

Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040

12 november 2024 - Ter inzage-versie



Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040 Ter inzage-versie

Klant: Gemeente Oude IJsselstreek
Referentie: BJ1634
Status: Concept
Datum: 12 november 2024

Titel: Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040
Ondertitel: Ter inzage-versie
Referentie: BJ1634
Status: Concept
Datum: 12 november 2024
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: 12 november 2024

Goedgekeurd door: R. Luimes

Datum: 12 november 2024

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

Inleiding

Inleiding



Inleiding

Aanleiding

Hier presenteren we het mobiliteitsplan van de gemeente Oude IJsselstreek.

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

Wat is een mobiliteitsplan?

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

Doel van een mobiliteitsplan

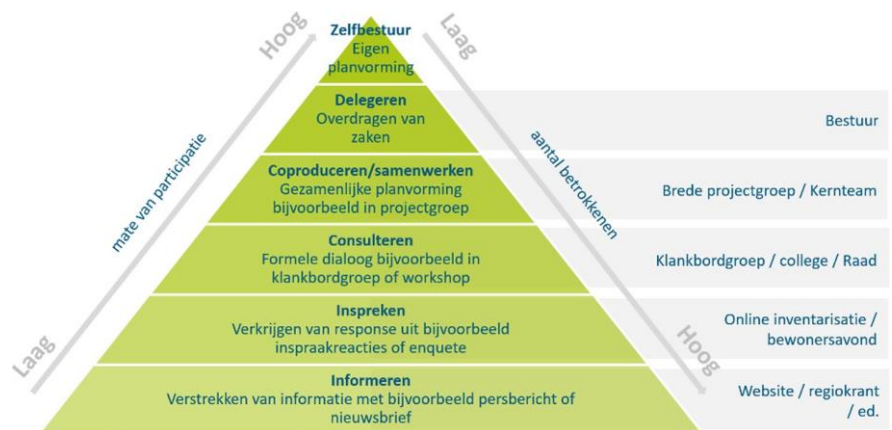
Een mobiliteitsplan geeft inzicht in hoe de gemeente Oude IJsselstreek, mede op basis van de ambities van de gemeenteraad, bereikbaar, leefbaar, aantrekkelijk en veilig kan blijven voor inwoners, werknemers, bedrijven en bezoekers. We houden rekening met toekomstige ontwikkelingen, zoals aanpassingen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

Een vastgesteld mobiliteitsplan heeft een aantal voordelen voor de gemeente:

- *De ambities van het gemeentebestuur hebben een plek.*
- *Inwoners krijgen (op basis van prioriteiten) meer inzicht in hoe bepaalde afwegingen 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.*
- *Deeluitwerkingen hebben een duidelijk kader, zoals parkeerbeleid (waar we autoverkeer meer of minder faciliteren) en reconstructies van wegen (hoe we deze moeten vormgeven).*
- *Met een uitvoeringsprogramma 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.*

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.



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 Bonteburg, Belangenvereniging Breedenbroek/Voorst, de brandweer, Comité Leefbaarheid Mechelen (CLM), Heelwegs Belang, Industrie Belang Oude IJssel (IBOIJ) & VIV, Leefbaarheid Megchelen, Ondernemersvereniging De Hanze Uift, Ondernemersvereniging Gendringen, Ondernemersvereniging Terborg Centraal, de politie, Stichting Gendringen Leefbaar, Stichting Toerisme Recreatie Oude IJsselstreek (STROIJ), 't Gemeynt Netterden, Terborgs Belang, Varssevelds Belang, Varsseveldse Ondernemersvereniging (VOV), Vereniging Dorpsbelangen Varsselder/Veldhunen, Vereniging Leefbaarheid Netterden, Vereniging Silvolds Belang, Vereniging voor het Sinderens Belang, VVN lokale afdeling, Werkgroep Onbeperkt Meedoen, Westendorps Belang en Wijkraad Uift 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.

Opbouw Mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd in drie stappen



Inventarisatie en analyse van de huidige situatie

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

Visie, ambities en wensbeelden

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

Maatregelen

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

Gebruik van het mobiliteitsplan

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

Inventariseren en analyseren

Inventariseren en analyseren



Inventariseren en analyseren

Huidige situatie

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

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

In dit hoofdstuk brengen we eerst de bestaande mobiliteitsnetwerken in beeld. Vervolgens richten we ons op de verkeersveiligheid. Hiervoor hebben we verschillende risicoanalyses uitgevoerd, waaronder analyses van bevolkingssamenstelling, infrastructuur en verkeersgedrag. De uitgebreide uitwerking van deze analyses vindt u in de [SPV-analyse](#) in de bijlagen. Dit geeft een objectief beeld van de verkeersveiligheid. We presenteren een overkoepelende samenvatting van de risicoanalyse, de geregistreerde ongevallen van de afgelopen vijf jaar en landelijke trends die de verkeersveiligheid beïnvloeden.

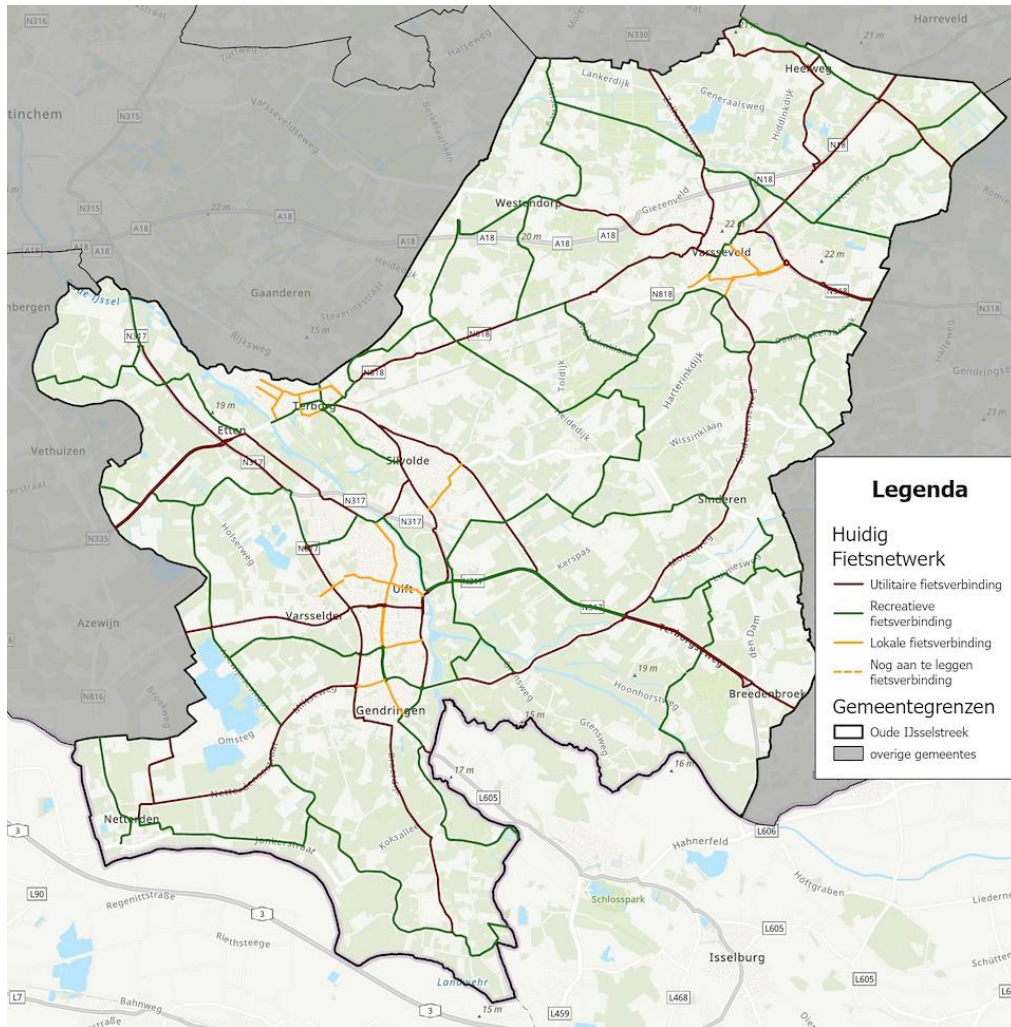
Om dit objectieve inzicht compleet te maken, hebben we aanvullend subjectief inzicht verkregen in hoe de inwoners de verkeerssituatie in de gemeente ervaren. Hiervoor hebben we een inventarisatie gehouden onder de inwoners en de resultaten geanalyseerd.

Bestaande netwerken

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

Fietsers

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

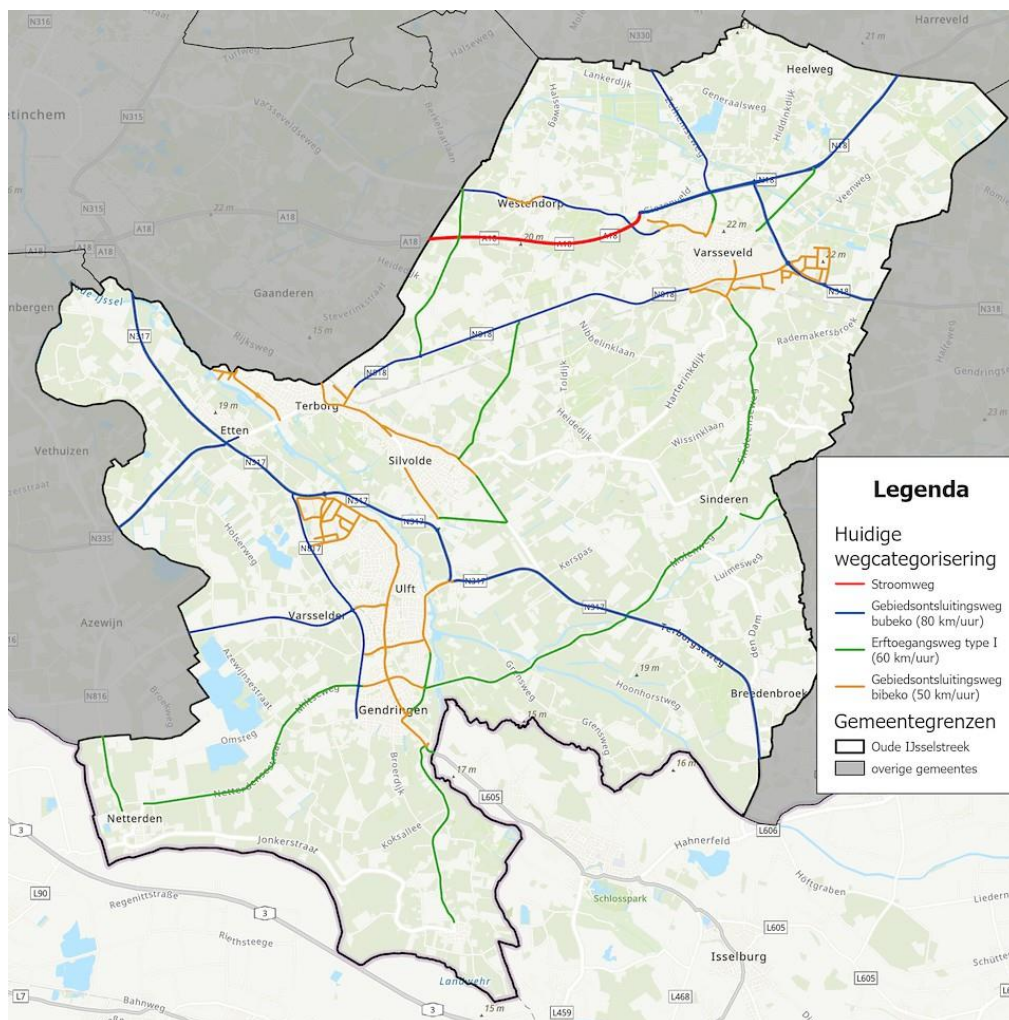


Huidig netwerk fiets

Gemotoriseerd verkeer



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

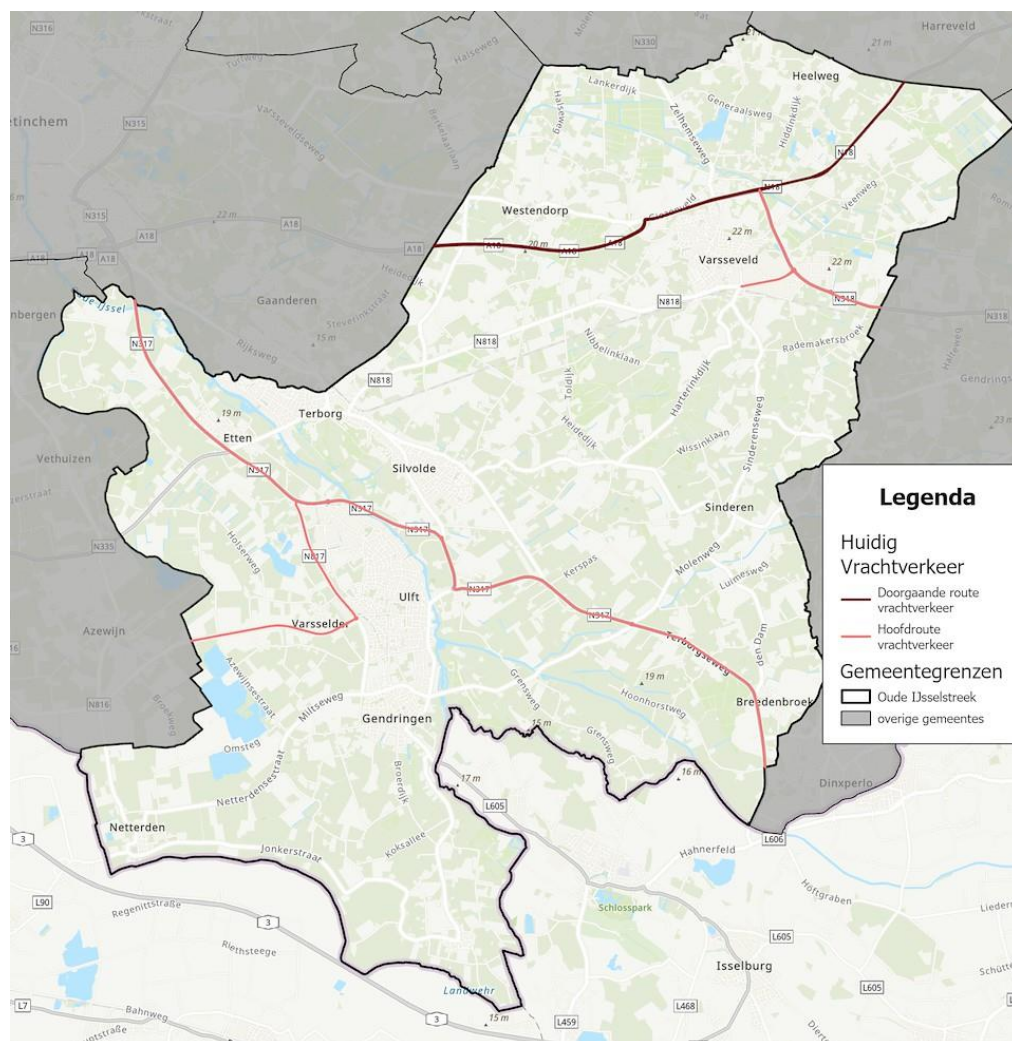


Huidig autonetwerk

Vrachtverkeer



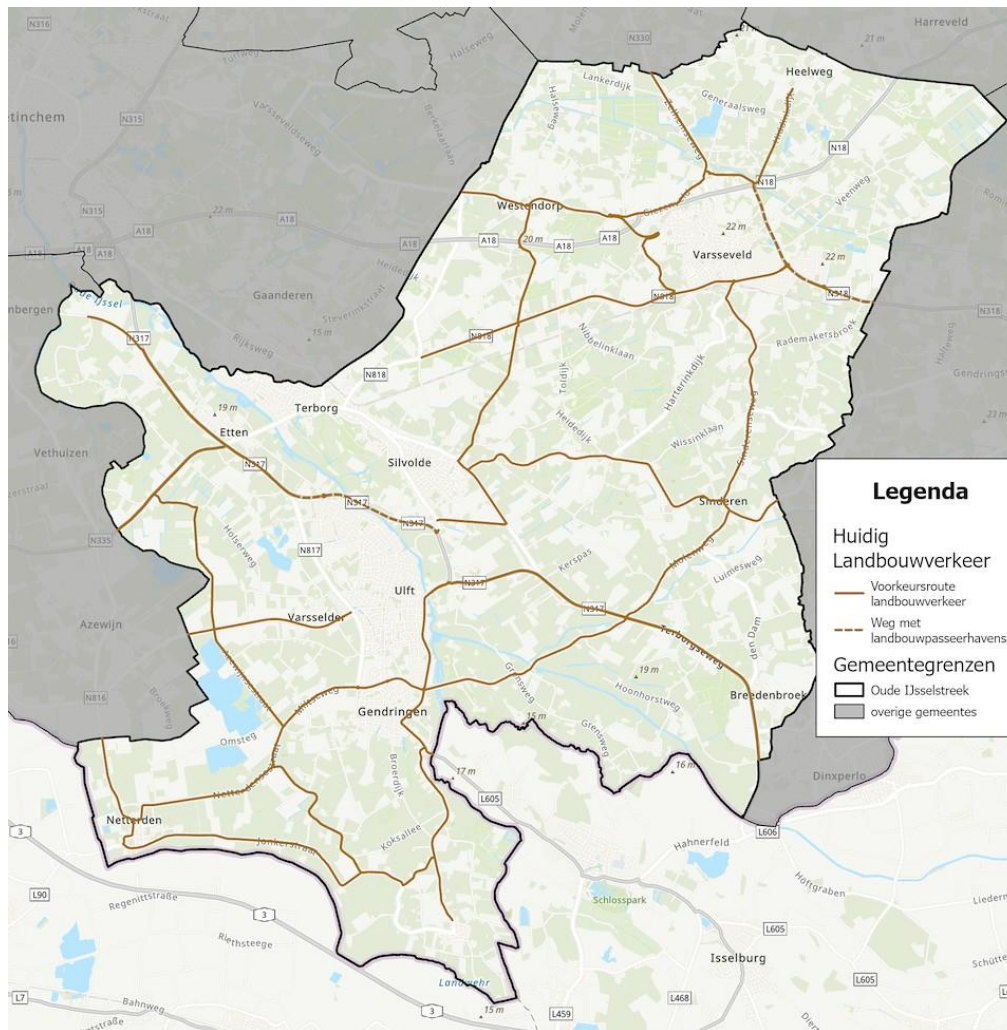
Er is een netwerk met hoofdroutes voor vrachtverkeer in de gemeente Oude IJsselstreek. Op de onderstaande kaart zijn de doorgaande routes (lichtrood) en hoofdroutes voor vrachtverkeer (donkerrood) weergegeven.



Huidig netwerk vrachtverkeer

Landbouwverkeer

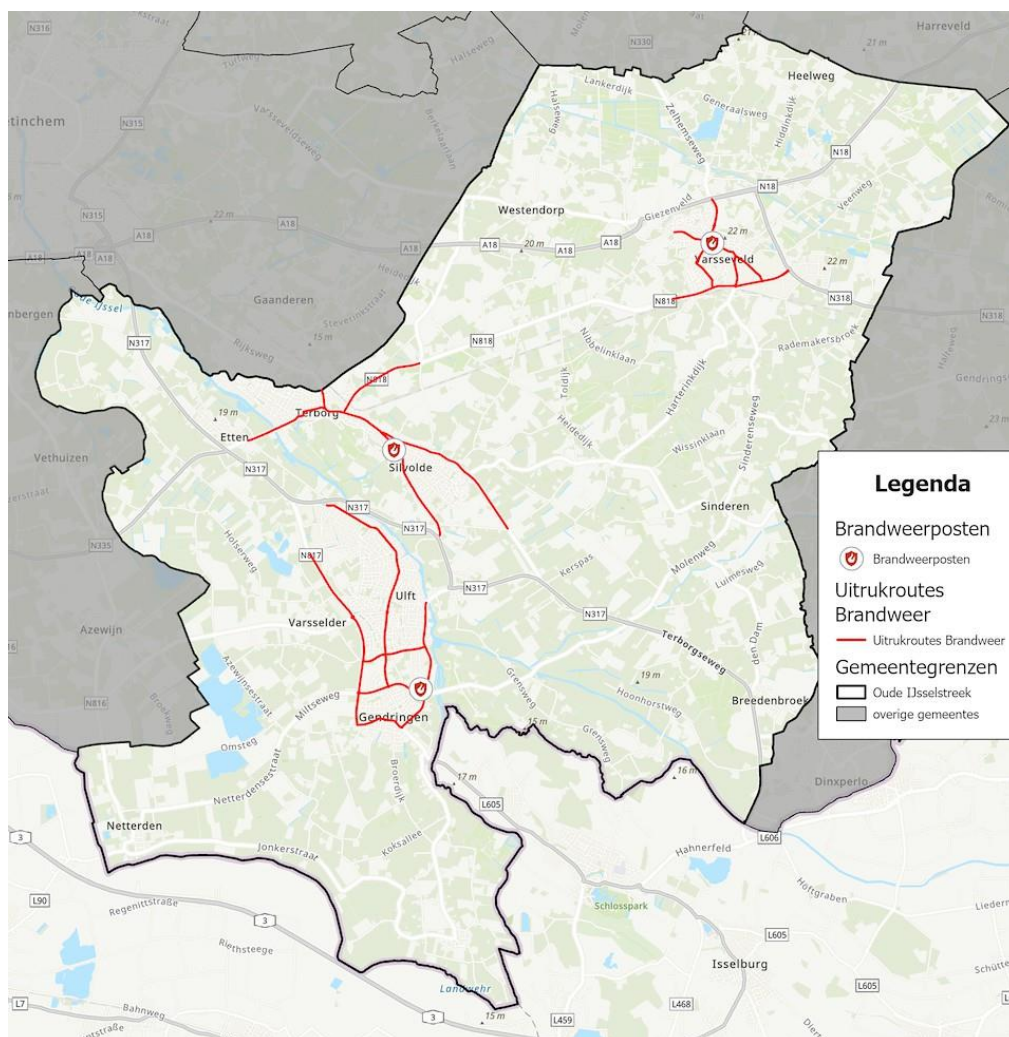
Er is een netwerk met routes voor landbouwverkeer en wegen met landbouwpasserhavens. Deze zijn weergegeven op onderstaande kaart.



