

Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040

Visie



Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040 Visie

Klant: Gemeente Oude IJsselstreek
Referentie: BJ1634
Status: Definitieve versie
Datum: 12 maart 2025

Titel: Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040
Ondertitel: Visie
Referentie: BJ1634
Status: Definitieve versie
Datum: 12 maart 2025
Projectnaam: Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040
Projectnummer: BJ1634
Auteur(s): R. Luimes, J. Droogsma en L. B. Cooman

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

Gecontroleerd door: R. Luimes

Datum: 12 maart 2025

Goedgekeurd door: R. Luimes

Datum: 12 maart 2025

Vaststelling definitieve versie: In de gemeenteraad op 22 mei 2025

Classificatie

Open

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

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

Inhoudsopgave

Colofon	2
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat is een mobiliteitsplan?	5
1.3 Participatie	6
1.4 Opbouw Mobiliteitsplan	7
1.5 Gebruik van het mobiliteitsplan	7
2 Wensbeelden per modaliteit	9
2.1 Mobiliteitsvisie	9
2.2 Ambities	11
2.3 Gewenste netwerken	12
Fietsnetwerk	13
Autonetwerk	14
Vrachtverkeer	16

Inleiding



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Hier presenteren we het mobiliteitsplan van de gemeente Oude IJsselstreek.

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

1.2 Wat is een mobiliteitsplan?

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

Doel van een mobiliteitsplan

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

Een vastgesteld mobiliteitsplan heeft een aantal voordelen voor de gemeente:

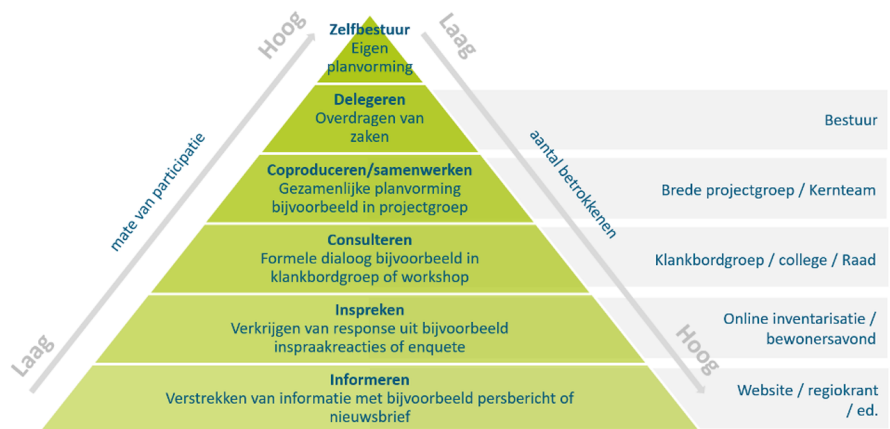
- De ambities van het gemeentebestuur hebben een plek.
- Inwoners krijgen meer inzicht in hoe keuzes worden gemaakt.
- Er is duidelijkheid voor het gemeentebestuur, bewoners, ontwikkelaars, enzovoorts.
- Er wordt niet meer ad-hoc gehandeld (op locatie- of projectniveau), maar op basis van duidelijke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

1.3 Participatie

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

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

Participatie betekent niet dat we alle ontvangen opmerkingen verwerken.



Inwoners

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

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

Klankbordgroep

De klankbordgroep bevindt zich op de trede 'consuleren'. Er zijn drie bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep: in oktober 2023, februari 2024 en juni 2024. We hebben deze input gebruikt om de knelpunten, netwerken en maatregelen te verfijnen. De klankbordgroep bestond uit diverse belangenverenigingen, zoals dorpsraden, ondernemersverenigingen, vertegenwoordigers van bedrijven, vertegenwoordigers van inclusiviteit, de Fietzersbond en hulpdiensten. In totaal bestond de klankbordgroep uit: Arriva, Belangenvereniging Bontebrug, Belangenvereniging Breedenbroek/Voorst, de brandweer, Comité Dorpsbelangen Etten, Comité Leefbaarheid Megchelen (CLM), Heelwegs Belang, Industrie Belang Oude IJssel (IBOIJ) & VIV, Leefbaarheid Megchelen, LTO lokale afdeling, 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

