in de centra van de kernen komt. We analyseren de nu gebruikte bevoorradingsroutes en of hierin optimalisaties mogelijk zijn. Ook brengen we eventuele knelpunten voor bevoorradingsverkeer op de bevoorradingsroutes in beeld.
53. Niet locatiegebonden: Toegang tot mobiliteit in kleine kernen: We brengen het bestaande aanbod aan openbaar vervoer in beeld, de behoefte aan (aanvullend) openbaar vervoer en in welke kernen dit de hoogste urgentie heeft om te zorgen dat alle inwoners toegang hebben tot mobiliteit.

Download overzicht maatregelen

Download maatregelenpakket

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