Huidig netwerk landbouwverkeer

Brandweer

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



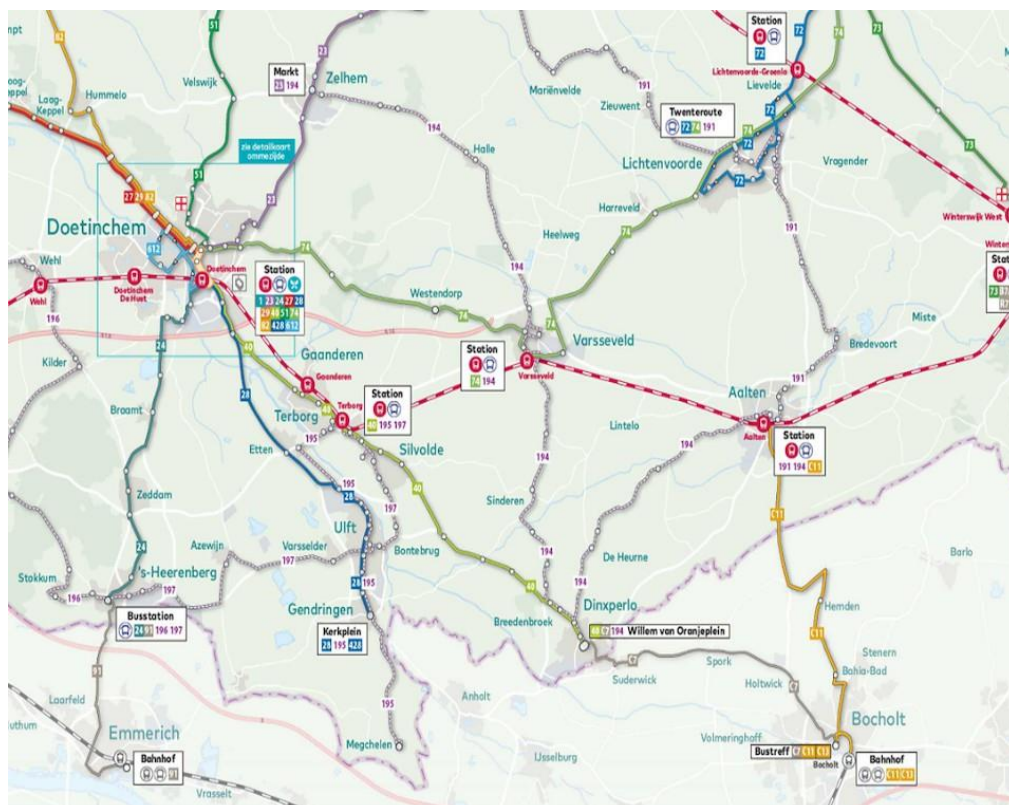
Hoofdroutes brandweer Oude IJsselstreek

Openbaar vervoer



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

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



OV-netwerk gemeente Oude IJsselstreek (Bron: OpenStreetmap, december 2023)

Verkeersveiligheid

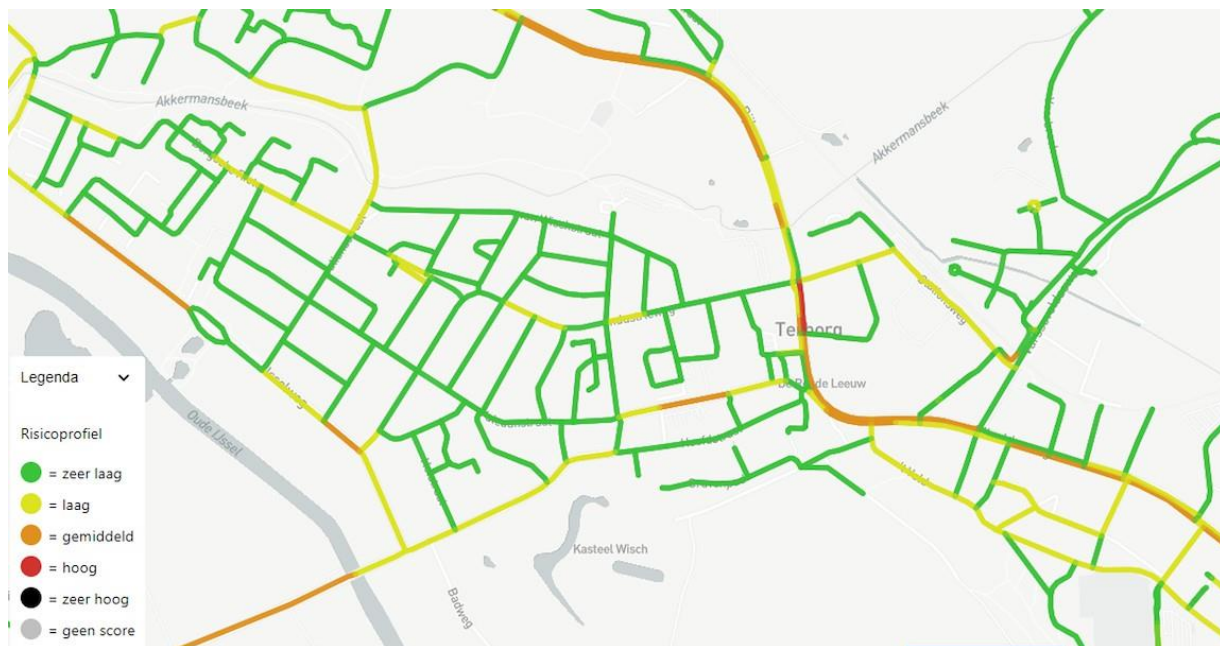
In dit subhoofdstuk bespreken we de verkeersveiligheid. We hanteren een proactieve aanpak door middel van een uitgebreide risico-analyse, de SPV-analyse. Hierbij analyseren we risico's op het gebied van bevolkingssamenstelling, infrastructuur en verkeersgedrag. In dit subhoofdstuk bespreken we de belangrijkste resultaten van deze analyse, uitgevoerd in het vierde kwartaal van 2023. Voor de volledige [SPV-analyse verwijzen we naar de bijlage](#). Daarnaast presenteren we de resultaten van de registratie van ongevallenanalyse (reactieve analyse) om te leren van eerdere incidenten en gaan we in op landelijke trends die invloed hebben op de verkeersveiligheid.

Risico-analyse

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

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

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



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

- Anton Tijdinklaan - Debbeshoek - Staringstraat - Wesenthorstlaan (Ulft)
- Berkenlaan - Egginkstraat - Schoolstraat (Silvolde)
- N317 Slingerparallel - Zeddamsesweg (Etten)
- Rijnweg - Staringstraat (Gendringen)
- Doetinchemseweg - Stompdijk (Westendorp)

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

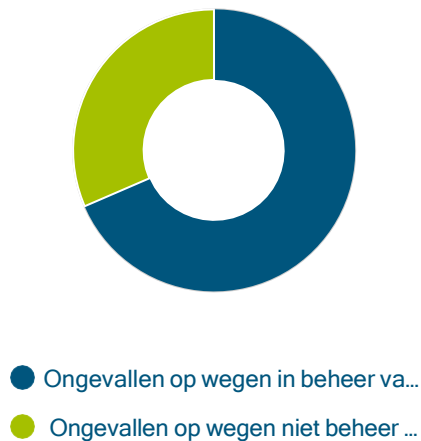
- Anholtseweg - Julianastraat (Gendringen)
- Netterdensestraat (Netterden)
- Berkenlaan (Silvolde)

- Doetinchemseweg, tussen Sint Jorisplein en Stationsweg (Terborg)
- Bongersstraat (Uft)
- Debbeshoek - Frank Daamenstraat - Dr Ariënsstraat (Uft)

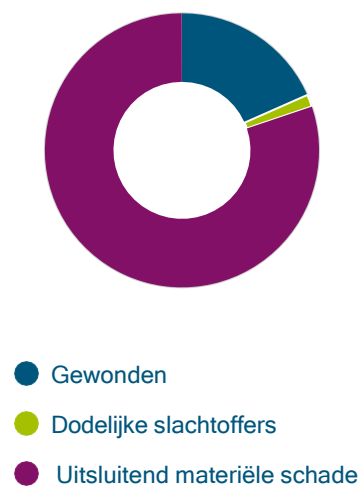
Registratie van ongevallen

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

Aantal verkeersongevallen in de gemeente Oude IJsselstreek

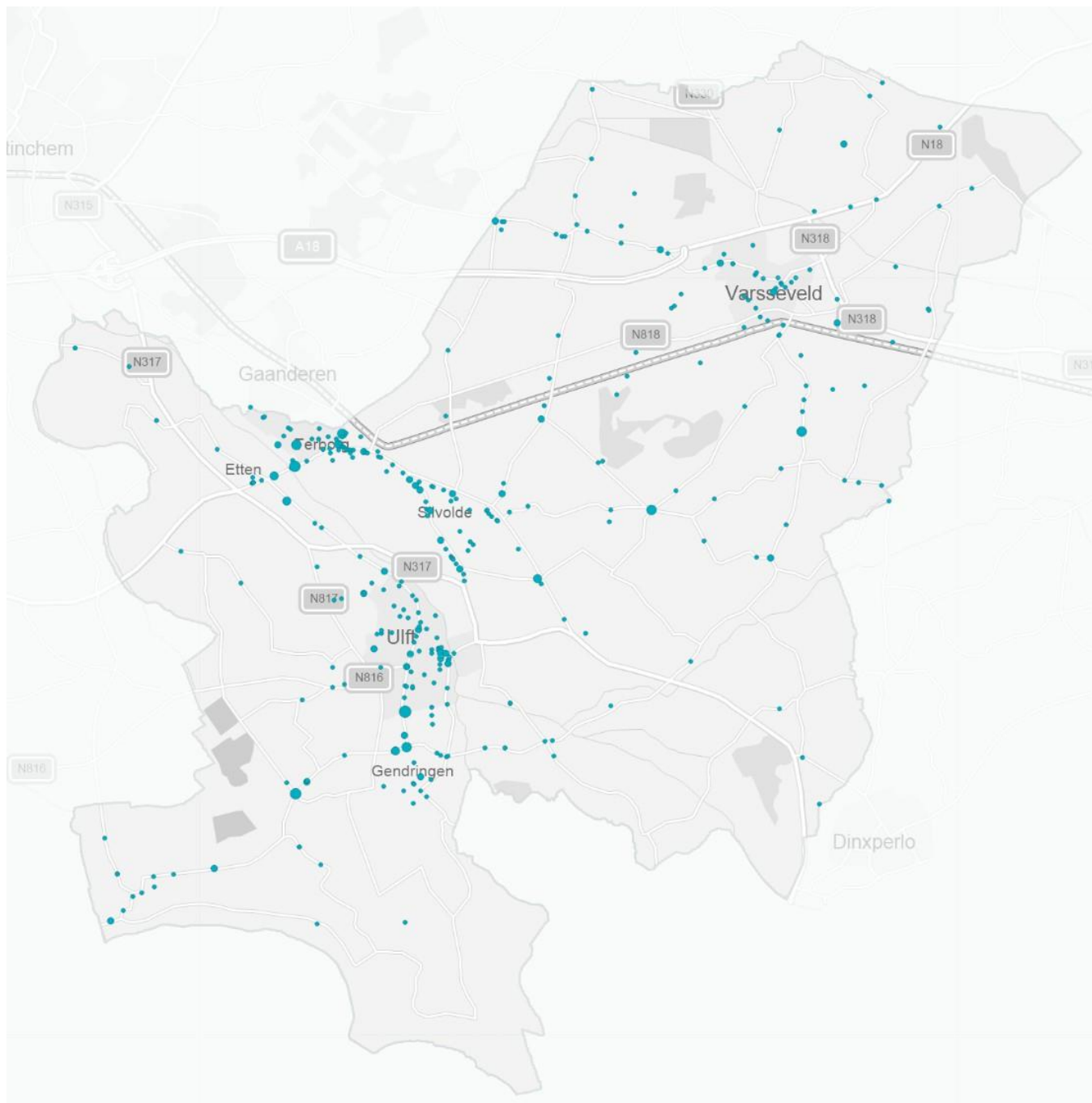


Ongevallen op wegen in beheer van de gemeente Oude IJsselstreek



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

- Kruising N317 Slingerparallel - Oude IJsselweg (tussen Etten en Doetinchem)
- Kruising Azewijnsestraat - Miltseweg - Netterdensestraat - Wiekenseweg (tussen Gendringen en Netterden)
- Kruising Silvoldseweg - Hoofdstraat - Walstraat (Terborg)
- Route Uftseweg, Terborgseweg - Silvoldseweg (Silvolde en Terborg)
- Kruising Wesenthorstlaan - Staringstraat - Anton Tijdinklaan - Debbeshoek (Uft)



Geregistreerde verkeersongevallen tussen 1 januari 2019 en 31 december 2023

Landelijke trends met invloed op verkeersveiligheid

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

Daarnaast is het gebruik van smartphones in het verkeer toegenomen. Dit heeft als gevolg dat verkeersdeelnemers minder bewust zijn van hun omgeving, wat een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid. Helaas zijn er geen beschikbare cijfers die inzicht geven in de verhouding tussen ouderen en jongeren met betrekking tot dit gedrag, evenmin als de exacte gevolgen voor de verkeersveiligheid. Bovendien geven weinig mensen na een ongeval eerlijk toe dat ze werden afgeleid door hun smartphone.

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

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

Legenda

Inventarisatie

- Wens
- Knelpunt
- Ik vind deze situatie goed

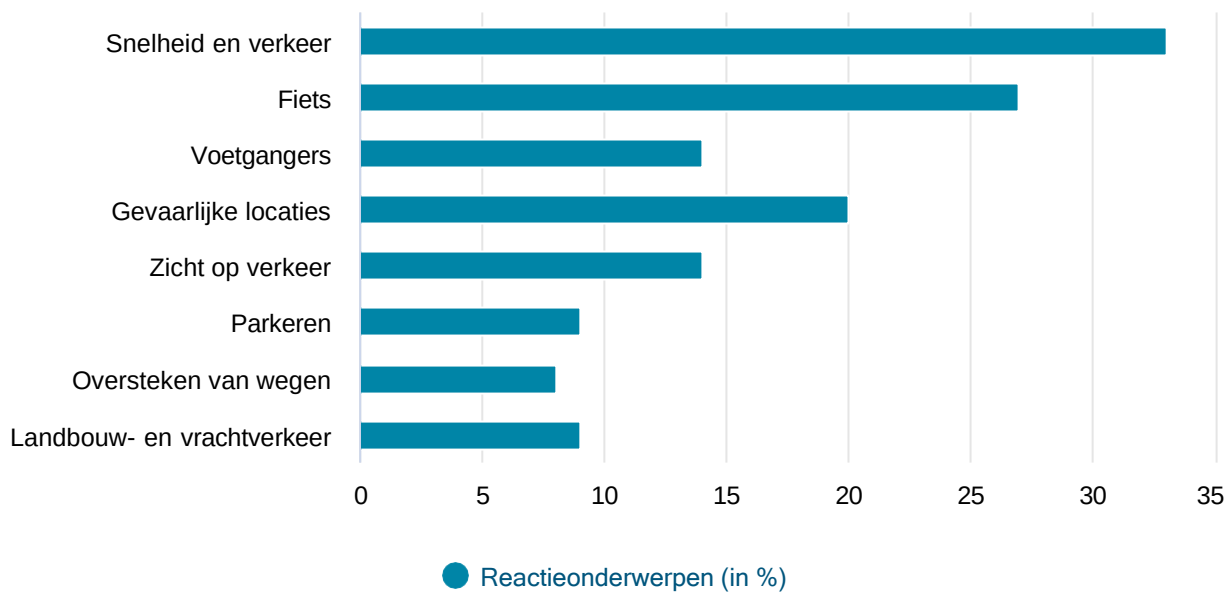
Gemeentegrenzen

- Oude IJsselstreek
- overige gemeentes

The map shows the distribution of three types of points across the Wens area. The points are color-coded: purple circles for 'Wens', red triangles for 'Knelpunt', and green squares for 'Ik vind deze situatie goed'. The map includes a legend, a scale bar, and various place names and road numbers. The map shows the distribution of three types of points across the Wens area. The points are color-coded: purple circles for 'Wens', red triangles for 'Knelpunt', and green squares for 'Ik vind deze situatie goed'. The map includes a legend, a scale bar, and various place names and road numbers.

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

Reactieonderwerpen inventarisatie inwoners



Een aantal kruispunten dat veel genoemd is door inwoners:

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

Een aantal wegen dat veel genoemd is door inwoners:

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

Beleidskaders

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

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

Landelijke en provinciale beleidskaders

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

Nieuwe omgevingswet (2024)

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

De Omgevingswet heeft vier belangrijke punten:

1 Vereenvoudiging en samenhang

De wet leidt tot minder regels, meer samenhang en duidelijkheid voor samenwerkende partijen zoals gemeenten, provincies en waterschappen.

2 Digitaal Omgevingsloket

Hierin zijn alle regels van gemeenten, provincies en waterschappen, evenals plannen en voorschriften voor een locatie of gebied, op één plek beschikbaar.

3 Omgevingsvergunning

Er is één vergunning vereist voor plannen, zelfs als meerdere overheidsinstanties betrokken zijn. De besluitvorming wordt versneld, met een beslissing binnen 8 weken na aanvraag in plaats van 26 weken.

4 Eigen initiatief en regie

Burgers en bedrijven krijgen meer ruimte om plannen uit te voeren, op voorwaarde dat deze aansluiten bij het omgevingsplan van de gemeente en worden voorgelegd aan de betrokkenen. Dit stimuleert initiatieven en betrokkenheid.

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

Nationale omgevingsvisie (2020)

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

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

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

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

De visie hanteert drie inrichtingsprincipes om belangenafwegingen te maken:

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

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

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

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

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

Mobiliteitsvisie 2050 - Hoofdpijnennotitie

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

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

De vier hoofdlijnen richting 2050 zijn:

1. Het nastreven van integrale doelen die de bereikbaarheid van vitale functies in heel Nederland waarborgen.
2. Het slim combineren, versterken en verbinden van verschillende mobiliteitsvormen om de bereikbaarheidsdoelen efficiënt te bereiken, met aandacht voor innovatie.
3. Het toekomstige mobiliteitssysteem voldoet aan eisen voor duurzaamheid, een gezonde leefomgeving en veiligheid.

4. De bovenstaande drie hoofdlijnen worden gebiedsgericht uitgewerkt in samenwerking met partners en gebruikers van het systeem. Voor goederenvervoer is dit corridorgericht en sluit aan op internationale netwerken.

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

Veilig van deur tot deur - Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het [Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid \(SPV\)](#), opgesteld door de Rijksoverheid in 2018, vormt de basis van het nationale verkeersveiligheidsbeleid. De maatschappelijke relevantie van verkeersveiligheid is enorm. Desondanks blijft het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers toenemen, terwijl de daling van het aantal verkeersdoden stagneert.

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

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

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

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

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

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

Toekomst openbaar vervoer 2040

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

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

Stikstofproblematiek (2020)

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

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

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

MKBA Vrachtwagenheffing (maart 2020)

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

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

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

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

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

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

Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)

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

Voor bereikbaarheid zijn de volgende ambities geformuleerd:

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

Visie voor een bereikbaar Gelderland (2020)

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

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

Regionale en lokale beleidskaders Achterhoek Visie 2030 (2022)

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

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

Landschapspark Oude IJssel (2021)

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

Met betrekking tot mobiliteit

- Fietsen en wandelen: Het document benadrukt de bevordering van duurzaam vervoer door het creëren van uitgebreide fiets- en wandelpaden langs de Oude IJssel. Deze paden moeten niet alleen de recreatieve mogelijkheden vergroten, maar ook dienen als alternatieve vervoersopties voor de lokale bevolking en toeristen.
- Autoverkeer: Het document erkent het belang van bereikbaarheid met de auto, maar benadrukt tegelijkertijd het belang van een goed doordacht verkeersplan om negatieve impact op het milieu en de natuurlijke omgeving te minimaliseren. Er worden plannen voorgesteld voor het beheren van verkeersstromen, parkeergelegenheid en snelheidsbeperkingen binnen het landschapspark.

- **Openbaar vervoer:** Het document pleit voor de integratie van het openbaar vervoer in de ontwikkeling van het landschapspark. Dit omvat het verbeteren van busverbindingen en mogelijk zelfs het overwegen van nieuwe vervoersopties zoals veerponten om het park beter bereikbaar te maken voor bezoekers die geen eigen auto hebben.
- **Toegankelijkheid:** Er wordt aandacht besteed aan het verbeteren van de algemene toegankelijkheid van het park voor mensen met mobiliteitsbeperkingen. Dit omvat de aanleg van rolstoeltoegankelijke paden en faciliteiten.
- **Verkeersveiligheid:** Het document benadrukt het belang van verkeersveiligheid binnen het landschapspark, met name voor fietsers en wandelaars. Er worden maatregelen voorgesteld om het risico op ongevallen te verminderen, zoals goed gemarkeerde kruispunten en waarschuwingsborden.

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

Participatiebeleid “wat als het samen kan?”

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

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

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

Toekomstvisie Oude IJsselstreek Magazine

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

- **Bereikbaarheid:** Het document benadrukt het belang van goede bereikbaarheid voor de inwoners en bedrijven in de regio. Het streeft ernaar de bereikbaarheid te verbeteren door te investeren in infrastructuur, zowel voor auto's als voor andere vormen van vervoer.
- **Fiets- en wandelinfrastructuur:** Er wordt aandacht besteed aan het ontwikkelen en verbeteren van fiets- en wandelroutes om duurzame mobiliteit te bevorderen. Dit omvat de aanleg van veilige en aantrekkelijke paden om fietsen en wandelen te stimuleren als alternatieve vervoerswijzen.
- **Openbaar vervoer:** Het magazine erkent het belang van openbaar vervoer als een milieuvriendelijke en toegankelijke vervoersoptie. Het benadrukt de noodzaak om het openbaar vervoersnetwerk te optimaliseren en te laten aansluiten op de behoeften van de gemeenschap.
- **Verkeersveiligheid:** Het document pleit voor verkeersveiligheid als een topprioriteit. Het doel is om het aantal verkeersongevallen te verminderen door middel van verkeersbeheersmaatregelen, educatie en bewustwordingscampagnes.

- **Duurzaamheid:** Het benadrukt de rol van mobiliteit in het verminderen van de ecologische voetafdruk van de gemeente. Het streven naar duurzame vervoersoplossingen omvat het promoten van elektrische voertuigen en het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen.
- **Participatie:** Het magazine moedigt betrokkenheid van de gemeenschap aan bij het vormgeven van mobiliteitsbeleid en -projecten. Het benadrukt het belang van samenwerking met belanghebbenden om een breed gedragen mobiliteitsstrategie te ontwikkelen.

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

Nota Parkeernormen

In deze nota staan de parkeernormen die we hanteren. Deze zijn bepaald op basis van de kencijfers van het CROW uit de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' (publicatie 381).

Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Bij actualisatie van de parkeerkencijfers door het CROW zal de Nota Parkeernormen geëvalueerd worden en indien nodig worden aangepast.

Regio Achterhoek

We participeren in diverse regionale mobiliteitsprojecten.