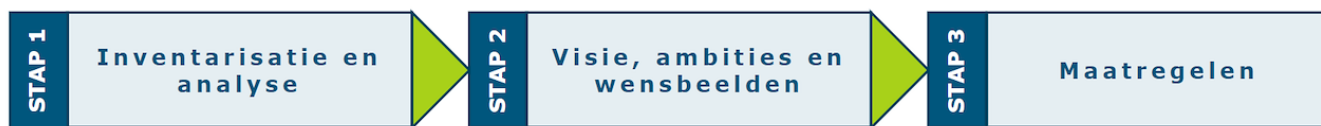
De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede 'consuleren'. We hebben de gemeenteraad drie keer geconsulteerd: in september 2023, maart 2024 en september 2024. De raadsleden hebben hun eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven, we hebben in kleine groepen de visie en gewenste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

1.4 Opbouw Mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd in drie stappen



Inventarisatie en analyse van de huidige situatie

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

Visie, ambities en wensbeelden

Stap 2 omvat onze 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.

1.5 Gebruik van het mobiliteitsplan

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

Wensbeelden per modaliteit



2 Wensbeelden per modaliteit

2.1 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?

We zetten in op het STOMP-principe, waarbij de auto niet langer centraal staat bij de inrichting van de openbare ruimte, maar de mens en daarmee de leefbaarheid. Hierbij wordt eerst uitgegaan van de voetganger (Stappen) en daarna de fietser (Trappen), Openbaar Vervoer en Mobility as a Service (MaaS). Deelmobiliteit valt hier ook onder. Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting.

Zo vormt de mens en het actief bewegen het startpunt. In gebieden met functies op korte afstand is lopen een aantrekkelijke optie. Dit geldt vooral voor de grotere kernen in de gemeente. Voor langere afstanden willen we ervoor zorgen dat (e-)fiets en openbaar vervoer mogelijkheden zijn als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS kan dit gebruik van openbaar vervoer verder stimuleren. Bijvoorbeeld in de vorm van deelfietsen of deelauto's. De privéauto geldt als sluitstuk.

S



Stappen
(Lopen)

T



Trappen
(Fietsen)

O



Openbaar
vervoer

M



Mobiliteitsdiensten
en deelmobiliteit

P



Privé auto

- 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;
- 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.

Voorbeelden van winkelstraten met een focus op de auto





Autoluwe straat - Dorpsstraat Bennekom (Streetsmart)

2.2 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 inwoners, klankbordgroep, gemeenteraad en interne brede projectgroep;
- 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.



2.3 Gewenste netwerken

Voor elk 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 gezamenlijk worden bekeken in een [digitale 'viewer'](#). In deze viewer 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.

Voor voetgangers is er geen gewenst netwerk. Met verschillende maatregelen en het STOMP-principe geven we aandacht aan de voetganger. Bijvoorbeeld het verbeteren van de verkeersveiligheid op kruisingen, het inrichten van gebieden rond scholen en sportvoorzieningen en het beperken van gemotoriseerd verkeer.