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

Trends & ontwikkelingen

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

Trends

Toegankelijkheid

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

Energietransitie

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

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

Deelmobiliteit

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

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

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

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

Duurzaamheid

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

Hubs

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

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

Nieuwe voertuigen

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

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

Data en digitalisering

Betere technologie in voertuigen en meer data leidt tot een nog betere en slimmere manier reizen. Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken. Door de weerstand toe te voegen op infrastructuur is dit niet meer mogelijk.

De gemeente Oude IJsselstreek is actief bezig met data en digitalisering om de dienstverlening te verbeteren en efficiënter te maken. Via het platform [MijnOIJ](#) kunnen inwoners de status van hun zaken volgen, documenten uploaden en contact hebben met de gemeente over lopende zaken. In het kader van de energietransitie werkt de gemeente aan de [Transitievisie Warmte](#), waarbij data en digitalisering een cruciale rol spelen in het plannen en uitvoeren van de overstap naar duurzame warmtebronnen. Bovendien maakt Oude IJsselstreek gebruik van open data om transparantie te bevorderen en inwoners beter te [informereren over gemeentelijke zaken](#). De gemeente blijft investeren in digitale oplossingen om de betrokkenheid van inwoners te vergroten en de efficiëntie van gemeentelijke processen te verbeteren.

Autonome en coöperatieve voertuigen

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

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

Vergrijzing

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

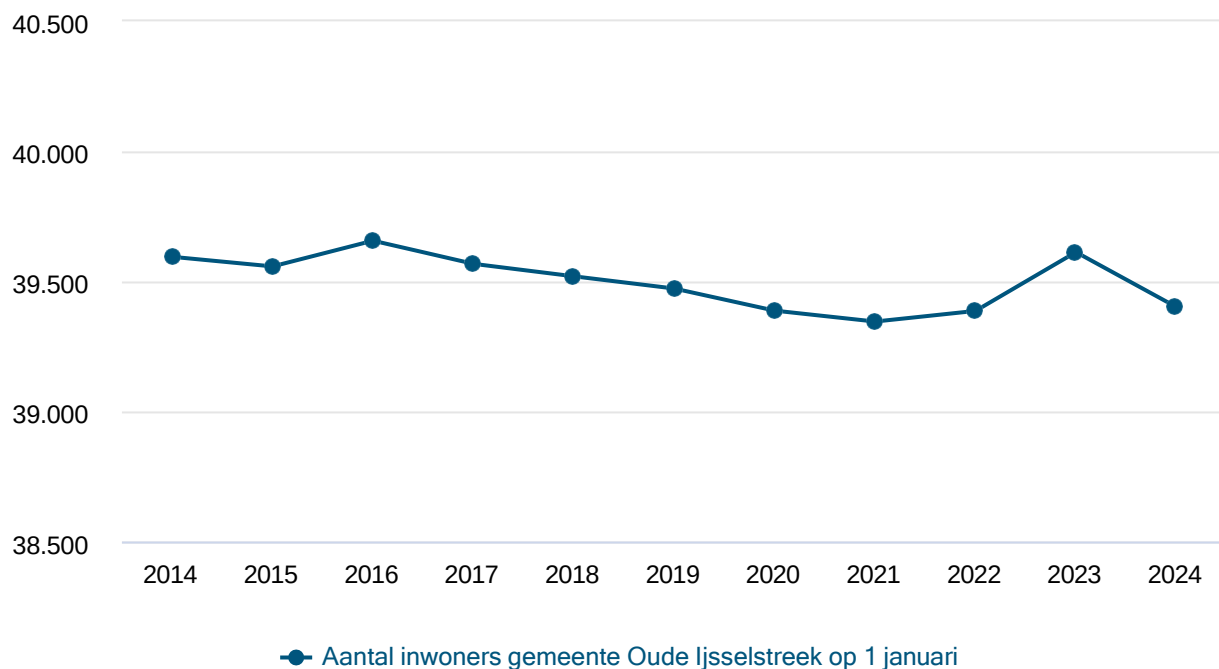
Participatie

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

Bevolkingsgroei en verstedelijking

De afgelopen jaren is het aantal inwoners in de gemeente Oude IJsselstreek vrijwel gelijk gebleven. [In 2014 telde de gemeente 39.595 inwoners, terwijl dit aantal in 2023 licht daalde naar 39.402 inwoners.](#)

[Het CBS verwacht dat het aantal inwoners tussen 2021 en 2035 iets zal afnemen, met een krimp van 4,38% ten opzichte van 2020. Landelijk is er echter een trend van toenemende huishoudens, veroorzaakt door huishoudensverdunding en een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens.](#) Deze trend is ook zichtbaar in de gemeente Oude IJsselstreek, zij het in mindere mate dan in de grotere steden. Dit resulteert in een verhoogde vraag naar woningen.



Diversiteit in de maatschappij

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

Groei fietsgebruik

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

Groei auto's en autobezit

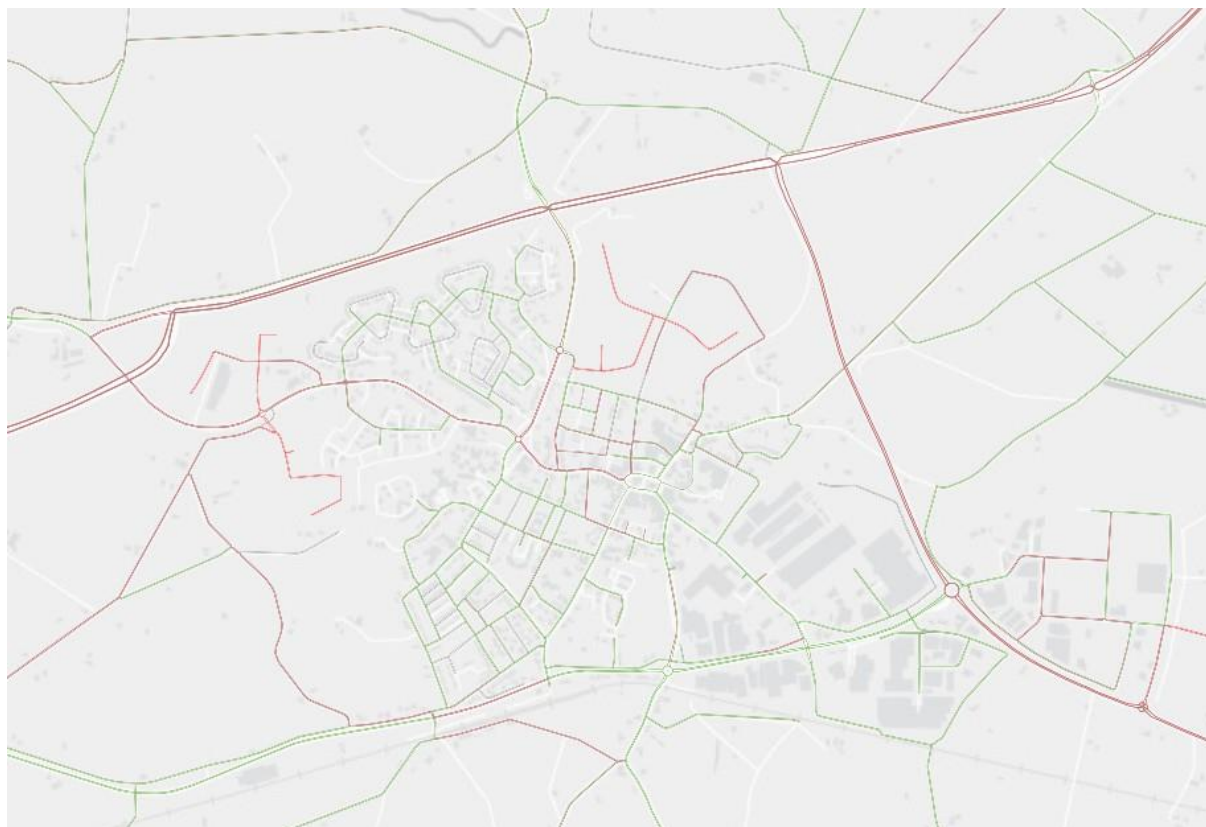
We verwachten ten minste tot 2030 een groei van het aantal auto's (niet hetzelfde als autogebruik). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei (landelijk). Het autobezit groeit van 0,46 in 2010 naar 0,52 per persoon in 2030. Logischerwijs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

Ontwikkelingen

Verwachte ontwikkeling van de hoeveelheid verkeer

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

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



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

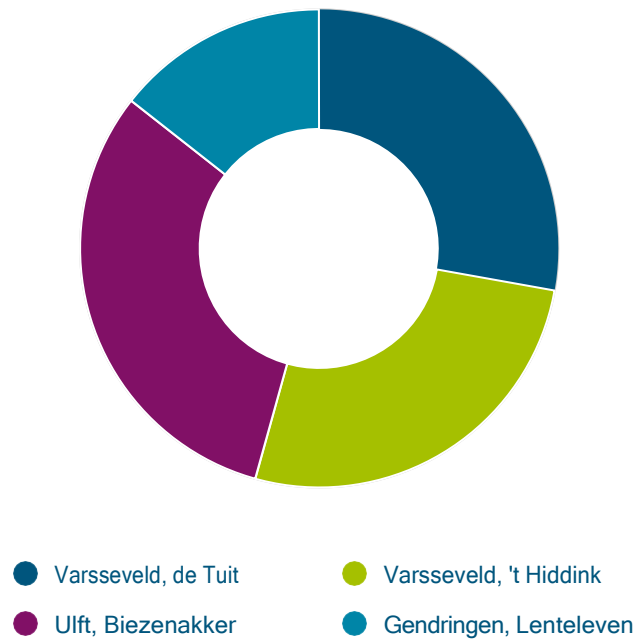
Woningbouw

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

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

- Varsseveld, de Tuit: 425 woningen
- Varsseveld, 't Hiddink: 405 woningen
- Ulft, Biezenakker: 478 woningen
- Gendringen, Lenteleven: 220 woningen

Daarnaast is in Ulft, op de locatie van de Wesenthorst, een grotere inbreidingslocatie in voorbereiding. Hier worden naar verwachting 100 tot 150 woningen gebouwd.



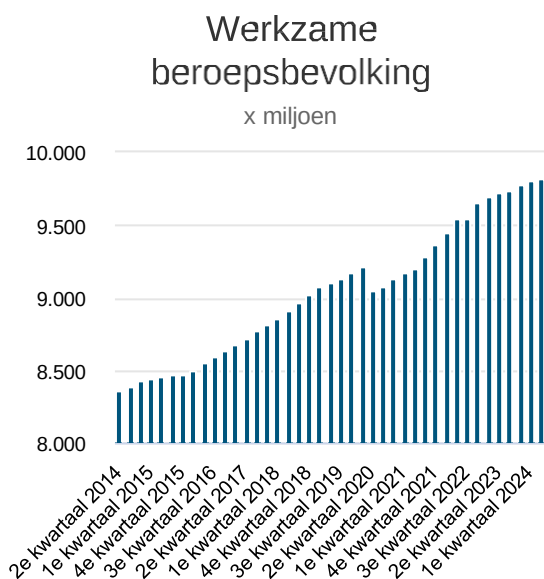
Bedrijventerreinen

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

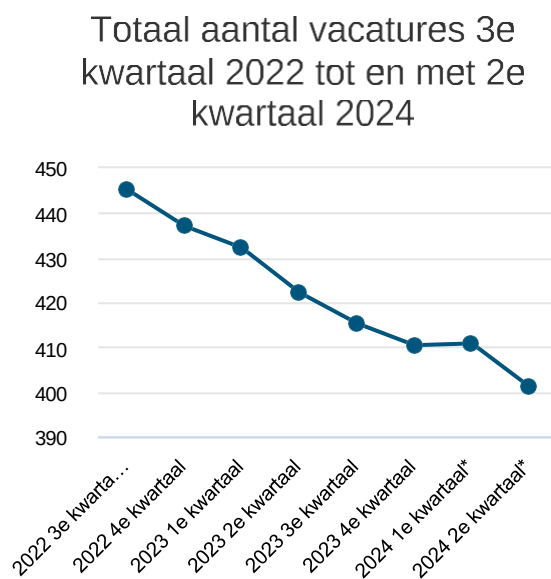
- Uitbereiding Hofskamp (Varsseveld) met maximaal ca. 40 hectare
- Zoekgebied voor een nieuw bedrijventerrein aan de westzijde van de gemeente met maximaal ca. 15 hectare

Ontwikkelingen op de arbeidsmarkt

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



● Werkzame beroepsbevolking



● Totaal vacatures seizoen gecorrigeerd (x ...)

Detailhandel

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

De gemeente wil de lokale detailhandelsstructuur blijven versterken. Dit bevordert economische ontwikkelingen, houdt clusters en kernen vitaal en leefbaar, en voorkomt leegstand en verloedering. Hiervoor is een multidisciplinaire aanpak nodig op verschillende schaalniveaus met diverse partners en belanghebbenden. Bovendien voert de gemeente hiermee het Regionaal Afsprakenkader Detailhandel uit, dat lokale afspraken over ondernemerschap en retailhandel omvat. Het detailhandelsbeleid in Oude IJsselstreek richt zich op vier hoofdlijnen. Dat zijn:

1 Inzet op vergroening en beleving

2 Tegengaan van leegstand en inzet op transformatie

3 Ondernemerschap stimuleren

4 Inzet van maatwerk op basis van een clusterbenadering

Wensbeelden per modaliteit

Wensbeelden per modaliteit



Wensbeelden per modaliteit

Mobiliteitsvisie

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

Nieuwe mobiliteit

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

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

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

Bestaande mobiliteit

Ook voor bestaande mobiliteit maken we duidelijke keuzes:

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

Wat is het STOMP-principe?

Nederland heeft een grote woningbouw en duurzaamheidsopgave. Willen we onze gemeente in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar houden dan moet er op een andere manier worden gekeken naar de inrichting van openbare ruimte. CROW-KpVV heeft een publicatie uitgebracht over het 'omgekeerd ontwerpen' met de 'STOMP'-methode: kijk eerst naar Stappen vervolgens naar Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en ten slotte naar de Privéauto. Daardoor kan er meer ontworpen worden met de menselijke maat en komt er meer ruimte voor kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers op straat.

- Doorgaand verkeer door de kernen willen we voorkomen. Verkeer in de kernen is alleen nog verkeer dat hier een herkomst of bestemming heeft. Hiermee wordt het aantrekkelijker en veiliger om korte ritten (herkomst en bestemming binnen de kern) met de fiets en lopend te doen. We willen zoveel mogelijk gemotoriseerd verkeer afwikkelen via de provinciale wegen en rijkswegen;

- De centra van de verschillende grotere kernen (met veel functies op korte afstand) in de gemeente worden autoluw. De locaties en de ruimte die de parkeerfunctie voor auto's inneemt, zal opnieuw gewogen worden. Door parkeren op geschikte locaties te faciliteren, neemt de verkeersveiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid toe en ontstaat er meer ruimte voor lopen en fietsen;

Voorbeelden van winkelstraten met een focus op de auto



Autoluwe straat - Dorpsstraat Bennekom (Streetsmart)

- Zwaar verkeer (vracht- en landbouwverkeer) vormt een verkeersveiligheidsrisico. Zeker in kernen en op fietsroutes. We nemen hiervoor passende maatregelen;
- Voor bewoners en bezoekers van kleinere kernen blijven verplaatsingen met de auto belangrijk, onder andere richting de voorzieningen in de grotere kernen.

Ambities

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

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

1. We zijn een verkeersveilige gemeente

1. We streven naar nul verkeersslachtoffers in 2040:
 - Het gaat om verkeersslachtoffers gerelateerd aan de inrichting van de infrastructuur;
 - We zorgen voor een veilige en logische inrichting van de infrastructuur, waarbij we wegen en kruisingen met het grootste verkeersveiligheidsrisico's als eerste aanpakken;
 - We zetten in op veilige fietsroutes in het buitengebied;
 - Handhaving is het sluitstuk. Dit betekent dat we eerst inzetten op een veilige en logische inrichting van de infrastructuur met een geloofwaardige snelheidslimiet. Daarna zetten we pas in op handhaving.
2. 30 km/u binnen de bebouwde kom is de norm:
 - 30 km/u is een veilige snelheid. Daarom wordt dit binnen de bebouwde kom het uitgangspunt;
 - We kunnen hiervan afwijken, maar alleen met een goede motivatie.
3. We voorkomen doorgaande verkeersstromen en zwaar verkeer in de kernen:
 - Verkeer zonder herkomst en bestemming (doorgaand verkeer) gaat niet door de kernen. Daarom zetten we in op snelle routes met een vlotte doorstroming langs de kernen. Dit kunnen naast bestaande routes ook nieuwe routes of verbeterde bestaande routes zijn;
 - De wegen in de kernen zijn bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming in de kern.
 - We hebben een gewenst autonetwerk opgesteld, waarin we aangeven welke wegen een (beperkte) doorstroomfunctie houden of krijgen en welke wegen een verblijfsfunctie houden of krijgen.
 - We hebben een vrachtwagenetwerk opgesteld voor logische routes naar bedrijventerreinen. Op wegen die onderdeel zijn van dit netwerk zorgen we ervoor dat vrachtverkeer en het overige verkeer hier veilig gebruik van kunnen maken.

2. We zetten in op duurzame mobiliteit

1. We maken de centra van grotere kernen fiets- en voetgangersvriendelijk en autovrij:
 - We zorgen voor aantrekkelijke, fietsvriendelijke en groene centra;
 - We zorgen voor voldoende hoogwaardige fietsparkeerplaatsen in de centra;
 - We maken de wegen in de centra van grotere kernen autovrij/autoluw;
 - Autoparkeren clusteren we op nabije, goed bereikbare en sociaal veilige parkeerterreinen.
2. We zorgen ervoor dat kinderen vanaf 8 jaar zelfstandig naar school en sport kunnen fietsen
 - We geven fietsen, lopen en verblijven prioriteit in gebieden waar veel kwetsbare verkeersdeelnemers komen;
 - Schoolomgevingen en gebieden rond speel- en sportvoorzieningen zijn primair ingericht op fietsen en lopen;
 - Autoparkeren en kiss&ride faciliteren we waar nodig bij deze functies, maar nadat we lopen en fietsen hebben gefaciliteerd. Dus mogelijk op afstand;
 - Ook rond zorgvoorzieningen met relatief veel ouderen en mindervaliden, hebben we aandacht voor een goede balans tussen lopen, fietsen en autobereikbaarheid.
3. We zorgen voor kwalitatief hoogwaardige routes voor fietsers
 - We hebben een gewenst utilitair fietsnetwerk opgesteld. Hierin zijn diverse fietsroutes opgenomen, binnen en buiten de bebouwde kom. Op dit netwerk hebben fietsers en fietskwaliteit prioriteit bij de inrichting.
 - Vooral in het buitengebied rijdt relatief veel landbouwverkeer. Landbouwverkeer op het fietsnetwerk is mogelijk, maar fietsers hebben hier prioriteit. Hier kunnen we maatregelen nemen om te fietsveiligheid te verbeteren, zoals snelheidsremmers of de aanleg van een vrijliggend fietspad. Op andere wegen in het buitengebied zijn we terughoudender met het toevoegen van snelheidsremmers.



Gewenste netwerken

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

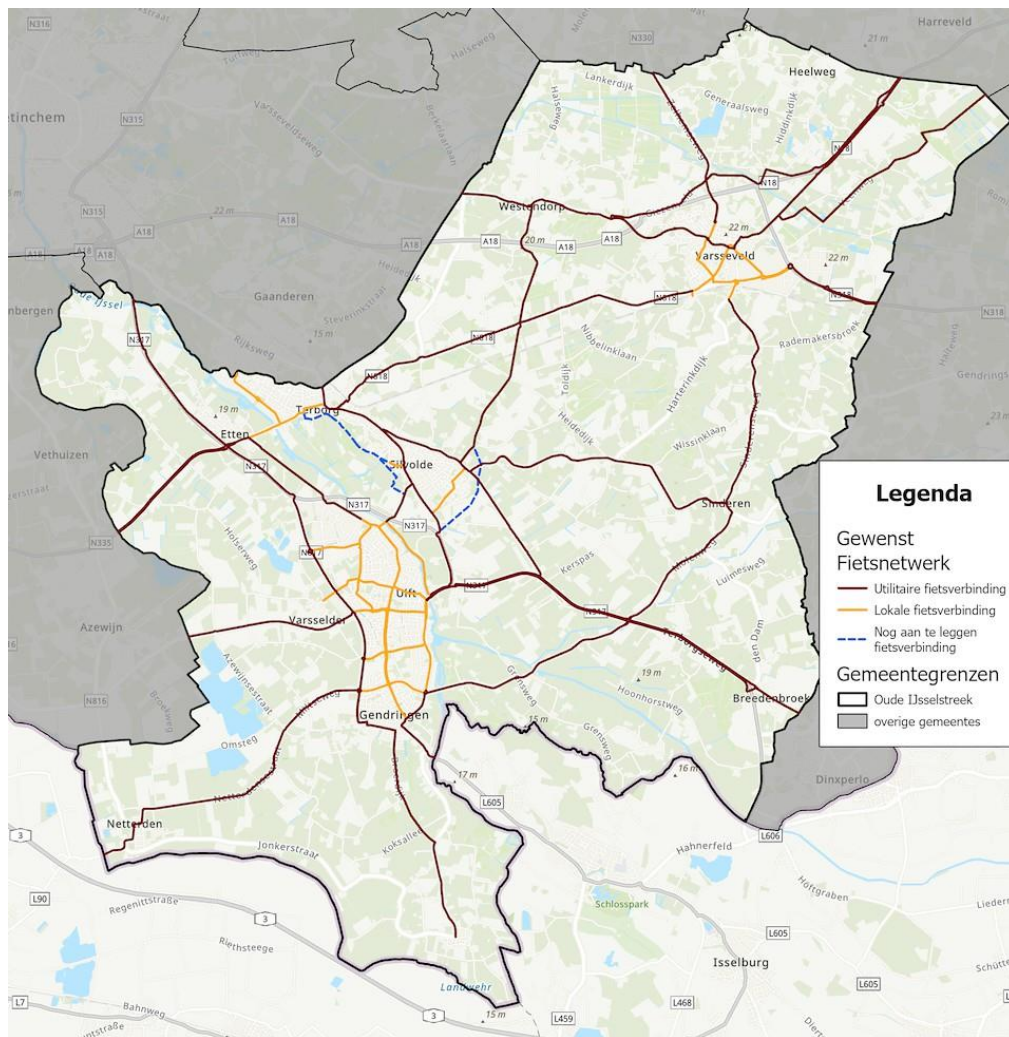
Fietsnetwerk

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

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

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

Het wensbeeld voor fietsers wordt weergegeven in een figuur op de deze pagina en in de viewer die te vinden is via de knop 'Netwerkkarten' rechts bovenin het scherm.



Gewenst netwerk fietsverkeer

Autonetwerk

We willen gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk afwikkelen via de gewenste routes. Op sommige wegen is een doorstroombaanfunctie niet gewenst en op andere wegen juist wel. Daarom is een wegcategoriseringsplan opgesteld. In de bijlage is [een nadere toelichting te lezen wat een wegcategorisering betekent](#) en hoe wegen ingericht kunnen worden.

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

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

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

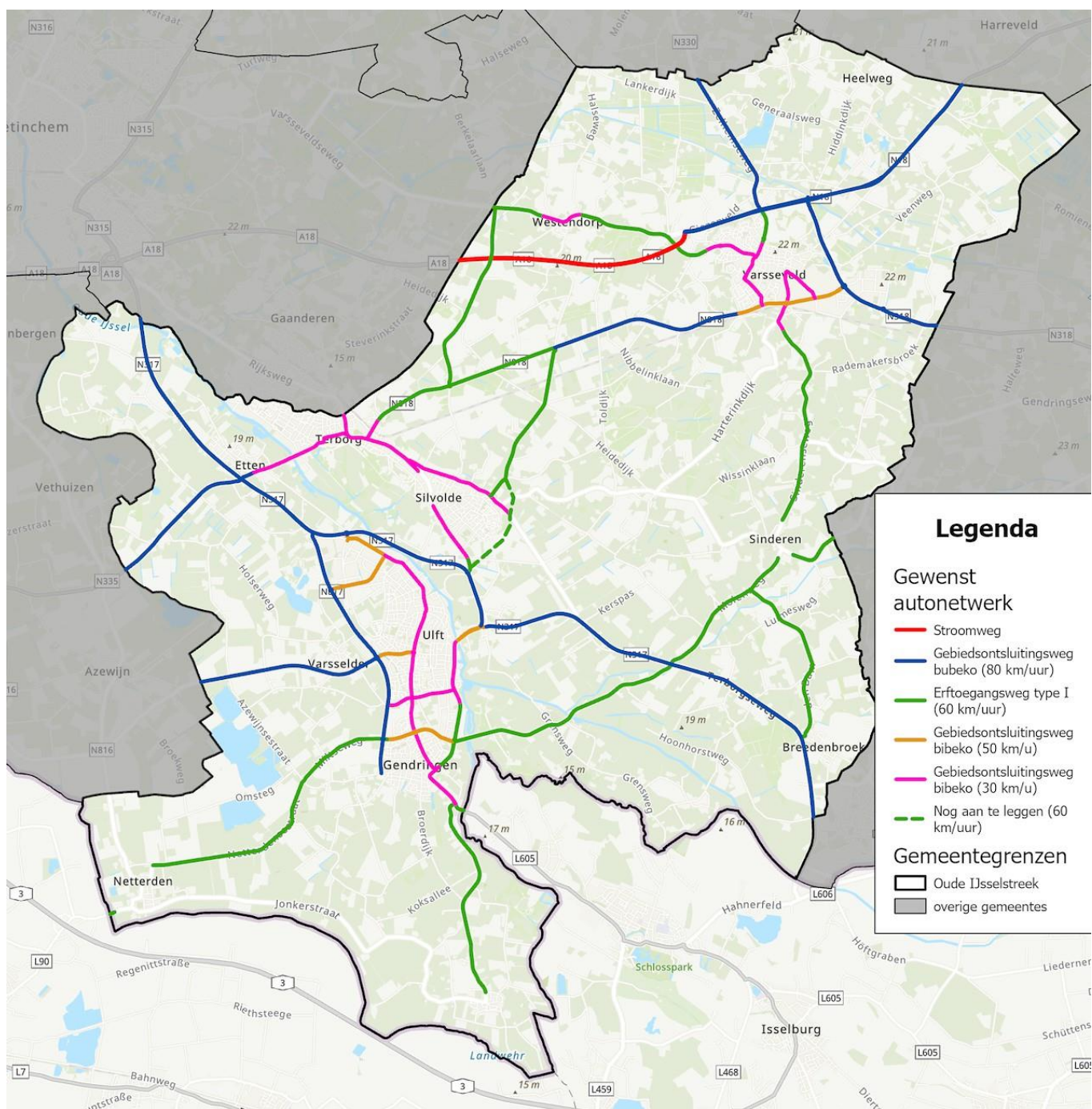
Een van de belangrijkste aanpassingen betreft de aanleg van de rondweg Silvolde, die tot doel heeft sluipverkeer in Silvolde en het buitengebied rond Sinderen te verminderen. Bovendien kan deze nieuwe verbinding zorgen voor minder (doorgaand) verkeer door Etten en Terborg en biedt het kansen om een geschikte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

Hulpdiensten

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

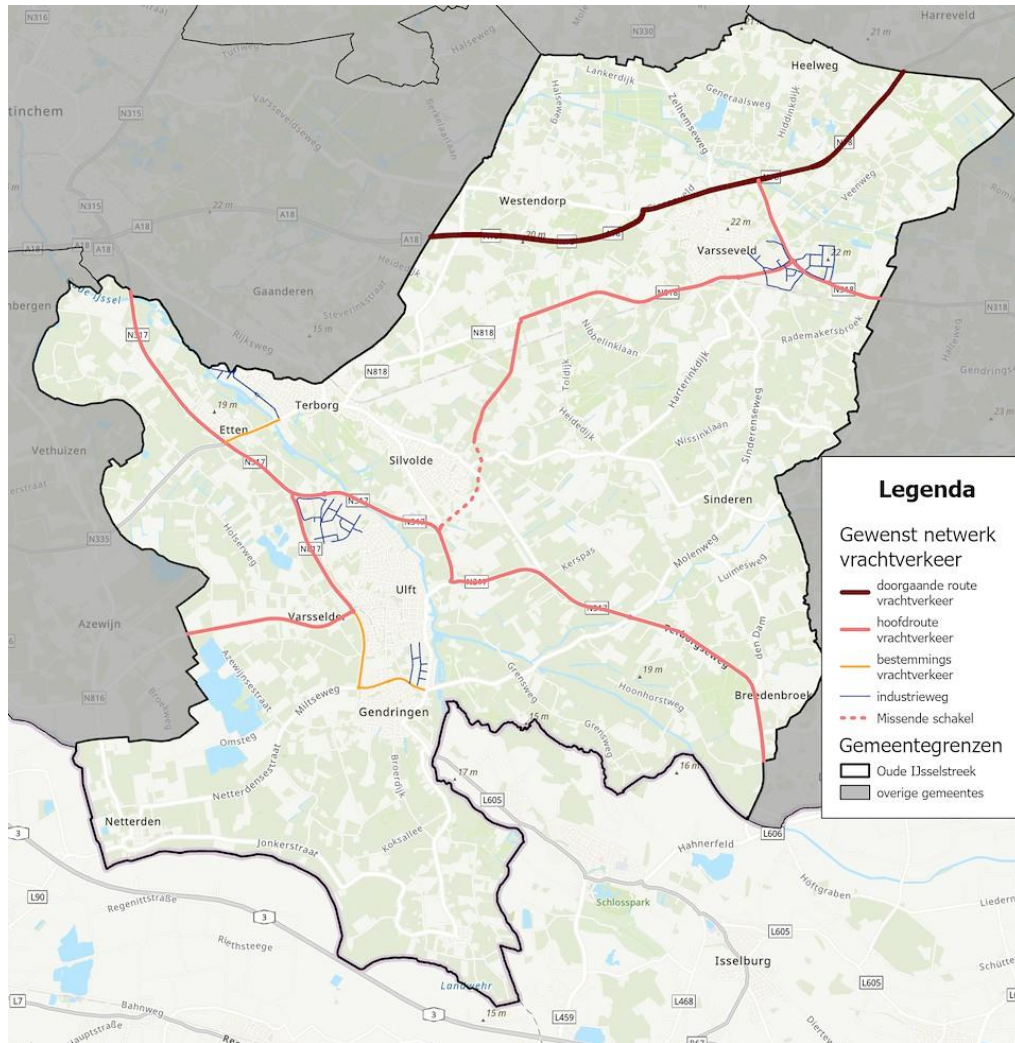
Bussen

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



Vrachtwagenverkeer

In het wensbeeld vrachtwagenverkeer (motorvoertuigen langer dan 6,00 meter en/of zwaarder dan 3.500 kg) op de bijgevoegde linkerfiguur en in de viewer die te vinden is via de knop 'Netwerkaarten' rechts bovenin het scherm, zijn vijf categorieën opgenomen. We maken onderscheid tussen vrachtwagenverkeer op de doorgaande route, vrachtwagenverkeer op de hoofdroute, bestemmingsvrachtwagenverkeer, industriewegen en missende schakels. De categorisering is bepaald aan de hand van een beoordeling waar vrachtwagenverkeer het beste tot zijn recht komt. Doorgaand vrachtwagenverkeer wordt zoveel mogelijk om de kernen in de gemeente heen gestuurd. Dit wil niet zeggen dat vrachtwagenverkeer op overige wegen verboden is, maar wel dat deze in principe bedoeld zijn voor alleen bestemmingsverkeer. Een nieuwe schakel betreft de aanleg van de rondweg Silvolde, die de hoeveelheid vrachtwagenverkeer in de bebouwde kom van Silvolde kan beperken.



Maatregelen

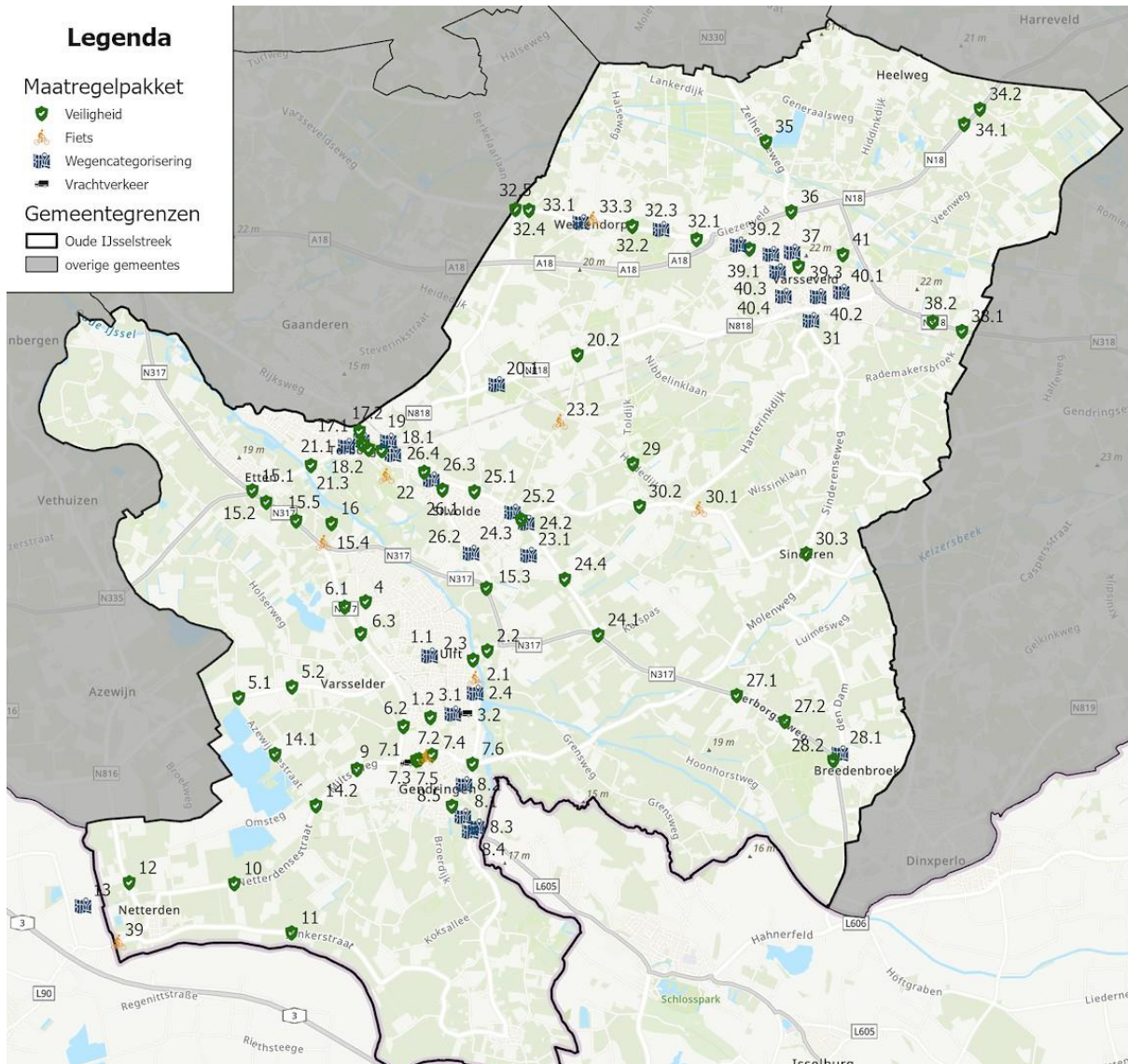
Maatregelen



Maatregelen

Algemeen

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



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.

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.

Overzicht van maatregelen

Overzicht van de 52 maatregelen

1. Ulf: Debbeshoek - Frank Damenstraat - Dr. Ariënsstraat:
 - Wegvak; snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Kruising Anton Tijdinklaan - Debbeshoek - Staringstraat - Wesenhorstlaan: verbeteren verkeersveiligheid
2. Ulf: 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. Ulf: Anton Tijdinklaan - Wesenthorstlaan:
 - 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 Wesenthorstlaan beperken. Vanwege de beperkte breedte van de Anton Tijdinklaan - Wesenthorstlaan en de entree van het sportpark. Vrachtverkeer en personenauto's rijden via de Rijnweg. Via de Wesenthorstlaan is het bedrijventerrein bereikbaar voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten.
4. Ulf: '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) - Vicariseweg - Wesenthorstlaan: 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 Wesenthorstlaan (maatregel 3)

- Realisatie vrijliggend fietspad vanwege behouden GOW50 wegcategorie en onderdeel fietsnetwerk
 - Kruising Rijnweg - Staringstraat: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Rijnweg - Rozemarijn: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising Rijnweg - Uiftseweg - Engbergseweg: verbeteren verkeersveiligheid
8. Gendringen: Anholtseweg en omgeving:
- Wegvak: snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Uiftseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Langenboomseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30
 - Zwanenburgseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30
 - Kruising Anholtseweg – Julianastraat: verbeteren verkeersveiligheid
9. Gendringen: Miltseweg: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid.
10. Netterden: Netterdensestraat: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid en dit wegvak is onderdeel van het utilitaire fietsnetwerk.
11. Buitengebied: Jonkerstraat - Nieuweweg: wegvak: verbeteren verkeersveiligheid
12. Netterden: Papenkampseweg: verbeteren verkeersveiligheid.
13. Netterden: realisatie nieuwe route oostzijde Netterden:
- Alternatief voor verkeer (landbouwverkeer en vrachtverkeer) door de bebouwde kom
 - Extra verbinding tussen A3 en bedrijventerreinen in 's Heerenberg
14. Azewijnsestraat:
- Wegvak tussen Omsteg en Hoofdstraat: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid.
 - Kruising Azewijnstraat - Miltseweg - Netterdensestraat - Wiekenseweg: verbeteren verkeersveiligheid.
15. N317 Slingerparallel:
- Kruising N317 Slingerparallel - Oude IJsselweg: verbeteren verkeersveiligheid met specifieke aandacht voor langzaam verkeer
 - Kruising N317 Slingerparallel - Zeddamseweg: verbeteren verkeersveiligheid
 - Kruising N317 Slingerparallel - koude oversteek hectometer 54.3: verkeersveiligheidsrisico
 - Kruising N317 Slingerparallel - Uiftseweg: verbeteren verkeersveiligheid
 - Wegvak tussen N817 Oude IJsselweg en brug over de Oude IJssel: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid
 - Wegvak tussen Uiftseweg en Ettenseweg: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid
 - De N317 is dé ontsluitingsroute van Uft, Gendringen, Etten e.o. richting de A18. Met de nu voorziene ontwikkelingen (o.a. ziekenhuis, woningbouw in Uft 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 / Uiftsestraat: verbeteren verkeersveiligheid snelheid.
17. Terborg: Doetinchemseweg in de bebouwde kom:
- Wegvak: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Verbeteren verkeersveiligheid op kruising met Stationsweg
18. Terborg: Silvoldseweg:
- Wegvak: snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Kruising Laan van Wisch, verkeersveiligheid verbeteren
 - Kruising N818, Varsseveldseweg: verkeersveiligheid verbeteren
19. Terborg: N818 Varsseveldseweg: deel in de bebouwde snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30.
20. N818 Terborgseweg:
- Wegvak tussen Rabelingstraat en komgrens Terborg: snelheid terugbrengen naar 60 km/h, inrichten als ETW60
 - Kruising Kersendijk, Rabelingstraat, Terborgseweg (N818): verbeteren verkeersveiligheid
21. Terborg: Sint Jorisplein en Walstraat en westelijke deel Hoofdstraat:
- Wegvak: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
 - Sint Jorisplein en Walstraat: verbeteren verkeersveiligheid
22. Terborg: Paasberglaan: verkennen van de haalbaarheid van een goede fietsroute.
23. Silvolde: Zuidelijke rondweg. Een deels nieuwe, deels opgewaardeerde route tussen de N818 Terborgseweg en de N317 Slingerparallel, via de zuidkant van Silvolde. Hiermee ontstaat een logische verbinding tussen grofweg Varsseveld/N18 en Uft/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 Uft 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: Uftseweg - 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 - Leeuwrikstraat: verbeteren verkeersveiligheid
40. Varsseveld: Burgemeester van der Zandestraat en Dames Jolinkweg (wegvak tussen Burgemeester van der Zandestraat en N818 Terborgseweg: inrichten als GOW30 (nu deels GOW50, deels ETW30).
- Varsseveld: route naar het station verbeteren voor fietsers en bussen: Oranjestraat - Prins Hendriklaan. Route inrichten als GOW30 (nu ETW30).
41. Varsseveld: Kruising Lichtenvoordseweg - Leemscherweg: verbeteren verkeersveiligheid
42. Niet locatiegebonden: analyseren gewenste utilitaire fietsnetwerk, voorstellen verbeteringen. Daar waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Het gaat om:
- Opstellen toetsingskader met de basiseisen voor het utilitaire fietsnetwerk

- Analyseren utilitair fietsnetwerk met toetsingskader
 - Inventariseren knelpunten
 - Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering
 - Niet locatiegebonden: analyseren gewenste vrachtnetwerk, voorstellen verbeteringen. Daar waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Het gaat om:
43. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het aanleggen van snelheidsremmers ten behoeve van veilig fietsen op wegen buiten de kom die ook onderdeel van het fietsnetwerk zijn.
- Opstellen toetsingskader met de basiseisen voor het vrachtnetwerk
 - Analyseren vrachtnetwerk met toetsingskader
 - Inventariseren knelpunten
 - Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering
 - Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het aanleggen van vrijliggende fietsvoorzieningen of het verruimen van krappe bochten.
44. Niet locatiegebonden: Analyse van functie, vormgeving en inrichting van wegen waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Zo zijn er diverse wegen waar de inrichting / vormgeving van de weg niet overeenkomt met de functie / maximumsnelheid. Bijvoorbeeld brede asfaltwegen in woonstraten met een maximumsnelheid van 30 km/h. Het gaat om:
- Analyseren netwerk
 - Inventariseren knelpunten
 - Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering
 - Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het realiseren van voldoende snelheidsremmers op wegen met een snelheid van 30 km/h of het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen op wegen met een snelheid van 50 km/h.
45. Niet locatiegebonden: verkennen mogelijkheden voor het autovrij / autoluw maken van centra van grotere kernen. Een voorbeeld hiervan is de Kerkstraat in Uft. Het kan bijvoorbeeld gaan over het volledig afsluiten van het wegvak voor motorvoertuigen, het weghalen van autoparkeerplaatsen of het versmallen van de rijbaan. Autoparkeren kan dan bijvoorbeeld op nabije parkeerterreinen. Het gaat om:
- Terborg (Hoofdstraat, Sint Jorisplein en Laan van Wisch)
 - Varsseveld (Spoorstraat, tussen Kerkplein en Koningin Julianalaan en Kerkplein, tussen Doetinchemseweg en Dames Jolinkweg)
 - Gendringen (Grotestraat, tussen Anholtseweg en Ganzenmarkt)
 - Silvolde (wegen rond Markt)
46. Niet locatiegebonden: Analyseren van behoefte, beschikbaarheid en uitbereidingsmogelijkheden van goede openbare fietsparkeervoorzieningen. Het gaat hier bijvoorbeeld om locaties bij detailhandel, horeca en sportvoorzieningen. Hiermee bevorderen we het fietsgebruik (ook met fietsen met een hoge aanschafwaarde) en kan het autogebruik afnemen. De fietsparkeervoorzieningen zijn voorzien van het kwaliteitskenmerk 'Fietsparkeur'.
47. Niet locatiegebonden: Door het toepassen van deelmobiliteit en/of hubs kan onder andere de bereikbaarheid van sommige locaties verbeteren en het autogebruik afnemen. Maar hiervoor is eerst onderzoek nodig. Onder andere naar de gewenste effecten en op welke wijze hieraan tegemoet kan komen. Vervolgens is een vertaling mogelijk naar potentiële locaties met bijbehorende voorzieningen. De beschikbare financiën spelen ook een belangrijke rol.
48. Niet locatiegebonden: Verbeteren van verkeersveiligheid in gebieden rond scholen, sport- en speelvoorzieningen. Het gaat om:
- Inventariseren van locaties, analyse verkeersveiligheid, bepalen rangorde op basis van urgentie en voorstellen van mogelijke verbetermaatregelen, zoals het aanpassen van oversteeklocaties
 - Het met de auto naar school brengen van kinderen maken we onaantrekkelijk. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij herinrichting de auto een lage prioriteit krijgt.
 - Uitvoeren van proeven, zoals bij aanvangstijd van scholen de wegen rond de scholen autovrij maken
49. Niet locatiegebonden: Anticiperen op verwachte verkeersstroom. 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 verkeersstromen op de wegen en kruisingen in de gemeente in beeld. Daar waar we knelpunten verwachten, verkennen we passende maatregelen, mogelijk samen met buurgemeentes en/of provincie Gelderland. Concrete voorbeelden zijn de N317 en de N18
50. Niet locatiegebonden: ADAS, NDW-data op orde (zoals maximumsnelheden en bebording) zodat rijhulpsystemen in voertuigen goed werken en navigatiesystemen kloppen. Dit bevordert verkeersveiligheid en worden wenselijke routes gereden door (gebiedsvreemd) verkeer.
51. Niet locatiegebonden: Analyse busroutes en -haltes. Voor een optimaal gebruik van de bus analyseren we de huidige buslijnen en de bushaltes. We kijken naar de locaties en hoeveelheid haltes en de haltevoorzieningen. Mogelijk kunnen we haltes toevoegen, samenvoegen of verplaatsen en de haltevoorzieningen (zoals fietsparkeren) verbeteren. Als een wijziging van een busroute in potentie meer reizigers kan bedienen, verkennen we de mogelijkheden.