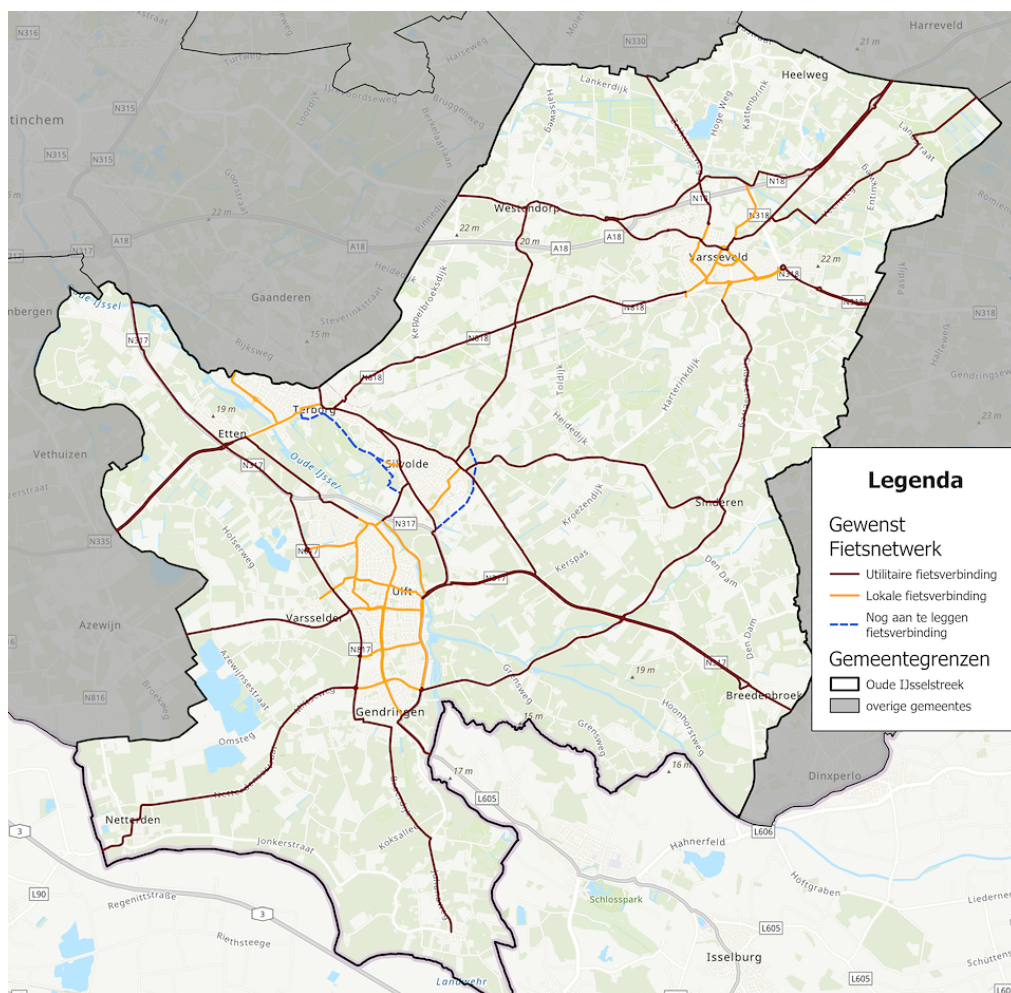
Fietsnetwerk

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 de belangrijkste (niet alle) utilitaire fietsverbindingen. Utilitaire fietsverbindingen zijn routes voor woon-werkverkeer, school-thuisroutes (zowel basis- als voortgezet onderwijs) en routes naar sportvoorzieningen. Het gaat om routes die logisch, veilig en snel van A naar B gaan. Het gaat om fietsroutes in de kernen, tussen de kernen en regionale fietsroutes.

Dit fietsnetwerk omvat utilitaire, lokale en nog aan te leggen fietsnetwerken. Naast utilitaire routes zijn er ook recreatieve routes. Bij recreatieve routes (zoals fietsknooppuntenroutes) gelden andere uitgangspunten voor veiligheid, directheid en maatvoering. Dat betekent dat recreatieve fietsroutes geen onderdeel zijn van het utilitaire netwerk en dus ook niet zijn opgenomen op de kaart. Utilitaire en recreatieve fietsroutes kunnen samenvallen.

Het wensbeeld voor fietsers wordt op de onderstaande kaart weergegeven en in [de viewer](#), waar de verschillende huidige en gewenste netwerken met elkaar vergeleken kunnen worden.



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 aantrekkelijker 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 wensbeeld is weergegeven op de onderstaande kaart en in [de viewer](#), waar de verschillende huidige en gewenste netwerken met elkaar vergeleken kunnen worden.