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

Download overzicht maatregelen

Download maatregelenpakket

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

Bijlagen

Bijlagen

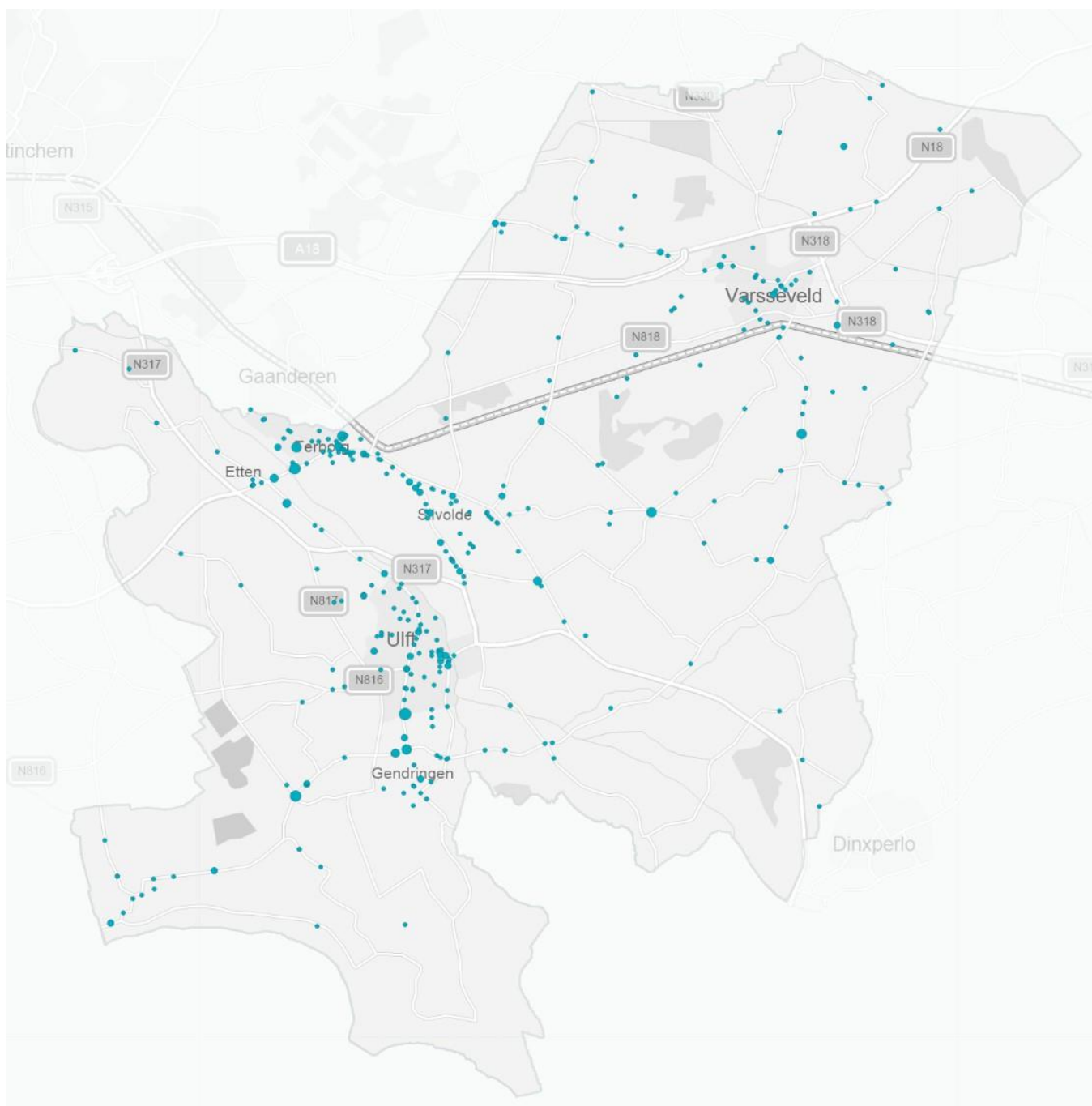


Bijlagen

Inventarisatie en analyse

Geregistreerde ongevallen

In de onderstaande figuur staat een overzicht van de bij geregistreerde ongevallen. Het betreft ongevallen die hebben plaatsgevonden tussen 1 januari 2019 en 31 december 2023 (een periode van vijf jaar) op de wegen in de gemeente Oude IJsselstreek.



Geregistreerde ongevallen 2019 - 2023

SPV-analyse

Introductie

SPV-analyse gemeente Oude IJsselstreek

Introductie

Bij verkeersveiligheidsbeleid verschuiven we van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

Aan de basis van risicogestuurd werken staat het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties in het verkeerssysteem (de risicoanalyse). Vervolgens vertalen we deze inzichten naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren door risico's en ongevalscijfers te verlagen. Bij voorkeur doen we dit in de vorm van integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek Mens, Weg & Voertuig in balans). We definiëren duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Via het opstellen van deze maatregelpakketten (uitvoeringsagenda) programmeren we de maatregelen in een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid. Bovenstaande is de omschrijving van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 in een notendop.

De 9 thema's van het SPV

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Deze thema's zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere subthema's.

De eerste drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

Nr.	Beleidsthema	Subthema's
1	Veilige infrastructuur	30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen
2	Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
3	Technologische ontwikkelingen	
4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen
5	Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarigen op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec)
6	Rijden onder invloed	
7	Snelheid in het verkeer	
8	Afleiding in het verkeer	
9	Verkeersovertreders	

De thema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) of modaliteiten ((gemotoriseerde) fietsen) komen in meerdere thema's terug.

Aanpak risicoanalyse Oude IJsselstreek

In deze risicoanalyse volgen wij de zes stappen zoals deze zijn opgesteld door het [Kennisnetwerk SPV](#). Het Kennisnetwerk SPV heeft een stappenplan opgesteld waarmee een begin gemaakt kan worden met de gemeentelijke risicoanalyse. Dit stappenplan is een goede manier om een risicoanalyse geleidelijk op te bouwen. Het bevat de volgende zes stappen:

- [Stap 1: Begin bij de basis, hoe is de bevolking samengesteld?](#)
- [Stap 2: Hoe ziet de infrastructuur van fietspaden en wegen eruit?](#)
- [Stap 3: Hoe gedragen verkeersdeelnemers zich in de gemeente?](#)
- [Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed?](#)
- [Stap 5: Hoeveel \(slachtoffer\)ongevallen zijn er geregistreerd in de gemeente?](#)
- [Stap 6: Welke risico's hebben prioriteit?](#)

Nadat de risico's in beeld zijn gebracht en zijn geprioriteerd, is de volgende stap het vaststellen van een uitvoeringsagenda met passende maatregelpakketten en het borgen hiervan in gerelateerde beleidsdocumenten, zoals het GVVP en Omgevingsvisies.

Wij zien het SPV als een kans om onze gemeente mee te nemen in de transitie naar de nieuwe manier van 'risicogestuurd veiligheidsdenken'. Het stappenplan van het Kennisnetwerk SPV volgt dezelfde redeneerlijn als de door RHDHV ontwikkelde [Verkeersveiligheidsmonitor](#). Hierbij bekijken we verkeersveiligheid als een driehoeksrelatie tussen Mens, Voertuig en Weg, waarbij elk op meerdere niveaus beïnvloed kan worden. Dit wordt schematisch weergegeven in ons Piramidemodel hieronder.



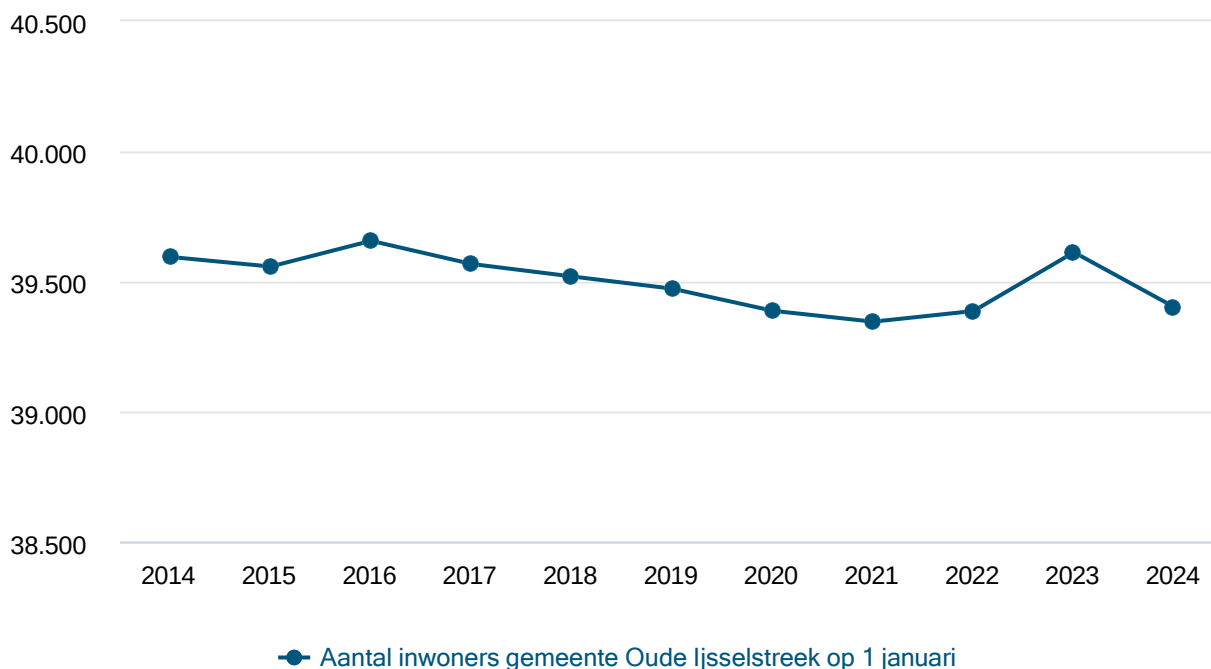
Het Piramidemodel

Onderaan in de piramide bevindt zich de basis: de bevolkingssamenstelling en (wegen)structuur van de gemeente. De laag erboven betreft het huidige beleid en de daaraan gekoppelde maatregelen, die vervolgens invloed hebben op de laag 'tussenuitkomsten': het gedrag van verkeersdeelnemers, de weginrichting en ontwikkelingen op het vlak van vervoerswijzen. De tussenuitkomsten beïnvloeden vervolgens de einduitkomsten: het aantal en soort ongevallen en slachtoffers. Bovenaan in de piramide tonen we het resultaat van verkeersonveiligheid: maatschappelijke kosten. Om ongevallen en slachtoffers (en de bijbehorende maatschappelijke kosten) te verlagen, kunnen we op de lagere niveaus verbeteringen doorvoeren.

Op elk van deze niveaus en in elk van de drie pijlers (Mens, Voertuig, Weg) kan de gemeente informatie gebruiken om de verkeersveiligheid risicogestuurd en duurzaam te verbeteren. Veel informatie is vaak al aanwezig bij de gemeente, zij het soms bij een ander beleidsdomein, of kan regionaal, provinciaal of nationaal vergaard worden. De risicogestuurde aanpak is daarnaast ook een goede tool om in kaart te brengen welke informatie ontbreekt, waardoor een goede monitoring van een specifiek veiligheidsrisico bemoeilijkt wordt.

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld?

De afgelopen jaren is het aantal inwoners in de gemeente Oude IJsselstreek vrijwel gelijk gebleven. Op 1 januari 2014 telde de gemeente 39.595 inwoners, terwijl dit aantal in 2023 licht daalde naar 39.402 inwoners.



Het CBS verwacht dat het aantal inwoners tussen 2021 en 2035 iets zal afnemen, met een krimp van 4,38% ten opzichte van 2020. Landelijk is er echter een trend van toenemende huishoudens, veroorzaakt door huishoudensverduunning en een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens. Deze trend is ook zichtbaar in de gemeente Oude IJsselstreek, zij het in mindere mate dan in de grotere steden. Dit resulteert in een verhoogde vraag naar woningen.

1.1 Lokale ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Oude IJsselstreek heeft een woningbouwambitie van 2.250 woningen tot en met 2030. Deze zullen niet in gelijke mate overal worden gebouwd. Kleinschalige woningbouwplannen van ontwikkelaars en de wooncorporatie richten zich voornamelijk op de kernen, met een beperkte invloed op verkeer en vervoer.

De corporatie streeft naar een toevoeging van 250 woningen, waarvan ten minste 125 op inbreidingslocaties. De overige woningen, zonder vastgesteld plan, kunnen worden toegevoegd aan de uitleglocaties.

Uitleglocaties:

- Varsseveld, de Tuit: 425 woningen
- Varsseveld Noord: 405 woningen
- Uift, Biezenakker: 478 woningen
- Gendringen, Lenteleven: 220 woningen

Grote inbreidingslocatie:

- Uift, Wesenthorst. Plannen in ontwikkeling, verwachte toevoeging van 100 tot 150 woningen

Op twee locaties in de gemeente is uitbereiding van bedrijventerreinen voorzien:

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

1.2 Ontwikkelingen m.b.t. groepen kwetsbare verkeersdeelnemers

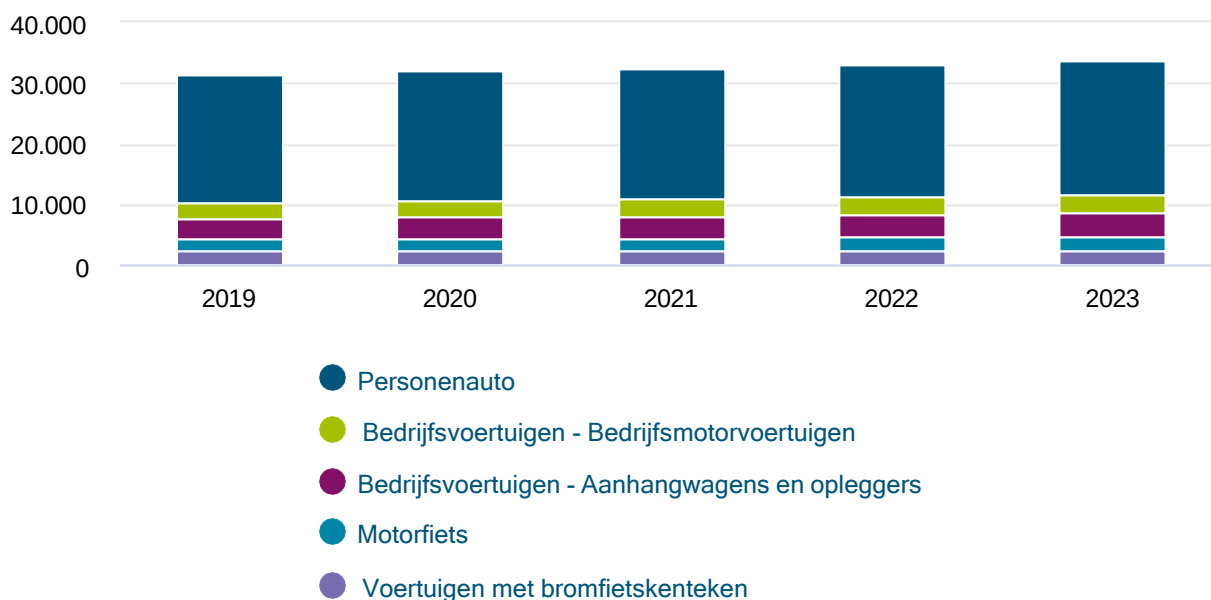
De sterkste inwonersgroei is momenteel te zien bij de 60-plussers. Voor de kortere termijn betekent deze ontwikkeling dat de oudere inwoners voor de gemeente daarom een belangrijke doelgroep vormen. Gezien hun kwetsbaarheid in het verkeer, vormen ouderen een cruciale aandachtsgroep binnen het SPV-gedachtegoed.

Deze kwetsbaarheid komt vooral tot uiting in de manier waarop ouderen deelnemen aan het verkeer, zoals wandelen of fietsen, en/of in hun fysieke en mentale gesteldheid. Onervarenheid speelt een rol wanneer ze worden geïntroduceerd aan nieuwe vormen van vervoer, zoals senioren die gebruikmaken van e-bikes, of wanneer er veranderingen optreden in de verkeersdeelname, zoals verhoogde drukte of gewijzigde verkeersregels in vergelijking met vroeger.

1.3 Ontwikkelingen in wagenpark

Het aantal voertuigen binnen de gemeente Oude IJsselstreek is in de loop der jaren toegenomen, zoals te zien is in de onderstaande figuur. Tussen 2019 en 2023 is het aantal geregistreerde personenauto's in de gemeente gestegen met 1.349 stuks. Een opmerkelijk contrast hierbij is dat het aantal inwoners in dezelfde periode juist met 165 is afgenomen.

Ontwikkeling wagenpark, naar type (absoluut) (Open data CBS, 2023)



1.4 Resumerend

Het aantal inwoners van de gemeente Oude IJsselstreek is de afgelopen jaren gedaald. Vergrijzing is zichtbaar, met een daling in de jongere en middelbare leeftijdsgroepen en een 11% toename in het aantal 70-plussers tussen 2019 en 2023. Ondanks de krimp toont het aantal huishoudens een stijging door huishoudensverdunding en meer alleenstaanden. De woningbouwambitie tot 2030 omvat 2250 woningen, met kleinere plannen van ontwikkelaars en de corporatie, en een focus op kwetsbare verkeersdeelnemers, vooral ouderen. Het wagenpark groeide met 1.349 auto's tussen 2019 en 2023, in tegenstelling tot een bevolkingsdaling van 165 in dezelfde periode.

Stap 2: Hoe ziet de infrastructuur van fietspaden en wegen eruit?

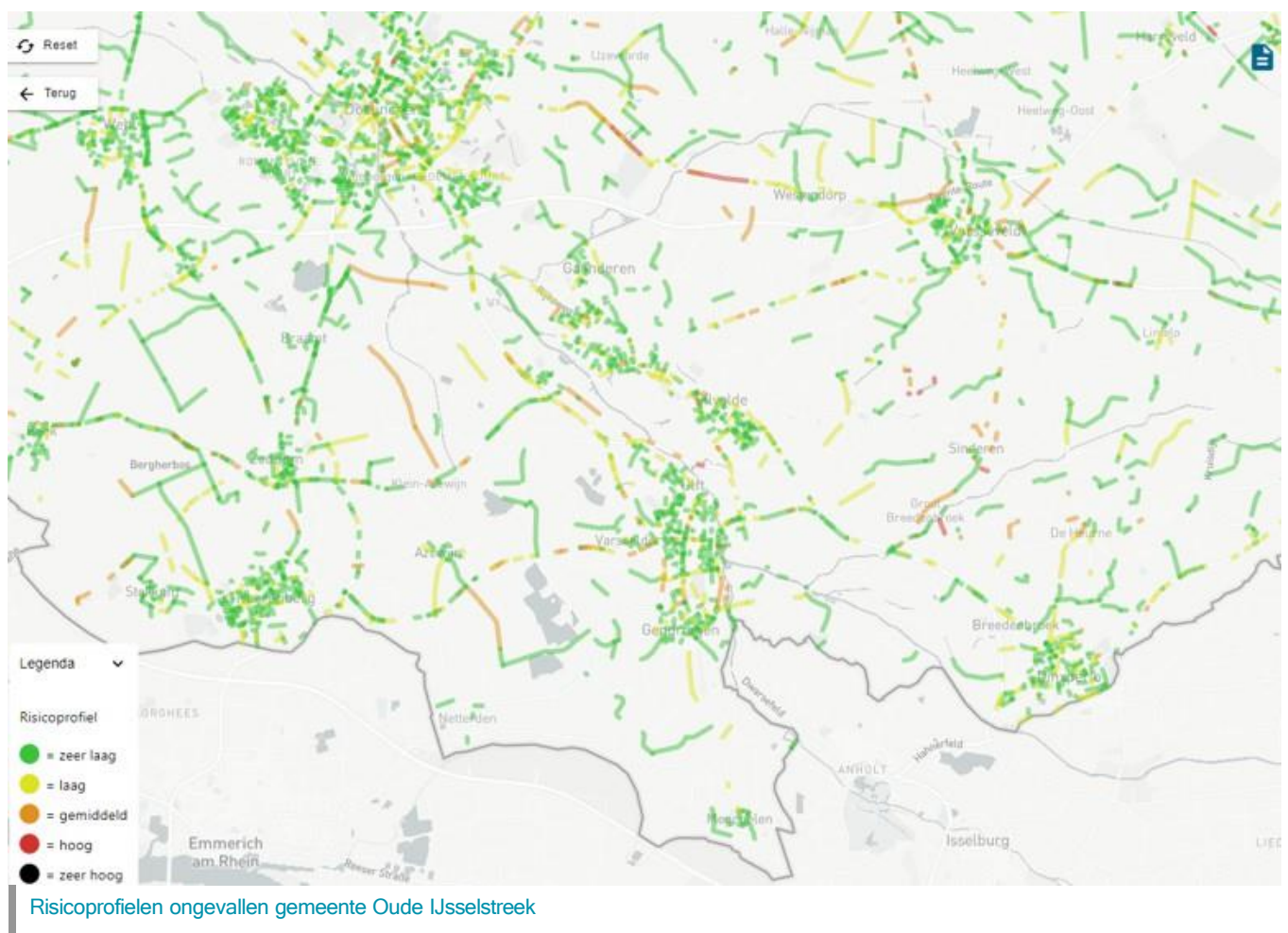
In deze stap hebben we in beeld gebracht op welke kruispunten, wegen en fietspaden het meeste risico is op een ongeval. Hiervoor is gebruik van objectieve data waarop risicocijfers zijn gebaseerd en reacties van bewoners uit de inventarisatie van wensen en knelpunten voor het mobiliteitsplan.

2.1 Risicocijfers

In de onderstaande figuur worden de **risicocijfers** voor de wegen binnen de gemeente Oude IJsselstreek getoond. Deze risicoprofielen zijn bepaald op basis van indicatoren zoals:

- Geregistreerde ongevallen;
- Basisschoolleerlingen en middelbare scholieren;
- Snelheidsovertredingen;
- Infrastructuur (zoals fietspadinrichting en ongeloofwaardige 30-wegen)
- Veiligheid op wegen.

Meldingen van inwoners of stakeholders zijn niet gebruikt bij het bepalen van het risicocijfer. Op diverse wegen en kruispunten zijn 'hoge' risicoprofielen te identificeren, zie het onderstaande overzicht.





Risicoprofielen van verkeersongevallen in de gemeente Oude IJsselstreek (uitgelicht voor onder andere Terborg, Ulft en Gendringen)



Risicoprofielen van verkeersongevallen in de gemeente Oude IJsselstreek (uitgelicht voor Varsseveld)

Top 100

In de onderstaande opsomming is per toegestane snelheid/ kruispuntvorm een overzicht gegeven van de locaties met een risicocijfer boven de 0,6 binnen de gemeente. Een risicocijfer boven de 0,6 is hoog, boven 0,8 is zeer hoog. De opsomming per categorie is van hoog naar laag risicocijfer. In de figuren 5, 6 en 7 is dit weergegeven.

100 km/h-wegen:

- Geen (dit type weg is niet aanwezig in de gemeente)

80 km/h-wegen:

- Varsseider, N816 hectometer 6.9
- Heelweg, N330 hectometer 18.0
- Uift, N317 hectometer 57.1
- Uift, N317 hectometer 57.4
- Heelweg, N330 hectometer 19.1 en 19,2
- Westendorp, Doetinchemseweg, ter hoogte van Zaaltesdijk

70 km/h-wegen:

- Geen (dit type weg is niet aanwezig in de gemeente)

60 km/h-wegen:

- Netterden, Papenkampseweg
- Oude IJsselweg, tussen Slingerparallel en Waalsche Water (recent maatregelen genomen)
- Netterden, Netterdensestraat, tussen bebouwde kom en Munsterweg
- Azewijsestraat, tussen Omsteg en Hoofdstraat
- Twenteroute (parallelweg N18) tussen Bosboombroekerweg en Landstraat

50 km/h-wegen:

- Geen locaties >0,6

30 km/h-wegen:

- Terborg, Doetinchemseweg, tussen Stationsstraat en Looiersweg

15 km/h-wegen (woonerven)

- Geen

Fietspaden:

- Silvolde, Terborgseweg, tussen Munstermanstraat en Zaagpad
- Uift, Bongersstraat, tussen Anton Tijdinklaan en Zandberg

Gelijkwaardige kruisingen:

- Silvolde, Heidedijk - Toldijk

Rotondes:

- Gendringen: Rijnweg - Staringstraat
- Uift: N817 Oude IJsselweg - 't Goor - Varsseiderseweg

Verkeerslichten

- Etten: Slingerparallel - Zeddamseweg
- Heelweg: Landstraat - N18
- Varsseveld: Twente-Route, Zelhemseweg

Vorrangskruisingen:

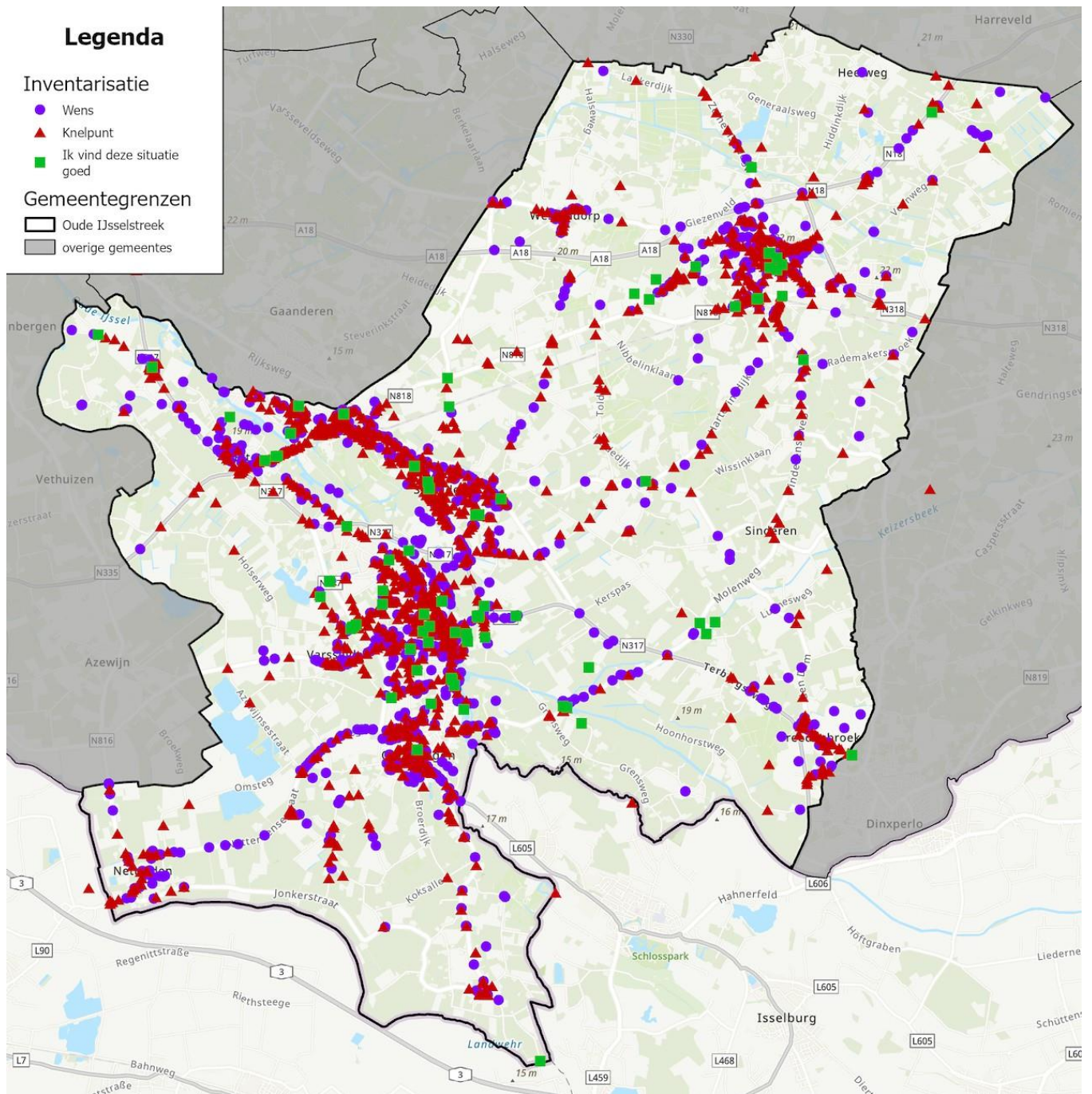
- Varsseveld: Doetinchemseweg, Twente-Route
- Varsseveld: N318 Aaltenseweg - Entinkweg - Rademakersbroek

- Etten: N317 Slingerparallel - Oude IJsselweg (recent maatregel genomen)
- Terborg: Doetinchemseweg - Industrieweg - Stationsweg
- Terborg: Laan van Wisch - Silvoldseweg
- Gendringen: Rijnweg - Rozemarijn
- Uft: N817 Oude IJsselweg - Vicarisweg - Wesenthorstlaan
- Terborg: Ettensestraat - IJsselweg
- Silvolde: Lichtenberg - Nachtegaalpad - Oude Dinxperloseweg
- Silvolde: N317 Dinxperloseweg - Oude Dinxperloseweg
- Etten: N317 Slingerparallel - Oversteek tussen Zeddamseweg en Klompendijk
- Sinderen: Kapelweg - Toldijk
- Westendorp: N818 Terborgseweg - Kersendijk - Rabelingstraat
- Gendringen: Azewijnsestraat - Miltseweg - Netterdensestraat - Wiekenseweg
- Varselder: N816 Berghseweg - Azewijnsestraat - Driekoningenweg
- Breedenbroek: N317 Terborgseweg - Tulenstraat - Prinsenstraat

2.2 Knelpunteninventarisatie

Inwoners van de gemeente Oude IJsselstreek zijn gevraagd om hun bevindingen over verkeerssituaties in Oude IJsselstreek met de gemeente te delen voor het nieuw op te stellen mobiliteitsplan. Dat heeft geleid tot circa 3400 reacties, welke zijn verzameld in een GIS-kaart. In de onderstaande figuur zijn circa 700 reacties uit de knelpunteninventarisatie te zien met betrekking tot verkeersveiligheid. De kaarten vormen een goed beeld van de inwonersbeleving. Zo valt bijvoorbeeld op dat het aantal meldingen zich vooral richten op de kruispunten en de wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie.

Er worden overwegend meer 'knelpunten' gemeld dan 'wensen'. Situaties waarover men tevreden is worden nog minder gemeld. Waarschijnlijk is de bereidheid tot het plaatsen van een melding kleiner bij situaties die men toch al als 'goed' beleeft.



Reacties in knelpuntinventarisatie

Kruisingen met de meeste meldingen:

- Terborg: Doetinchemseweg - Sint Jorisplein
- Terborg: Walstraat - Vulcaanstraat
- Terborg: Industrieweg - Doetinchemseweg - Stationsweg
- Silvolde: Terborgseweg - Markt. Relatief veel positieve meldingen
- Silvolde: Terborgseweg - Berkenlaan
- Etten: N317 Slingerparallel - Oude IJsselweg
- Varsselder: N817 Oude IJsselweg - Hoofdstraat (fietsoversteek)

Wegvakken met de meeste meldingen:

- Varsseveld: Sinderenseweg, ten zuiden van Terborgseweg
- Silvolde: Ulfseweg
- Terborg: Silvoldseweg
- Varsseveld: Doetinchemseweg, deel ETW30
- Varsseveld: Lichtenvoordseweg binnen bebouwde kom inclusief kruising met Boterstraat

- Varsseveld: Spoorstraat (noordelijke deel) en kerkplein (zuidelijke deel)
- Etten: Zeddamseweg (let op: recent heringericht)
- Uift: Bongersstraat, incl. kruising Deurvorststraat
- Uift: Dr. Ariënsstraat
- Uift: Debbeshoek, vooral bij de diverse kruisingen
- Breedenbroek: Den Dam, Terborgseweg in kom
- Varsselder: Berghseweg (N818) ter hoogte van kom, incl. kruisingen

Meldingen over fiets:

Vooral op kruisingen binnen de bebouwde kom, zoals:

- Uift: Debbeshoek - Kerkstraat - Kempermanstraat
- Silvolde: Markt
- Terborg; Walstraat - Silvoldseweg (Roode Leeuw)
- Terborg: Doetinchemseweg - Stationsweg
- Westendorp: Doetinchemseweg - Veldkamperstraat
- Etten: Slingerparallel - Oude IJsselweg
- Etten/Terborg: Zeddamseweg - Ettensestraat

Meldingen over vrachtverkeer/landbouwverkeer.

- Enkele wegvakken met veel meldingen, zoals:
 - Silvolde: Uiftseweg
 - Uift: Bongersstraat
 - Terborg: Walstraat
 - Etten/Terborg: Zeddamseweg - Ettensestraat
 - Varsseveld: Sinderenseweg
 - Slechts enkele meldingen op wegen buiten kom.

Meldingen over parkeren:

- In de centra van de grotere kernen: Varsseveld, Terborg, Uift, Gendringen en Silvolde

Snelheid: Veel snelheids-gerelateerde meldingen, ca 30% van het totaal aantal meldingen.

- Vooral in de kernen, niet veel buiten bebouwde kom. Zie onder 'wegvakken'
- Veel meldingen over snelheid op ETW30, die niet volgens de richtlijnen zijn inegricht, bijvoorbeeld in asfalt, zonder (voldoende) snelheidsremmers en/of attentie bij kruisingen
- Bij komgrenzen

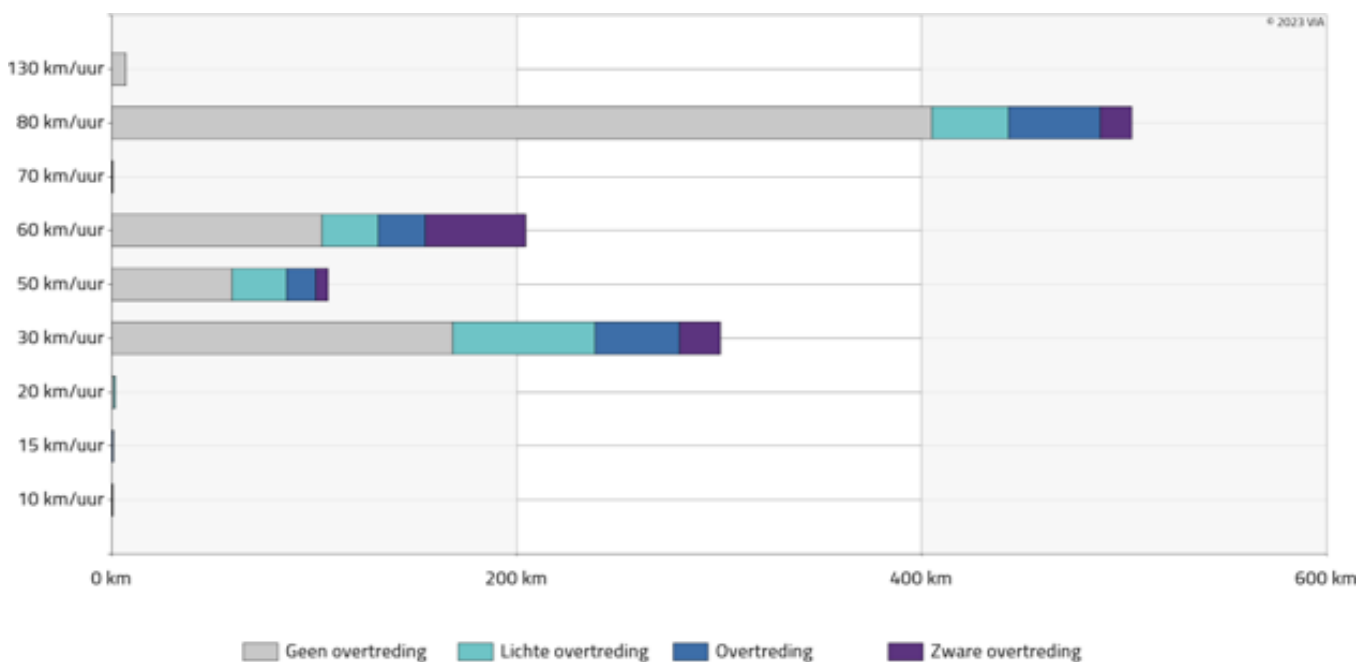
Een groot deel van deze wegen en kruispunten, die door bewoners zijn genoemd, kwam ook naar voren in het overzicht met de risicocijfers (paragraaf 2.1).

Stap 3: Hoe gedragen verkeersdeelnemers zich in de gemeente?

3.1 Snelheidsgedrag

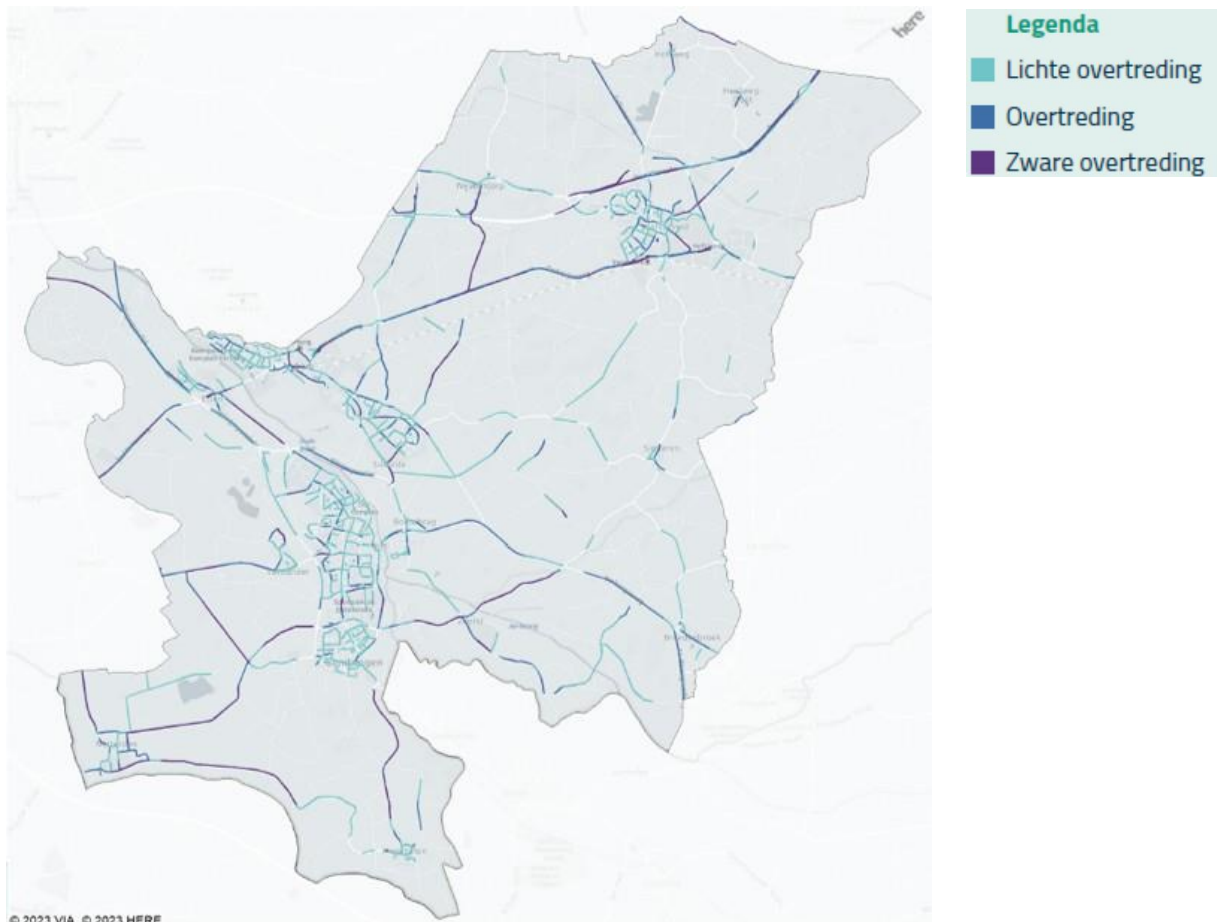
Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de wettelijke toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen.

In de onderstaande grafiek zijn de verschillende klassen van snelheidsovertredingen per snelheidslimiet weergegeven, uitgedrukt in weglengte per rijrichting. Te zien is dat in totaliteit de meeste overtredingen gemaakt worden op 30 km/u wegen. Tegelijkertijd worden de meeste zware overtredingen gemaakt op de wegen waar 60 km/u gereden mag worden.



Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet (STAR (z.d.), Gemeente Oude IJsselstreek (juni 2023))

In de onderstaande figuur zijn de snelheden per wegvak weergegeven. Te zien is dat snelheidsovertredingen in de hele gemeente voorkomen. Dit heeft in het algemeen te maken met (het ontbreken van) de juiste balans tussen de weginrichting en een geloofwaardige snelheidslimiet. De zware overtredingen vinden over het algemeen plaats buiten de dorpskernen en de lichte overtredingen daarbinnen.

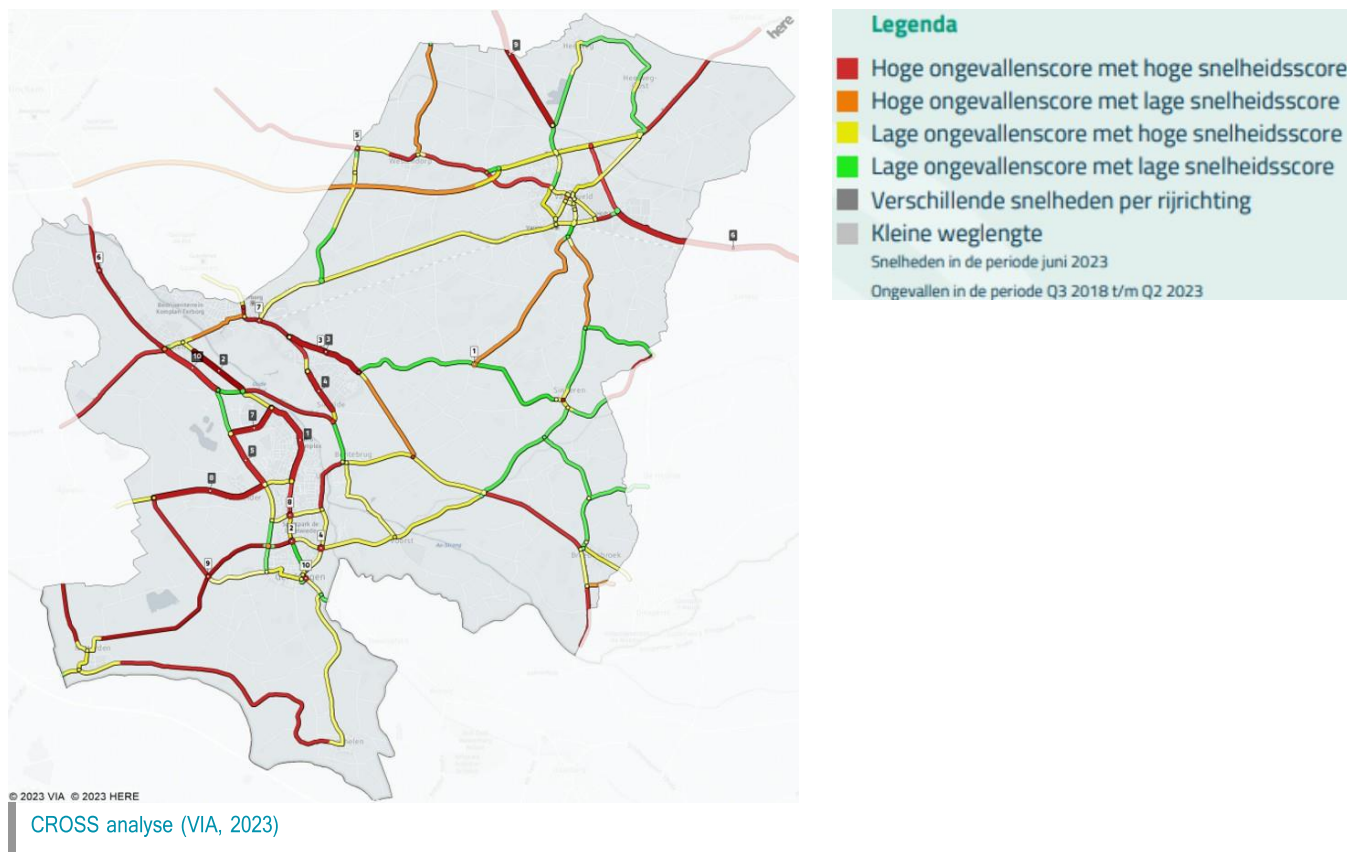


Snelheidsovertredingskaart naar klassenindeling (VIA, 2023)

Cross analyse

In de onderstaande figuur staat de zogenaamde CROSS-analyse weergegeven (bron: VIA, 2023). Deze analyse combineert het snelheidsgedrag van verkeersdeelnemers met het aantal (letsel)ongevallen. De kleurenlegenda is als volgt gedefinieerd:

- Hoge snelheidsscore + Hoge ongevalsscore
- Lage snelheidsscore + Hoge ongevalsscore
- Hoge snelheidsscore + Lage ongevalsscore
- Lage snelheidsscore + Lage ongevalsscore



De onderstaande figuren zijn uitsneden van de bovenstaande figuur.