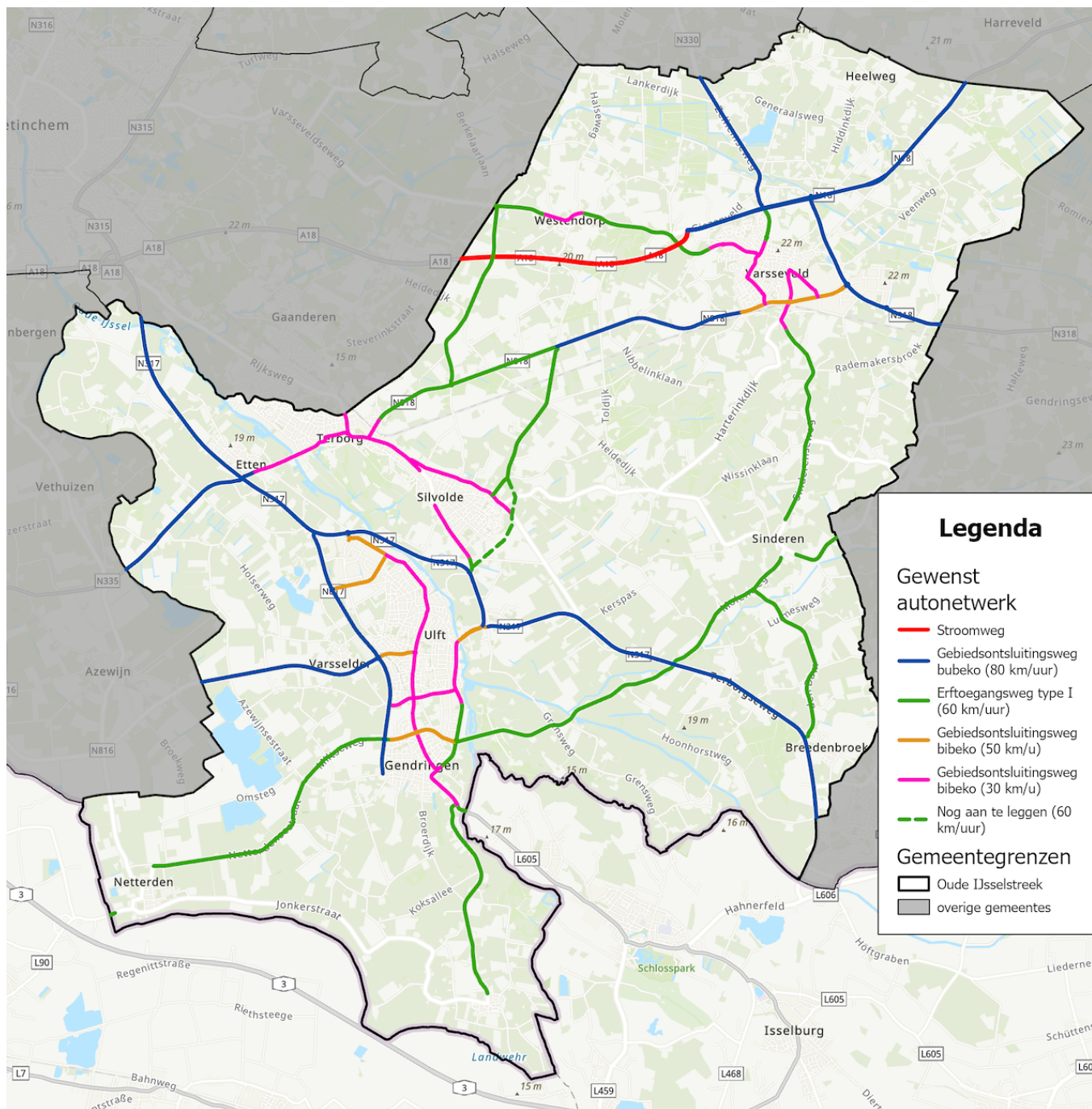
Een van de belangrijkste aanpassingen betreft de aanleg van de rondweg Silvolde, die tot doel heeft sluipverkeer in Silvolde en het buitengebied rond Sinderen te verminderen. Bovendien kan deze nieuwe verbinding zorgen voor minder (doorgaand) verkeer door Etten en Terborg en biedt het kansen om een geschikte 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 overschrijdingen 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. Ons uitgangspunt is dat de kwaliteit van het openbaar vervoer niet mag dalen.



Vrachtverkeer

In het wensbeeld voor vrachtverkeer (motorvoertuigen langer dan 6,00 meter en/of zwaarder dan 3.500 kg) op de onderstaande kaart en in [de viewer](#), waar de verschillende huidige en gewenste netwerken met elkaar vergeleken kunnen worden, zijn vijf categorieën opgenomen. We maken onderscheid tussen vrachtverkeer op de doorgaande route, vrachtverkeer op de hoofdroute, bestemmingsvrachtverkeer, industriewegen en missende schakels. De categorisering is bepaald aan de hand van een beoordeling waar vrachtverkeer het beste tot zijn recht komt. Doorgaand vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk om de kernen in de gemeente heen geleid. Dit betekent niet dat vrachtverkeer op overige wegen verboden is, maar wel dat deze in principe bedoeld zijn voor alleen bestemmingsverkeer. Een nieuwe schakel betreft de aanleg van de rondweg Silvolde, die de hoeveelheid vrachtverkeer in de bebouwde kom van Silvolde kan beperken.