Top 10 van meest onveilige trajecten (VIA, 2023)



In de bovenstaande figuren zijn de top 10 meest onveilige/hogste risico trajecten binnen de gemeente Oude IJsselstreek gevisualiseerd. Dit zijn:

1. Ulf: Debbeshoek, Dokter Ariënsstraat, Ettenseweg, Frank Daamenstraat
2. Etten: Ettenseweg, Ulfsestraat
3. Silvolde: Berkenlaan
4. Silvolde: Ulfseweg
5. Ulf: N817 Oude IJsselweg
6. Varsseveld: N318 Aaltsenseweg

7. Uift: 't Goor
8. Varsselder: N816 (ten zuiden van Uift)
9. Varsseveld: N330 Zelhemseweg
10. Etten: N317 Slingerparallel

Andere wegen die rood kleuren (hoge snelheidsscore + hoge ongevalsscore) op de kaart zijn:

- N18 (ten noordoosten van Varsseveld)
- Westendorp: Varsseveldseweg en Doetinchemseweg
- N335 Zeddamseweg: ten zuidwesten van Etten
- Gendringen: Azewijnsestraat
- Uift: Bongersstraat
- N317 Terbrogseweg, ter hoogte van Breedenbroek
- Netterden: Jonkerstraat
- Netterden: Papenkampseweg
- Netterdensestraat - Miltseweg



Top 10 van meest onveilige kruispunten (VIA, 2023)

In de bovenstaande figuur is de top 10 meest onveilige/hoog risico kruispunten binnen de gemeente Oude IJsselstreek gevisualiseerd. Dit zijn:

1. Varsseveld: Harterinkdijk - Kapelweg - Kroezendijk (recent maatregel genomen)
2. Gendringen: Rijnweg - Staringstraat
3. Silvolde: Berkenlaan, Egginkstraat, Schoolstraat
4. Gendringen: Engbergseweg, Rijnweg, Uiftseweg

5. Westendorp: Doetinchemseweg, Stompdijk
6. Etten: N317, Oude IJsselweg
7. Terborg: Bergweg, N818, Silvoldseweg
8. Ulf: Anton Tjinklaan, Debbeshoek, Staringstraat, Wesenhorstlaan
9. Gendringen: Azewijnstraat, Miltseweg, Netterdensestraat, Wiekenseweg
10. Gendringen: Anholtseweg, Julianastraat

3.2 Verkeersovertradingen

Van de verkeersgerelateerde overtradingen die beboet zijn in de gemeente Oude IJsselstreek zijn geen gegevens beschikbaar.

3.3 Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen.

Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar.

Het CROW stelt in de [Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik \(2015\)](#) dat de groepen die het meest gebruik maken van de telefoon tijdens de fiets, een grotere waargenomen gedragscontrole hebben en een positievere attitude erover hebben. Dit zijn: meiden, oudere jongeren, vmbo'ers en jongeren die veel fietsen. Deze groepen schatten hun vaardigheden hoog in en hebben een lage risicoperceptie voor het gebruiken van de telefoon op de fiets. Dit wordt in de hand gewerkt doordat maar een beperkt deel aangeeft wel eens een ongeval te hebben gehad als gevolg van het telefoongebruik op de fiets: aangezien men nooit een ongeval heeft meegemaakt, denkt men ook dat het relatief veilig is. Daarnaast speelt bij deze groepen ook een sociaal aspect, waarbij het gedrag van vrienden ook die van de jongeren zelf beïnvloedt.

3.4 Educatie & voorlichting

Er zijn vanuit de gemeente Oude IJsselstreek geen gegevens aangeleverd over de activiteiten die in de gemeente georganiseerd zijn/worden op gebied van verkeerseducatie en voorlichting. De gemeente meldt hierover dat verkeerseducatie door derden wordt georganiseerd (scholen). Behalve dat verkeerseducatie op scholen primair bedoeld is voor één doelgroep (kinderen) en daarmee andere relevante doelgroepen (bijv. beginnende automobilisten of ouderen) niet bediend, betekent dit ook dat er beperkte mogelijkheden zijn voor lokale regie op dit thema. Aan de hand van de gemeentelijke risicoanalyse zal idealiter een plan gemaakt moeten worden waarin verkeerseducatie en voorlichting gebruikt wordt om de lokale risicothema's aan te pakken. Het is mogelijk dat er aanvullende educatieve maatregelen nodig zijn, of dat er accentverschuivingen wenselijk zijn.

Overzicht met aanvullende maatregelen op gebied van educatie en voorlichting naar risicothema

Risicothema	Projecten
30 en 50 km/uur wegen	Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht.
	In aanvulling hierop kan het zinvol zijn om campagnes uit te voeren gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit kan in de vorm van een wijkgerichte aanpak. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.)
	Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus (www.octopusplan.nl). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad 'Inrichting veilige schoolomgeving' gemaakt (https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvm-kennisdocumenten/leidraad-inrichting-veilige-schoolomgeving-voorbee).
	Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals Verkeerslokaal en Op voeten en fietsen naar school (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.
Fiets (12-14 jaar) (ouderen) (e-fiets)	Een programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is Missie 3014 van TeamAlert. Dit programma richt zich op het stimuleren van veilig fietsgedrag bij jongeren en is voor jongeren in de leeftijd 12 – 15 jaar. Het programma gaat onder andere in op het voorkomen van fietsen zonder licht, het gebruik van mobiele telefoons op de fiets en door rood licht fietsen.
	Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.
	Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma Doortrappen, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus Het Nieuwe Fietsen van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.
	Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.
Oudere automobilisten	Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN (zie o.a.: https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-houden/nl/gezondheidsverklaring/uw-situatie/rijdt-u-nog-prettig-en-veilig-doe-de-rij-bewust-test.htm)
Jongere automobilisten (18-24)	Jonge beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid dan oudere leeftijdsgroepen. Risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl. Denk aan de mate waarin jongeren geneigd zijn toe te geven aan groepsdruk, de behoefte aan spanning en sensatie, de houding ten opzichte van het gebruik van alcohol en drugs, de mate waarin zij bereid zijn om risico te nemen en de mate waarin zij impulsen onder controle hebben.
	Educatie voor deze doelgroep begint bij de rijopleiding. De Rijopleiding in Stappen (RIS) is daarbij een goed voorbeeld dat de gemeente zou kunnen promoten. De RIS is een moderne modulair opgebouwde rijopleiding voor het rijbewijs B waarin de nadruk ligt op hogere orde vaardigheden als verkeersinzicht, zelfinzicht en de afstemming van wat je kan op wat de situatie van je verlangt. De RIS is ongeveer even duur als een traditionele rijopleiding. Daarnaast is het begeleid rijden via 2toDrive een goede manier om een veilige rijstijl te ontwikkelen. De gemeente kan beide initiatieven promoten.
	Verder zijn er tweede fase projecten, voor jongeren die net het rijbewijs behaald hebben. Een voorbeeld is de praktijkdag Drive Xperience. Deze een soortgelijke projecten verlengen het leertraject van beginnende bestuurders. De Drive Xperience is gericht op verbetering van hogere orde vaardigheden als gevaarherkenning, inzicht in – en beheersing van – risico's en zelfreflectie.
	Het thema rijden onder invloed is relevant voor deze doelgroep, en komt tijdens (eerste en tweede fase) opleiding aan bod. Er zijn ook interventies die zich specifiek hierop richten. Deze vinden vaak plaats op evenementen. Het aanbod is vrij groot. Enkele voorbeelden van geschikte interventies zijn Witte Waas van TeamAlert en 3D Tripping Car van Responsible Young Drivers.
Afleiding in het verkeer	Ook voor afleiding in het verkeer geldt, dat het aan de orde komt in de hiervoor besproken programma's voor jongeren. Andere mogelijke programma's: • Go Safe zonder afleiding • Wheelie Pop (VVN) • 3D Afleiding Bike (Responsible Young Drivers)
	Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?

4.1 Uitgeschreven boetes & ongevalsbetrokkenheid

In de onderstaande 2 tabellen staan cijfers over het aantal gevallen waarbij een partij bij een ongeval onder invloed was van alcohol of drugs (VIA, 2023). Dit illustreert goed de beperkte omvang van de ongevalsregistratie; van de meeste betrokkenen bij ongevallen is niet geregistreerd of zij al dan niet onder invloed waren van een verdovend middel. Dit bemoeilijkt het sturen op alcohol- en drugspreventie in relatie tot verkeersdeelname.

Ongevalsbetrokkenheid onder invloed van alcohol in Oude IJsselstreek, 2018-2023 (VIA, 2023)	
Aantal betrokken partijen (dodelijk+letsel+UMS)	3.095
Aantal partijen boven alcohollimiet (art.8)	7
Aantal partijen wel alcohol, maar onder limiet	29
Aantal partijen geen alcohol	5
Aantal partijen niet ingevuld	3.054
Aantal slachtoffers bij alcohol-gerelateerde ongevallen	11
Aantal slachtoffers bij alcohol-gerelateerde ongevallen	0

Ongevalsbetrokkenheid onder invloed van drugs/medicijnen in Oude IJsselstreek, 2018-2023 (VIA, 2023)	
Aantal partijen met drugs/medicijngebruik	6
Aantal partijen waarbij drugs/medicijngebruik niet ingevuld is	3.089
Aantal slachtoffers bij drugs/medicijn gerelateerde ongevallen	3
Aantal doden bij drugs/medicijn gerelateerde ongevallen	0

4.2 Regionale trends

Alcohol vormt het meestgebruikte genotmiddel in Nederland, waarbij ruim driekwart van de volwassenen wel eens alcohol drinkt. Het aanvangen met alcoholconsumptie vindt soms al plaats in de pubertijd; bijna de helft van de 12-16 jarigen geeft aan ooit alcohol te hebben gedronken. Het consumeren van (veel) alcohol vergroot de kans op verschillende vormen van kanker, leveraandoeningen, hersenschade en -ziekten, evenals hart- en vaatziekten. Hoe frequenter en meer men drinkt, des te groter worden de risico's. Om schadelijk alcoholgebruik te verminderen en te voorkomen, is het thema problematisch alcoholgebruik opgenomen in het Nationaal Preventieakkoord.

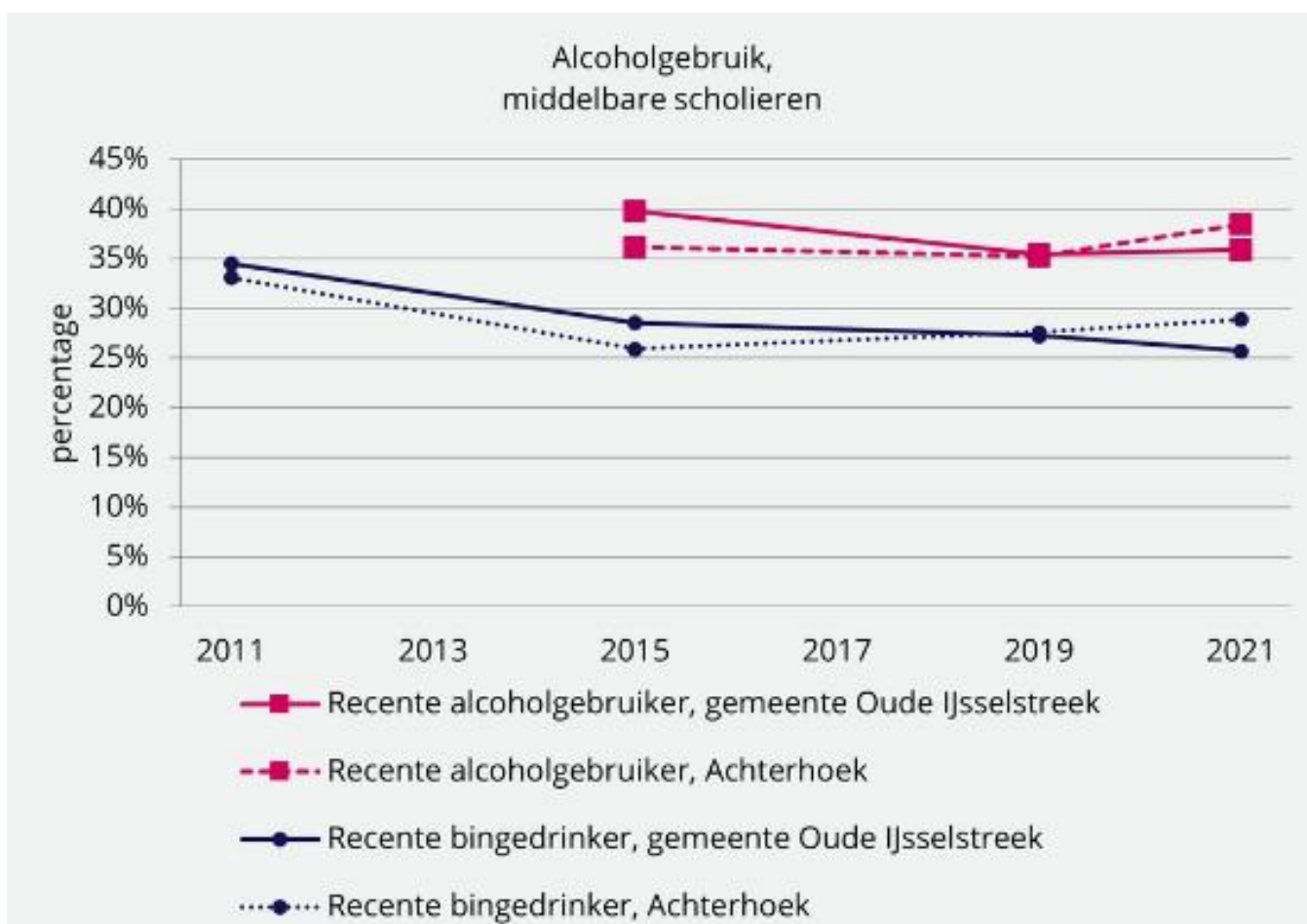
In 2020 voldoet in de gemeente Oude IJsselstreek 37% van de volwassenen tot 65 jaar aan de norm voor alcoholgebruik van maximaal 7 glazen per week. Daarnaast is één op de zeven volwassenen een zware drinker. Het alcoholgebruik in de gemeente Oude IJsselstreek is in lijn met het alcoholgebruik in de regio (GGD Noord- en Oost-Gelderland).

		Gemeente Oude IJsselstreek	Achterhoek	Noord- en Oost-Gelderland
Alcoholgebruik 18-65 jarigen, 2020	Voldoet aan de norm voor alcoholgebruik	37%	34%	40%
	Is een zware drinker	10%	12%	10%
Alcoholgebruik 65-plussers, 2020	Voldoet aan de norm voor alcoholgebruik	50%	51%	54%
	Is een zware drinker	7%	5%	5%

Middelbare scholieren

In 2021 heeft 35% van de middelbare scholieren in de gemeente Oude IJsselstreek ooit alcohol gedronken (een heel glas of meer), terwijl 36% recentelijk alcohol heeft geconsumeerd. Bovendien is een kwart van de middelbare scholieren recentelijk bingedrinker geweest. In 2019 stemde 34% van de ouders in met het alcoholgebruik. Het percentage middelbare scholieren dat recentelijk alcohol heeft gedronken of recentelijk bingedrinker is, ligt in de gemeente Oude IJsselstreek hoger dan het landelijk gemiddelde.

	Gemeente Oude IJsselstreek	Achterhoek	Nederland
Heeft ooit alcohol gedronken (een heel glas of meer)	35%	40%	31%
Heeft recent alcohol gedronken	36%	38%	29%
Is recent bingedrinker	26%	29%	20%
Ouders stemmen in met het alcoholgebruik *	34%	32%	-



Alcoholgebruik middelbare scholieren Oude IJsselstreek en Achterhoek 2011-2021

Het percentage middelbare scholieren in de gemeente Oude IJsselstreek dat recentelijk alcohol heeft gedronken, vertoont tussen 2015 en 2021 geen significante verandering. In tegenstelling daartoe is het aandeel middelbare scholieren dat recentelijk overmatig alcohol heeft geconsumeerd, tussen 2011 en 2021 gedaald ([GGD Noord- en Oost-Gelderland](#)).

4.3 Landelijke trends

In 2022 reed 2,6% van de automobilisten tijdens weekendnachten onder invloed van alcohol, bijna een verdubbeling ten opzichte van 2017. Het aantal verkeersslachtoffers door alcohol is onbekend door incomplete registraties. Buitenlands onderzoek toont aan dat het ongevalsrisico sterk toeneemt bij hogere bloedalcoholgehalten, vooral bij jonge bestuurders.

Uit onderzoek uit 2011 bleek dat 3,4% van de Nederlandse automobilisten onder invloed van drugs of geneesmiddelen reed. Cannabis is de meest voorkomende drug, gevolgd door cocaïne, ecstasy, amfetamine en lachgas. Het aantal verkeersslachtoffers door drugsgebruik is onbekend.

Jongeren en ouderen zijn risicogroepen. Kennis over de gevaren van drugs en medicijnen bij automobilisten is voor verbetering vatbaar. Mensen blijven rijden onder invloed door overschatting van hun vaardigheden, optimistische vergelijkingen en gebrek aan alternatieven.

Aangezien deze cijfers op zichzelf niet veelzeggend zijn, is het nodig om ze met een brede blik te bekijken. Zo kan worden geconcludeerd dat het aantal bekeuringen voor snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom vrij hoog is en jaarlijks sterk fluctueert. In combinatie met de wetenschap dat snelheid een sterke invloed heeft op de mate van (on)veiligheid, kan de conclusie worden getrokken dat het verminderen van snelheidsovertredingen een hoge prioriteit zou moeten krijgen.

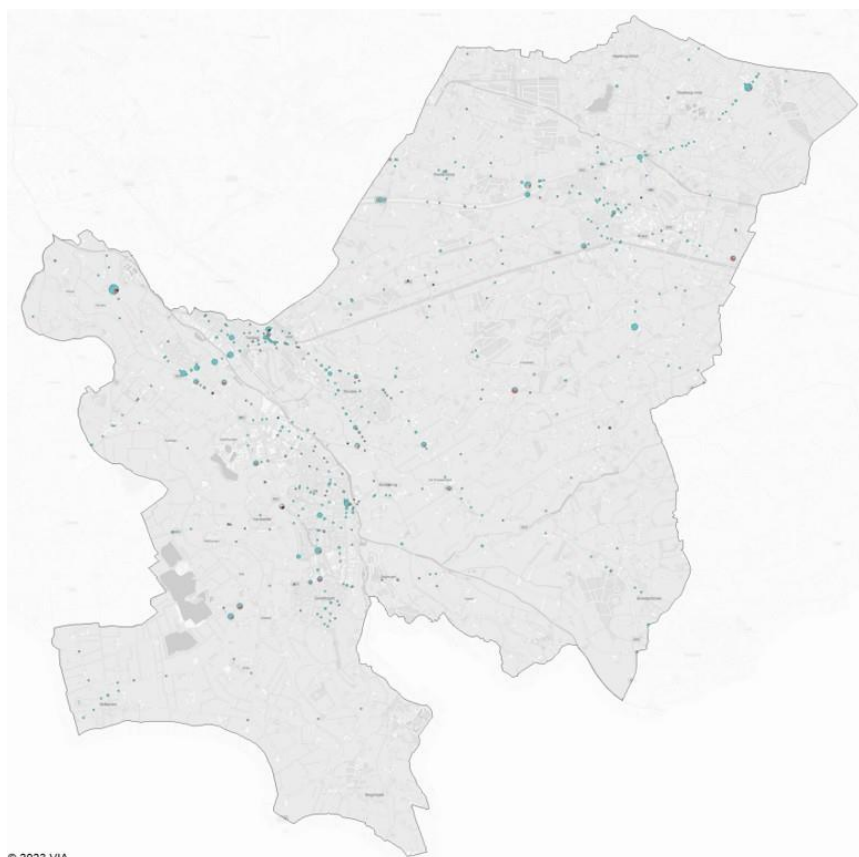
Stap 5: Hoeveel (slachtoffer)ongevallen zijn er geregistreerd in de gemeente?

Gebaseerd op de database van ViaStat hebben er in de periode 2019 - 2023 in de gehele gemeente Oude IJsselstreek 776 ongevallen plaatsgevonden. In deze vijf jaar waren er:

- 12 dodelijke ongevallen (1,5%)
- 123 letselongevallen (15,9%)

Hierbij moet rekening worden gehouden met de onderregistratie van ongevallen. Niet elk ongeval wordt op een juiste manier gedocumenteerd, en met name ongevallen zonder slachtoffers worden niet goed vastgelegd. Met name de ongevallen onder kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers, vertonen een aanzienlijke mate van onderregistratie. Dit probleem is al jaren bekend. In 2020 [kopte de Telegraaf](#) dat de werkelijke cijfers over fietsongevallen soms wel tot een factor 8 hoger kunnen liggen. Helaas waren deze aanvullende gegevens niet beschikbaar bij het opstellen van deze notitie. Het zou zeer waardevol zijn om alsnog toegang te krijgen tot deze gegevens.

Het figuur hiernaast toont de locaties waar sprake is van een VerkeersOngevallenConcentratie (VOC = aantal ongevallen die binnen 25 meter van elkaar liggen). Op basis van deze kaart is duidelijk af te leiden dat het merendeel van de ongevallen in de kernen en op doorgaande routes plaatsvinden.



© 2023 VIA

Verkeersongevallenkaart met VOC's 2018-2023 (VIA, 2023)



Locaties met ongevallenconcentraties; vier of meer op één locatie (periode 1-1-2020 t/m 31-12-2023):

1. Gendringen: Miltseweg - Wiekensestraat - Azewijnseweg. 4 ongevallen. 1 gewonde
2. Etten: N317 - Zeddamsseweg. 5 ongevallen
3. Sinderen: Kapelweg - Harterinkdijk. 4 ongevallen. 7 gewonden
4. Terborg: Ettensestraat - IJsselweg. 4 ongevallen
5. Terborg: Industrieweg - Vulcaanstraat. 4 ongevallen

6. Ulf: Anton Tijdinklaan - Wesenthorstlaan. 6 ongevallen, 1 gewonde
7. Varsseveld: A18 - Twenteroute. 8 ongevallen, 2 gewonden
8. Varsseveld: N318 Oostelijke Rondweg - N18. 6 ongevallen
9. Varsseveld: Doetinchemseweg - Twenteroute. 5 ongevallen, 1 gewonde
10. Varsseveld: Rademakersbroek - N318. 4 ongevallen, 3 gewonden
11. Varsseveld: Twenteroute - Landstraat. 4 ongevallen

Locaties met letsel; drie of meer op één locatie (periode 1-1-2020 t/m 31-12-2023):

1. Sinderen: Kapelweg – Harterinkdijk. 4 ongevallen. 7 gewonden. In 2023 is de situatie op deze kruising aangepast. De hier beschouwde periode gaat vooral over de periode daarvoor en is daarom mogelijk niet representatief.

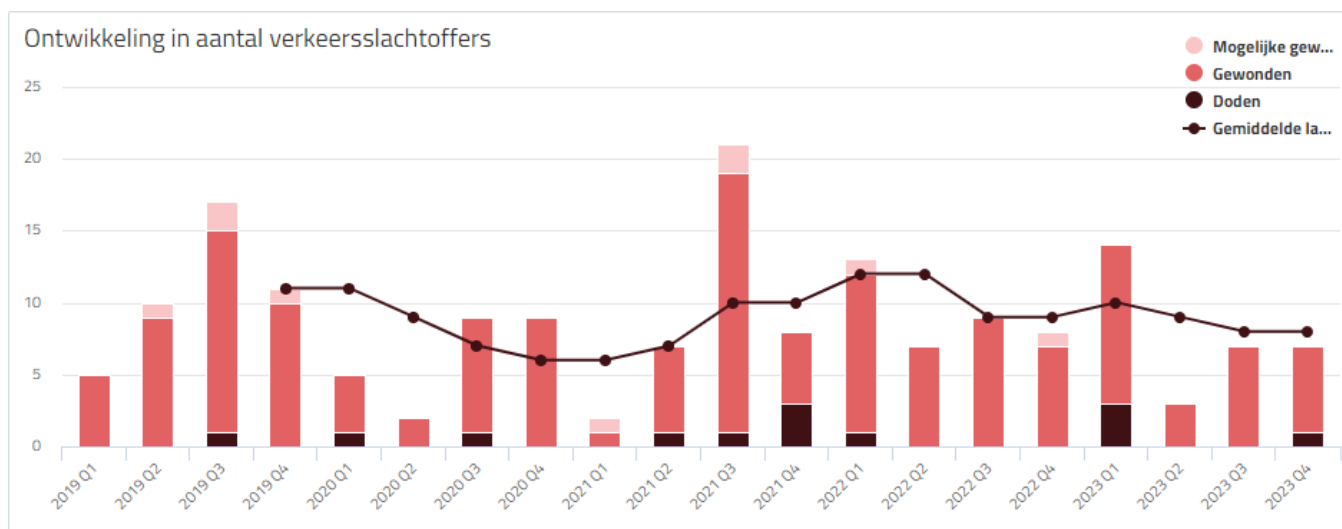
Locaties met voetgangers, fiets, ebike, bromfiets. 3 of meer op één locatie. Periode 1-1-2020-31-12-2023

1. Terborg: Doetinchemseweg - Stationsweg - Industriestraat. 3 ongevallen, 1 gewonde, 1 overleden
2. Terborg: Industrierweg - Vulcaanstraat. 3 ongevallen
3. Ulf: Anton Tijdinklaan - Wesenthorstlaan (rotonde). 5 ongevallen, 1 gewonde

Locaties met ongevallenconcentraties; zes of meer op één locatie. Periode 1-1-2018 t/m 31-12-2023

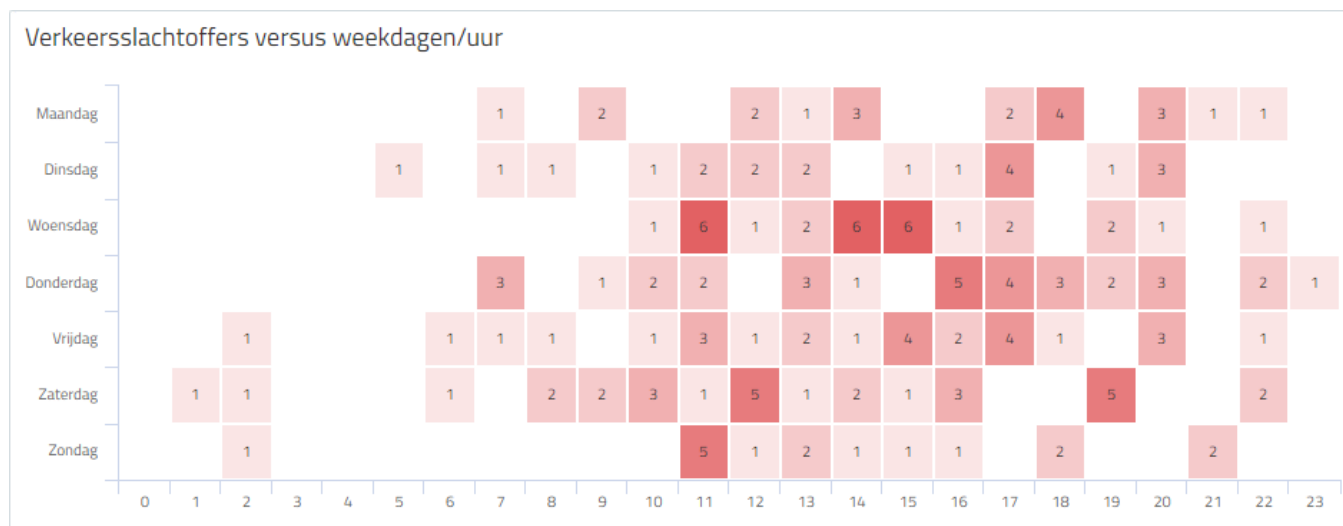
1. Etten: Oude IJsselweg - Slingeparallel (tot 2020 veel meer ongevallen dan daarna)
2. Etten: N317 - Zeddamseweg.
3. Etten/Terborg: route Zeddamseweg - Ettensestraat
4. Terborg; Silvoldseweg - Hoofdstraat - Walstraat
5. Ulf: Anton Tijdinklaan - Wesenthorstlaan.
6. Ulf: Veldstraat - Deurvorststraat - Kennedyplein
7. Varsseveld: N318 Oostelijke Rondweg - N18.
8. Varsseveld: Twenteroute - Landstraat.

Onderstaande figuur geeft het aantal verkeersslachtoffers weer, opgesplitst per kwartaal. Hierbij valt meteen op dat in de jaren 2019 en 2021 het derde kwartaal de meeste verkeersslachtoffers kende, terwijl 2020 het jaar met de minste verkeersslachtoffers was, wat duidelijk toe te schrijven is aan de impact van de eerste coronalockdown.



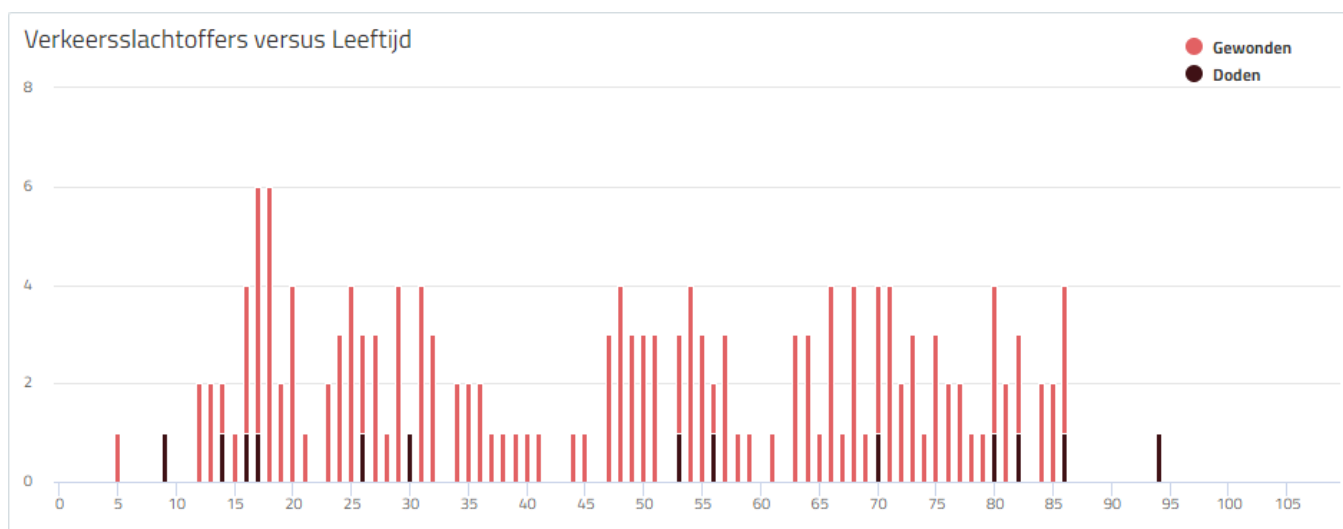
Verkeersslachtoffers per kwartaal 2019-2023 (VIA, 2023)

Ongevallen, en daarmee ook verkeersslachtoffers, vinden gedurende de dag plaats en zijn vaak gerelateerd aan reguliere verkeersdrukte tijdens de spitsuren of activiteiten in bijvoorbeeld weekendnachten en doordeweekse dagen. Onderstaande figuur illustreert met kleuren op welke uren van de dag de meeste verkeersslachtoffers voorkomen. Donkere kleuren duiden op meer (mogelijke) gewonden en doden op dat moment. Te zien is dat de meeste verkeersslachtoffers optreden op woensdag overdag, vrijdagmiddag en -avond, en zondagochtend.



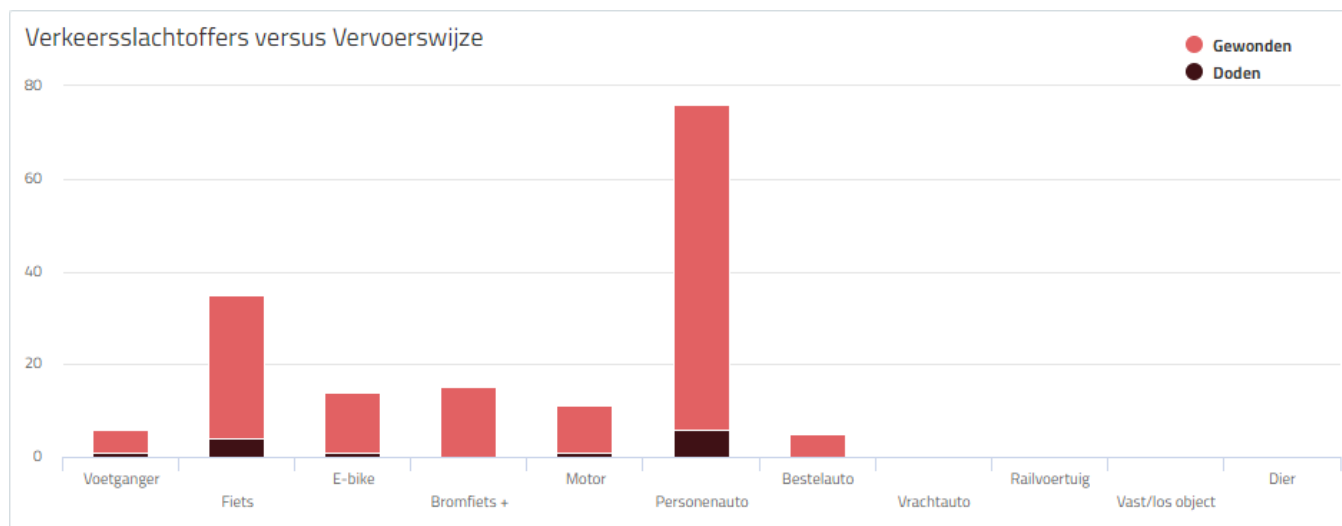
Verkeersslachtoffers weekday versus uur van de dag 2019-2023 (VIA, 2023)

Onderstaande figuur geeft de slachtoffers weer, opgesplitst naar leeftijd. Deze grafiek suggereert dat vooral jongeren vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen, maar de totale aantallen blijven relatief laag om definitieve conclusies te trekken. Verder laat de grafiek een redelijk gelijkmatige spreiding zien onder de verkeersslachtoffers.



Verkeersslachtoffers naar leeftijd, 2019-2023 (VIA, 2023)

In de onderstaande figuur zijn de verkeersslachtoffers naar vervoerswijze weergegeven. De meeste slachtoffers zijn mensen in een personenauto of op de fiets. Dit zijn ook de vervoerswijzen die het meest gebruikt worden, maar blijft een signaal voor welke vervoerswijzen het belangrijk is om de verkeersveiligheid te verbeteren.



Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze (2019-2023).

Stap 6: Welke risico's hebben prioriteit?

6.1 Hoofdrisico's per stap

Op basis van de verzamelde data in stap 1 t/m 5 komen de volgende risico's binnen de gemeente Oude IJsselstreek naar voren met betrekking tot de verkeersveiligheid:

6.2 Prioritering risico's

1. Bevolkingsgroep

- Bevolkingskrimp
- Vergrijzing

2. Weg/infra

3. Verkeersgedrag

- Snelheidsovertredingen doen zich voor in de hele gemeente.
- Er is beperkte informatie over de inzet van handhaving, waarbij de handhaving op snelheid sterk varieert. Hierdoor is het zicht op de effectiviteit van de huidige handhavingsinspanningen beperkt.
- Afleiding in het verkeer kan worden teruggevoerd naar smartphonegebruik en vermoeidheid.

4. Alcohol & drugs in het verkeer

- Gebrekkige registratie over ongevalsbetrokkenheid in relatie tot alcohol en drugs.
- Er is beperkt inzicht in de lokale omvang van rijden onder invloed van verdovende middelen.
- Alcoholgebruik in de gemeente Oude IJsselstreek is in vergelijking met regionale en landelijke cijfers hoger, evenals inzichten in middelbare scholieren en landelijke trends met betrekking tot alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.

5. Ongevallen

- In de periode 2018-2023 Q2 hebben zich 892 ongevallen voorgedaan in de gemeente Oude IJsselstreek.
- 12 van deze ongevallen waren dodelijk (1,34%), en 163 veroorzaakten letsel (18,27%).
- Bij alle modaliteiten zijn slachtoffers gevallen
- Onderregistratie, vooral bij kwetsbare verkeersdeelnemers, is een bekend probleem.
- VerkeersOngevallenConcentraties bevinden zich voornamelijk in kernen en op doorgaande routes.
- Het derde kwartaal van 2018, 2019 en 2021 had de meeste slachtoffers; 2020 had de minste door de coronalockdown.
- Ongevallen zijn gerelateerd aan reguliere verkeersdrukte tijdens spitsuren, weekendnachten en doordeweekse dagen.
- Jongeren zijn vaker betrokken bij ongevallen, en de gemeente moet zich richten op verkeersveiligheid, vooral voor personenauto's en fietsers.

6.3 Prioritering risico's

In een expert sessie zijn de geconstateerde risico's besproken en is er een selectie van de belangrijkste risico's gemaakt.

Ontwikkeling nieuwbouwonstwikkelingen à Potentieel meer risico op reeds gesignaleerde wegen

Op verschillende locaties in Oude IJsselstreek wordt momenteel de ontwikkeling van woningen om invulling te geven aan de woningbouwambitie van ca. 2.250 woningen tot en met 2030. Door deze ruimtelijke ontwikkelingen neemt de verkeersdruk op wegen met een hoger verkeersveiligheidsrisico verder toe. Daardoor stijgt de kans op ongevallen op deze wegen, als er geen maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De wegen waar het over gaat liggen verspreid in de gemeente.

Vergrijzing

De leeftijd van de inwoners van Oude IJsselstreek neemt toe. De sterkste inwonersgroei is momenteel te zien bij de 60-plussers. Voor de kortere termijn betekent deze ontwikkeling dat de oudere inwoners voor de gemeente daarom een belangrijke doelgroep vormen. De kwetsbaarheid komt vooral tot uiting in de manier waarop ouderen deelnemen aan het verkeer, zoals wandelen of fietsen, en/of in hun fysieke en mentale gesteldheid. Onervarenheid speelt een rol wanneer ze worden geïntroduceerd aan nieuwe vormen van vervoer, zoals senioren die gebruikmaken van e-bikes, of wanneer er veranderingen optreden in de verkeersdeelname, zoals verhoogde drukte of gewijzigde verkeersregels in vergelijking met vroeger.

Hoge gereden snelheid

Op veel wegen in de gemeente Oude IJsselstreek valt op dat de snelheidslimiet wordt overschreden door het gemotoriseerd verkeer. Dit verhoogt de kans op een ongeval en door de hogere gereden snelheid is de afloop van het ongeval ernstiger. Vooral op 60 km/uur wegen wordt fors te hard gereden door het verkeer. Door de wegen geloofwaardig en met voldoende snelheidsremmende maatregelen in te richten kan de gereden snelheid omlaag worden gebracht.

Vooruitblik naar de uitvoering

Integrale samenhang maatregelpakketten (de 3 E's)

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Oude IJsselstreek benoemd. Het aanpakken van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij voorkeur, en in lijn met de aanbeveling vanuit het SPV, via een integrale aanpak op de drie E's: Engineering (infrastructuur en technische ontwikkelingen), Education (educatie, voorlichting en campagnes), en Enforcement (handhaving). Voordat maatregelen worden gedefinieerd, is het zinvol om doelstellingen te formuleren voor de aanpak van de risicothema's, voor de 3 E's, en zo veel mogelijk in onderlinge samenhang.

Doelstellingen om tot een verlaging van risico's per thema te komen, kunnen op meerdere niveaus worden gedefinieerd. Strategisch, bijvoorbeeld in termen van beoogde reductiepercentages slachtoffers per thema (doelgroep, wegtype, vervoerswijze). Tactisch, bijvoorbeeld via het maken van een wegategoriseringsplan, het categorie-gewijs verbeteren van de weginrichting, de kwaliteit en bereik van educatie, en afstemming van handhavingsplannen. En operationeel, in termen van keuze van specifieke infrastructurele en educatie maatregelen en handhavingsinzet.

De invulling van deze doelstellingen en de bijhorende ambities dienen in overleg met de betreffende wegbeheerder plaats te vinden. Voor het benoemen van ambities zijn inhoudelijke argumenten (de resultaten van risicoanalyses) een goed vertrekpunt. Vandaar uit kan de wegbeheerder realistische ambitieniveaus benoemen binnen de eigen uitvoeringspraktijk en lokale context (maatschappelijk, organisatorisch en bestuurlijk).

Voor de uitvoering van het SPV is het noodzakelijk de volgende activiteiten te verrichten:

Uitwerken concrete maatregelprogramma's

Voortbordurend op de uitvoeringsagenda en met inachtneming van de maatregelpakketten dient een (meer)jaarlijks maatregelprogramma te worden opgesteld. Het maatregelprogramma wordt mede beïnvloed door beschikbare budgetten, externe stakeholders en onderhoudsregimes.

Het maatregelprogramma dient aantoonbaar te maken hoe en in welke mate invulling wordt gegeven aan de doelstellingen uit de uitvoeringsagenda. De mogelijkheden voor samenwerking met diverse partners binnen de verschillende aspecten van de 3 E's dienen zo concreet mogelijk te worden benoemd. Dat geldt ook voor het werken aan thema's op lokaal gemeentelijk, regionaal en provinciaal niveau.

Om het maatregelprogramma vorm te geven kan gebruik worden gemaakt van de stappen in de factsheet 'Stappenplan-uitvoeringsprogramma' van het kennisnetwerk SPV.

Inbedding in andere beleidsplannen (koppelkansen)

De gemeentelijke risicoanalyse kent veel raakvlakken met andere (gemeentelijke) beleidsplannen zoals het GVVP en de Omgevingsvisie. Het is belangrijk om de hoofdlijnen uit deze risicoanalyse (o.a. de risicothema's) in te bedden in dit beleid. Zo krijgt verkeersveiligheid een betere plek in de grotere mobiliteits- en ruimtelijke context binnen een gemeente en kunnen koppelkansen beter worden gesignaleerd en benut.

Opzetten monitoring

Belangrijk onderdeel van het SPV is het monitoren van de resultaten. Doordat de doelstellingen in de uitvoeringsagenda zijn geformuleerd passend bij de verkeersveiligheidsmonitor biedt dit instrument al een handvat om op een hoog abstractieniveau de inspanning jaarlijks te monitoren. Het instrument biedt echter onvoldoende detaillering om alle inspanning te monitoren. Per activiteit uit het maatregelprogramma dient afzonderlijk te worden bepaald hoe de resultaten worden gemonitord.

Update risicoanalyse

Periodiek (bijv. 1x in de 4 jaar) dient er een update te worden gedaan van de risicoanalyse. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de nu gesignaleerde risico's nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren.

Wat is wegcategorisering?

In dit mobiliteitsplan gebruiken we verschillende typen wegen met bijbehorende afkortingen:

- ETW: Erftoegangsweg: weg met een functie met veel uitwisseling. Verkeer is gemengd op de rijbaan
- GOW: Gebiedsontsluitingsweg: weg met een doorstroomfunctie, bedoeld om veel verkeer snel over te verplaatsen. Verkeer is gescheiden, bijvoorbeeld met fietspaden of parallelwegen

De categorie 'stroomweg' beschouwen we hier niet.

Erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30)

Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit zijn meestal de woonstraten of wegen langs plekken met veel voetgangers en/of fietsers. Voetgangers en fietsers kunnen op dit type wegen overal oversteken. Deze wegen hebben alleen bestemmingsverkeer en zijn vormgegeven met klinkerverharding. Er zijn snelheidsremmers, zoals drempels en plateaus.



Voorbeeld erftoegangsweg 30 km/uur.

Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50)

Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h. Dit zijn meestal de wat drukker, doorgaande routes die wijken of kernen ontsluiten. Deze wegen hebben asfaltverharding en bij voorkeur zijn er geen erfaansluitingen op parkeerplaatsen langs deze weg. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden.



Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur

Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30)

Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Deze wegen hebben een beperkte doorstroombaanfunctie. Dit type weg valt tussen de ETW30 en GOW50. Er zijn snelheidsremmers, zoals plateaus en drempels, maar het verkeer op een GOW30 heeft voorrang op de zijwegen die als ETW30 zijn gecategoriseerd. Voor fietsers zijn er fietsstroken of -paden.



Erftoegangsweg 60 km/uur (ETW60)

Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/h. Dit zijn de minder drukke wegen buiten de bebouwde kom met veel erfaansluitingen. Soms is er een fietspad aanwezig, als het een schoolroute is of er meer autoverkeer rijdt. Deze wegen hebben asfaltverharding. Snelheidsremmers zijn meestal plateaus.



Voorbeeld erftoegangsweg 60 km/uur.

Gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur (GOW80)

Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h. Dit zijn drukke doorgaande routes buiten de bebouwde kom. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden en regelmatig zijn parallelwegen aanwezig. Als er een parallelweg is dan moet landbouwverkeer meestal op de parallelweg rijden. Deze wegen hebben asfaltverharding.



Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur.