

## Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040

### Maatregelen



## Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040 Maatregelen

**Klant:** Gemeente Oude IJsselstreek

**Referentie:** BJ1634

**Status:** Definitieve versie

**Datum:** 12 maart 2025

**Titel:** Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek 2025-2040

**Ondertitel:** Maatregelen

**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

<b>Colofon</b>	<b>2</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
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
<b>2 Maatregelen</b>	<b>9</b>
2.1 Algemeen	9
2.2 Prioritering van maatregelen	10
2.3 Overzicht van maatregelen	11

# Inleiding



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Hier presenteren we het mobiliteitsplan van de gemeente Oude IJsselstreek.

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

## 1.2 Wat is een mobiliteitsplan?

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

### Doel van een mobiliteitsplan

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

#### **Een vastgesteld mobiliteitsplan heeft een aantal voordelen voor de gemeente:**

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

## 1.3 Participatie

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

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

Participatie betekent niet dat we alle ontvangen opmerkingen verwerken.



### Inwoners

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

### Klankbordgroep

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

### Gemeenteraad

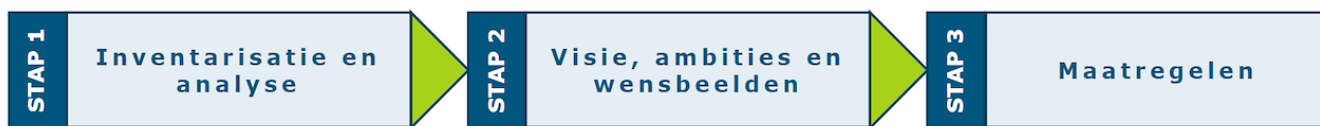
De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede 'consulteren'. We hebben de gemeenteraad drie keer geconsulteerd: in september 2023, maart 2024 en september 2024. De raadsleden hebben hun eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven, we hebben in kleine groepen de visie en gewenste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

### Interne brede projectgroep

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

## 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.

# Maatregelen

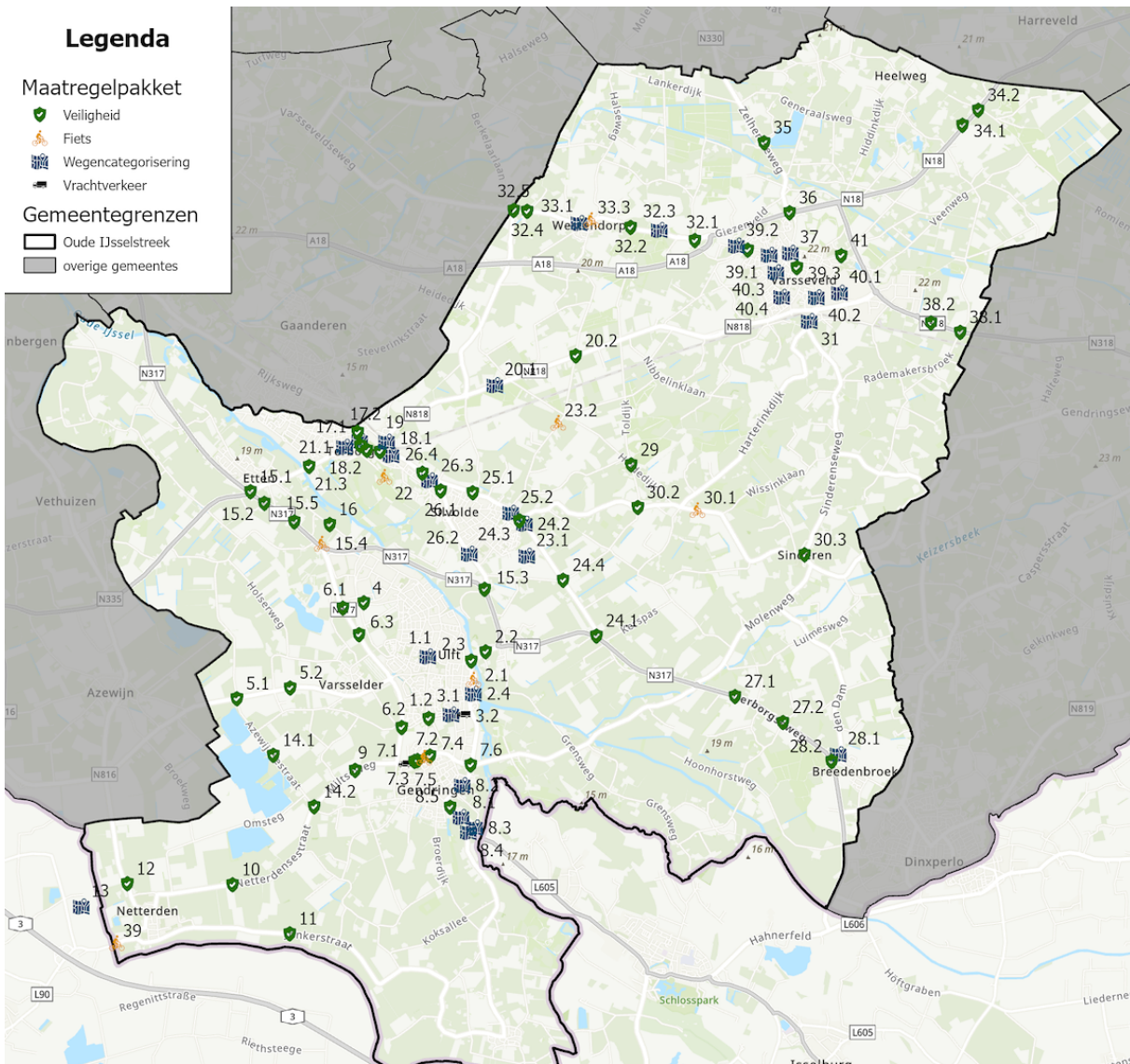




# 2 Maatregelen

## 2.1 Algemeen

We hebben de maatregelen op hoofdlijnen beschreven. Een uitwerking, wat er concreet op straat moet gebeuren, is nog niet gemaakt. Hiervoor zijn vaak meerdere opties met verschillende voor- en nadelen, die nader onderzocht moeten worden. Het gaat bijvoorbeeld om verkeerskundige effecten, omgevingseffecten, procedures en financiën. Zeker voor de meer complexe maatregelen is een gedetailleerd en zorgvuldig onderzoek nodig, waarmee meerdere mogelijkheden of varianten verkend worden. Hierbij horen ook de zogenaamde nul-optie (wat er gebeurt zonder maatregelen) en minder complexe maatregelen die kunnen bijdragen aan de aanpak van de problematiek. Ook vindt er altijd passende participatie plaats. 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 locatiegeboden maatregel 42 het analyseren van het utilitaire fietsnetwerk om te komen tot verbeteringen. Tegelijkertijd hebben we de specifieke fietsroute tussen Sinderen en Silvolde als onderdeel van maatregel 30 opgenomen, omdat deze uit analyse en participatie specifiek naar voren kwam.

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

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

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

## Handhaving

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

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

## 2.2 Prioritering van maatregelen

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

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

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

- Kostenindicatie

## 2.3 Overzicht van maatregelen

### Overzicht van de 52 maatregelen

1. Ulft: Debbeshoek – Frank Daamenstraat - Dr. Ariënsstraat:
  - Wegvak; snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
  - Kruising Anton Tijdinklaan – Debbeshoek – Staringstraat – Wesenhorstlaan: verbeteren verkeersveiligheid
2. Ulft: Bongersstraat in de bebouwde kom - Oversluis:
  - Oversluis: verbeteren verkeersveiligheid
  - Wegvak tussen Anton Tijdinklaan en Zandberg: verbeteren verkeersveiligheid fietsers
  - Wegvak: verbeteren verkeersveiligheid
  - Kruising Bongersstraat – Deurvorststraat: verbeteren verkeersveiligheid
3. Ulft: Anton Tijdinklaan – 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. Ulft: 't Goor: wegvak: verbeteren verkeersveiligheid.
5. Buitengebied: N816 Berghseweg:
  - Verbeteren verkeersveiligheid (snelheid),
  - Verbeteren verkeersveiligheid op kruising Azewijnsestraat – Berghseweg – Driekoningenweg
6. N817 Oude IJsselweg:
  - Wegvak tussen N816 Berghseweg en 't Goor: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid
  - Kruising Oude IJsselweg (N817) – 't Goor – Varsselderseweg: verkeersveiligheidsrisico
  - Kruising Oude IJsselweg (N817) – Vicarisweg – 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 – Ulftseweg – Engbergseweg: verbeteren verkeersveiligheid
8. Gendringen: Anholtseweg en omgeving:
  - Wegvak: snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
  - Ulftseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30
  - Langenhorstweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30
  - Zwanenburgseweg (deel binnen kom) snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30
  - Kruising Anholtseweg – Julianastraat: verbeteren verkeersveiligheid
9. Gendringen: Miltseweg: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid.
10. Netterden: Netterdensestraat: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid en dit wegvak is onderdeel van het utilitaire (woon-werk en woon-onderwijs) fietsnetwerk.
11. Buitengebied: Jonkerstraat – Nieuweweg: wegvak: verbeteren verkeersveiligheid.
12. Netterden: Papenkampseweg: verbeteren verkeersveiligheid.
13. Netterden: realisatie nieuwe route oostzijde Netterden:
  - Alternatief voor verkeer (landbouwverkeer en vrachtverkeer) door de bebouwde kom
  - Extra verbinding tussen A3 en bedrijventerreinen in 's Heerenberg
14. Azewijnsestraat:
  - Wegvak tussen Omsteg en Hoofdstraat: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid.
  - Kruising Azewijnstraat – Miltseweg – Netterdensestraat – Wiekenseweg: verbeteren verkeersveiligheid.
15. N317 Slingerparallel:
  - Kruising N317 Slingerparallel – Oude IJsselweg: verbeteren verkeersveiligheid met specifieke aandacht voor langzaam verkeer
  - Kruising N317 Slingerparallel – Zeddamsseweg: verbeteren verkeersveiligheid
  - Kruising N317 Slingerparallel – koude oversteek hectometer 54.3: verkeersveiligheidsrisico
  - Kruising N317 Slingerparallel – Ulftseweg: verbeteren verkeersveiligheid
  - Wegvak tussen N817 Oude IJsselweg en brug over de Oude IJssel: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid
  - Wegvak tussen Ulftseweg en Ettenseweg: verbeteren verkeersveiligheid, snelheid

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

- Kruising Kapelweg - Toldijk: verbeteren verkeersveiligheid.
  - Kruising Kapelweg – Sinderenweg: verbeteren verkeersveiligheid
31. Varsseveld: Sinderenseweg in de kom: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als ETW30, verbeteren veiligheid.
  32. Buitengebied: Doetinchemseweg buiten de bebouwde kom tussen Varsseveld en gemeentegrens Doetinchem:
    - Snelheid terugbrengen naar 60 km/h, inrichten als ETW60
    - Wegvak tussen komgrens Varsseveld en komgrens Westendorp: verbeteren verkeersveiligheid
    - Kruising Doetinchemseweg – Zaltjesdijk: 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, snelheid
    - Heelweg: N18 Twenteroute: verbeteren veiligheid bij kruising Landstraat
  35. Heelweg: N330 Zelhemseweg: verbeteren verkeersveiligheid vanwege hoge snelheid rond kruising Hogeweg.
  36. Varsseveld: Kruising N330 Zelhemseweg – N18 Twenteroute: verbeteren veiligheid.
  37. Varsseveld: Zelhemseweg in de kom: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30.
  38. Varsseveld: N318 (Aaltenseweg):
    - Wegvak: verbeteren veiligheid
    - Kruising Rademakersbroek – Entinkweg: verbeteren verkeersveiligheid
  39. Varsseveld: Doetinchemseweg in de kom:
    - Wegvak tussen komgrens en Zelhemseweg: Snelheid terugbrengen naar 30 km/h, inrichten als GOW30, verbeteren verkeersveiligheid
    - Wegvak tussen Zelhemseweg en Kerkplein: verbeteren verkeersveiligheid
    - Kruising Doetinchemseweg – de Vloglanden - Leeuwerikstraat: verbeteren verkeersveiligheid
  40. Varsseveld: Burgemeester van der Zandestraat en Dames Jolinkweg (wegvak tussen Burgemeester van der Zandestraat en N818 Terborgseweg: inrichten als GOW30 (nu deels GOW50, deels ETW30).
    - Varsseveld: route naar het station verbeteren voor fietsers en bussen: Oranjestraat – Prins Hendriklaan. Route inrichten als GOW30 (nu ETW30).
  41. Varsseveld: Kruising Lichtenvoordseweg – Leemscherweg: verbeteren verkeersveiligheid.
  42. Niet locatiegebonden: analyseren gewenste utilitaire (woon-werk en woon-onderwijs) fietsnetwerk, voorstellen verbeteringen. Daar waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld. Het gaat om:
    - Opstellen toetsingskader met de basiseisen voor het utilitaire fietsnetwerk
    - Analyseren utilitair fietsnetwerk met toetsingskader
    - Inventariseren knelpunten
    - Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering
    - 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.
  43. Niet locatiegebonden: analyseren gewenste vrachtnetwerk, voorstellen verbeteringen. We inventariseren op welke wegen veel vrachtverkeer rijdt. Het doel is om vrachtverkeer zoveel mogelijk via de wegen in het vrachtnetwerk te faciliteren. Het gaat om:
    - Opstellen toetsingskader met de basiseisen voor vormgeving van het vrachtnetwerk en industriewegen
    - Analyseren vrachtnetwerk met toetsingskader
    - Inventariseren knelpunten
    - Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering
    - Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het aanleggen van vrijliggende fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen 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 overeenkomst met de functie / maximumsnelheid. Bijvoorbeeld brede asfaltwegen in woonstraten met een maximumsnelheid van 30 km/h. Het gaat om:
    - Analyseren netwerk
    - Inventariseren knelpunten
    - Opstellen uitvoeringsprogramma met prioritering
    - Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn het realiseren van voldoende snelheidsremmers op wegen met een snelheid van 30 km/h of het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen op wegen met een snelheid van 50 km/h.

45. Niet locatiegebonden: verkennen mogelijkheden voor het autovrij / autoluw maken van centra van grotere kernen. Een voorbeeld waar dit is gedaan is de Kerkstraat in Ulft. Het kan bijvoorbeeld gaan over het volledig afsluiten van het wegvak voor motorvoertuigen, het weghalen van autoparkeerplaatsen of het versmallen van de rijbaan. Autoparkeren kan dan bijvoorbeeld op nabije parkeerterreinen. Hiermee ontstaat meer ruimte voor lopen en fietsen, volgens het STOMP-principe. Het gaat om:
  - Terborg (Hoofdstraat, Sint Jorisplein en Laan van Wisch)
  - Varsseveld (Spoorstraat, tussen Kerkplein en Koningin Julianalaan en Kerkplein, tussen Doetinchemseweg en Dames Jolinkweg)
  - Gendringen (Grotestraat, tussen Anholtseweg en Ganzenmarkt)
  - Silvolde (wegen rond Markt)
46. Niet locatiegebonden: Analyseren van behoefte, beschikbaarheid en uitbereidingsmogelijkheden van goede openbare fietsparkeervoorzieningen. Het gaat hier bijvoorbeeld om locaties bij detailhandel, horeca en sportvoorzieningen. Hiermee bevorderen we het fietsgebruik (ook met fietsen met een hoge aanschafwaarde) en kan het autogebruik afnemen. De fietsparkeervoorzieningen zijn voorzien van het kwaliteitskenmerk 'Fietsparkeur'.
47. Niet locatiegebonden: Door het toepassen van deelmobiliteit en/of hubs kan onder andere de bereikbaarheid van sommige locaties verbeteren en het autogebruik afnemen. Maar hiervoor is eerst onderzoek nodig. Onder andere naar de gewenste effecten en op welke wijze hieraan tegemoet kan komen. Vervolgens is een vertaling mogelijk naar potentiële locaties met bijbehorende voorzieningen. De beschikbare financiën spelen ook een belangrijke rol.
48. Niet locatiegebonden: Verbeteren van de verkeersveiligheid in gebieden rond scholen, sport- en speelvoorzieningen. Het gaat om:
  - Inventariseren van locaties, analyse verkeersveiligheid, bepalen rangorde op basis van urgentie en voorstellen van mogelijke verbetermaatregelen, zoals het aanpassen van oversteeklocaties
  - Het met de auto naar school brengen van kinderen maken we onaantrekkelijk. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij herinrichting de auto een lage prioriteit krijgt. Wel geven we veel ruimte aan lopen en fietsen, volgens het STOMP-principe.
  - Uitvoeren van proeven, zoals bij aanvangstijd van scholen de wegen rond de scholen autovrij maken.
49. Niet locatiegebonden: Anticiperen op verwachte verkeerstoename. Er zijn diverse ontwikkelingen in de gemeente en de regio voorzien, zoals woningbouw en nieuwe bedrijventerreinen. Onder andere deze ontwikkelingen zorgen voor extra verkeer in de gemeente. We brengen vroegtijdig de verwachte verkeerstoenames op de wegen en kruisingen in de gemeente in beeld. Daar waar we knelpunten verwachten, verkennen we passende maatregelen, mogelijk samen met buurgemeentes en/of provincie Gelderland. Concrete voorbeelden zijn de N317 en de N18.
50. Niet locatiegebonden: Analyse busroutes en -haltes. Voor een optimaal gebruik van de bus analyseren we de huidige buslijnen en de bushaltes. We kijken naar de locaties en hoeveelheid haltes en de haltevoorzieningen. Mogelijk kunnen we haltes toevoegen, samenvoegen of verplaatsen en de haltevoorzieningen (zoals fietsparkeren) verbeteren. Als een wijziging van een busroute in potentie meer reizigers kan bedienen, verkennen we de mogelijkheden.
51. Niet locatiegebonden: 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.
52. Niet locatiegebonden: Toegang tot mobiliteit in kleine kernen: We brengen het bestaande aanbod aan openbaar vervoer in beeld, de behoefte aan (aanvullend) openbaar vervoer en in welke kernen dit de hoogste urgentie heeft om te zorgen dat alle inwoners toegang hebben tot mobiliteit.

## Download overzicht maatregelen

### Download maatregelenpakket

Het maatregelenpakket is als bijlage toegevoegd aan het einde van deze PDF.

Maatregelen

Mobiliteitsplan Oude IJsselstreek

12-03-2025



Maatregel	Sub-maatregel	1A. Verkeersveilige gemeente, nul verkeersslachtoffers in 2040	1B. Verkeersveilige gemeente, 30 km/h binnen de bebouwde kom	1C. Verkeersveilige gemeente, geen doorgaand en zwaar verkeer	2A. Duurzame mobiliteit, centra fiets- en voetgangersvriendelijk en autovrij	2B. Duurzame mobiliteit, vanaf 8 jaar zelfstandig naar school en sport fietsen	2C. Duurzame mobiliteit, hoogwaardige routes fietsers en voetgangers	Kern	Locatie	Beschrijving locatie	Van	Tot	Maatregel in het kort	Wegbeheerder	Bron maatregel											
															Prioritering	Aantal ambities	Aantal weggebruikers (verkeersmiddelen)	Objectieve risico-analyse	Digitale kaart inwoners	Kostenindicatie	kans-SPV subactie	kans- Fiets subsidie	Ontwikkelingen wonen werken nabij	Werk-met-werk voor uitvoering	Realisatietermijn	
1.		x	x	x		x		Uift	Debbeshoek – Frank Damenstraat - Dr. Arienstraat					Gemeente	KBG/interne PG, knelpunteninventarisatie & SPV	H	4	5500	y	y	€€€	y	y	MLT		
	1.1	x	x	x		x		Uift	Daamenstraat, Dr Arienstraat	Wegvak	Frank Daamenstraat	Staringstraat	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep - knelpunteninventarisatie											
	1.2	x				x		Uift	Anton Tijdinklaan – Debbeshoek – Staringstraat - Wesenhorstlaan	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid, geldt voor meer kruisingen op deze route	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep, SPV - knelpunteninventarisatie											
2.		x	x	x		x		Uift	Bongersstraat					Gemeente	KBG/interne PG, knelpunteninventarisatie & SPV	M	4	4800	y	y	€€€	y	y	MLT		
	2.1	x				x		Uift	Bongersstraat	Wegvak	Anton Tijdinklaan	Zandberg	Risico fiets	Gemeente	SPV - knelpunteninventarisatie											
	2.2	x						Uift	Oversluis				verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	SPV - knelpunteninventarisatie											
	2.3	x						Uift	Bongersstraat - Deurvorststraat	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep - knelpunteninventarisatie											
	2.4	x	x	x				Uift	Bongersstraat	Wegvak	Kongrens	Oversluis	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep, SPV - knelpunteninventarisatie											
3.		x	x	x		x		Uift	Anton Tijdinklaan en Wesenhorstlaan					Gemeente	KBG/interne PG, knelpunteninventarisatie & SPV	H	4	3000			€€€			y	MLT	
	3.1	x	x	x		x		Uift	Anton Tijdinklaan en Wesenhorstlaan	Wegvak	Bongersstraat	Oude IJsselweg	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep											
	3.2	x				x		Uift	Wesenhorstlaan	Kruising			Ontsluiting bedrijventerrein IJsselwijde op Wesenhorstlaan beperken	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep											
4.		x						Uift	t Goor	Wegvak			Verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	SPV - knelpunteninventarisatie	L	1	1800	y		€€	y	y	LT		
5.		x						Buiten de kom	N816 Berghseweg					provincie	SPV	M	1	4500	y		€€	y	y	MLT		
	5.1	x						Buiten de kom	Azewijnsestraat, Berghseweg, Driekonigenweg	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Provincie en gemeente	SPV - Top 100 risicocijfers											
	5.2	x						Buiten de kom	N816 Berghseweg	Wegvak	Azewijnsestraat	N817 Oude IJsselweg	snelheid, specifiek genoemd ter hoogte van HM 6.9	Provincie	SPV, Presentatie KBG/interne werkgroep, SPV - Top 100 risicocijfers - knelpunteninventarisatie											
6.		x						Uift	N817 Oude IJsselweg					Provincie	KBG/interne PG, knelpunteninventarisatie & SPV	H	1	7400	y	y	€€€	y	y	MLT		
	6.1	x						Uift	Oude IJsselweg (N817) - 't Goor - Varsselderseweg	Rotonde			Risico rotonde	Provincie	SPV											
	6.2	x						Uift	Oude IJsselweg (N817) – Vicarisweg - Wesenhorstlaan	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Provincie	SPV top 100, Presentatie KBG/interne werkgroep											
	6.3	x						Uift	N817 Oude IJsselweg	Wegvak	N816 Berghseweg	t Goor	verbeteren verkeersveiligheid (snelheid en ongevallen)	Provincie	SPV - knelpunteninventarisatie, klankbordgroep											
	7.		x		x		x		Gendringen	Rijnweg				Gemeente		M	4	4100	y	y	€€€	y	y	y	MLT	
7.	7.1			x				Gendringen	Rijnweg	Wegvak	N817	Uiftseweg	Faciliteren bestemmingsvrachtwagen	Gemeente	Realisatie vrijliggend fietspad vanwege behouden GOW50 wegcategorie en onderdeel fietsnetwerk											
	7.2					x	x	Gendringen	Rijnweg	Wegvak	N817	Uiftseweg	verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	SPV											
	7.3	x						Gendringen	Rijnweg	Wegvak	N817	Uiftseweg	verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	SPV / Presentatie											
	7.4	x						Gendringen	Rijnweg - Staringstraat	Rotonde			verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	KBG/interne werkgroep											
	7.5	x						Gendringen	Rijnweg - Rozemarijn	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	SPV											
	7.6	x						Gendringen	Engbergseweg, Rijnweg, Uiftseweg	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	SPV - top 10 meest onveilige/hoog risico kruispunten											
	8.		x					Gendringen	Anholtseweg en omgeving					Gemeente	Aanpassen snelheidsregime, verbeteren verkeersveiligheid	M	2	2400	y		€€€	y			LT	
8.	8.1			x				Gendringen	Anholtseweg				Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente												
	8.2			x				Gendringen	Uiftseweg				Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente												
	8.3			x				Gendringen	Langenboomseweg				Afwaarderen van GOW50 naar ETW30	Gemeente												
	8.4			x				Gendringen	Zwanenburgseweg (binnen de kom)				Afwaarderen van GOW50 naar ETW30	Gemeente												
	8.5	x						Gendringen	Anholtseweg, Julianastraat	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	SPV - top 10 meest onveilige/hoog risico kruispunten											
9.		x					Gendringen	Miltseweg	Wegvak	Netterdensestraat	Rijnweg	verbeteren verkeersveiligheid (snelheid en ongevallen)	Gemeente	SPV - knelpunteninventarisatie	L	1	1300	y	y	€€	y	y	LT			

10.		x				x			Netterden	Netterdensestraat	Wegvak	Bebouwde kom	Miltseweg	SPV: snelheid en ongevallen. Snelheidsremmende maatregelen, want onderdeel fietsnetwerk	Gemeente	SPV, Presentatie KBG/interne werkgroep	M	2	1500	y	y	€€	y	MLT					
11.		x							Buiten de kom	Jonkerstraat - Nieuweweg	Wegvak			Verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	SPV - knelpuntinventarisatie	L	1	500	y		€€	y	LT					
12.		x							Netterden	Papenkampseweg	Wegvak	Komgrens	Netterdenseweg	Verbeteren verkeersveiligheid (snelheid, ongevallen)	Gemeente	SPV, Presentatie KBG/interne werkgroep	L	1	800	y		€€	y	nmb MLT					
13.		x				x			Netterden	Rondweg Netterden	Wegvak	Emmerikseweg	N816 Meilandsedijk	Onderzoek nieuwe verbinding A3-'s Heerenberg, langs kom Netterden	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep	H	2	nvt		y	€		LT					
14.		x							Buiten de kom	Azewijnsestraat		Omsteg	hoofdstraat	Risico 60 km/u	Gemeente	KBG/interne PG & SPV	L	1	900	y		€€	y	LT					
	14.1	x							Buiten de kom	Azewijnsestraat - Miltseweg - Netterdensestraat - Wiekenseweg					Gemeente	SPV													
	14.2	x							Buiten de kom		Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep / SPV													
15.		x				x			x	x					Provincie	KBG/interne PG, knelpuntinventarisatie & SPV	H	4	15900	y		€€€	y	y	MLT				
	15.1	x							Etten	N317 Slingerparallel - Zeddamsseweg	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Provincie	SPV													
	15.2	x							Etten	N317 Slingerparallel - Koude oversteek hm 54.3	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Provincie	SPV													
	15.3	x							Buiten de kom	Oude IJsselweg - N317 Slingerparallel - Uiftseweg	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid (snelheid op N317)	Provincie	SPV, Presentatie KBG/interne werkgroep - knelpuntinventarisatie													
	15.4	x						x	x			Uift	N317 Slingerparallel	Wegvak	t Goor	Bloemerstraat	Fietsverbinding opwaarderen van recreatief naar utilitair	Provincie											
	15.5	x							Uift	N317 Slingerparallel	Wegvak	Uiftseweg	Ettenseweg	verbeteren verkeersveiligheid (snelheid op N317)	Provincie	SPV													
	15.6	x												De N317 is dé ontsluitingsroute van Uift, Gendingen, Etten e.o. richting de A18. Met de nu voorziene ontwikkelingen (o.a. ziekenhuis, woningbouw in Uift en Gendingen en diverse ontwikkelingen op de Oude IJsselweg) kan hier in de toekomst een capaciteits- en daarmee verkeersveiligheidsknelpunt ontstaan. Oplossingen hiervoor kunnen gevonden worden in het gebied tussen en op de A18, N317, N335 en N316.															
16.		x							Buiten de kom	Ettenseweg / Uiftsestraat	Wegvak	Ettenseweg	Slingerparallel	Veiligheidsrisico	Gemeente	SPV top 10 invallige trajecten, Presentatie KBG/interne werkgroep	M	1	3100	y	y	€€	y	MLT					
17.		x		x					Terborg	Doetinchemseweg					Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep/SPV	H	3	6200	y	y	€€€	y	MLT					
	17.1			x					Terborg	Doetinchemseweg, Industrieweg, Stationsweg	Wegvak	Sint Jorisplein	Komgrens Gaanderen	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30															
	17.2	x							Terborg	Silvoldseweg	Kruising			verbeteren verkeersveiligheid		SPV - knelpuntinventarisatie													
18.		x		x					Terborg	Silvoldseweg					Gemeente		H	3	11000	y	y	€€€	y	MLT					
	18.1			x					Terborg	Silvoldseweg	Wegvak	Sint Jorisplein	Komgrens Terborg	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30		SPV - knelpuntinventarisatie													
	18.2	x							Terborg	Laan van Wisch, Silvoldseweg Bergweg, N818, Silvoldseweg	Kruising			Verkeersveiligheidsrisico		SPV													
	18.3	x							Terborg	Silvoldseweg	Kruising			Verkeersveiligheidsrisico		SPV													
19.		x		x					Terborg	N818, Varsseveldseweg	Wegvak	Silvoldseweg	Komgrens Terborg	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep	H	3	5600			€€€		MLT					
20.		x							Buiten de kom	N818 Terborgseweg					provincie	Presentatie KBG/interne werkgroep	M	2	4700	y		€€€	y	LT					
	20.1								Buiten de kom	N818 Terborgseweg Kersendijk, Rabelingstraat, Terborgseweg (N818)	Wegvak	Rabelingstraat	Komgrens Terborg	Afwaarderen van GOW80 naar ETW60	Provincie	Presentatie KBG/interne werkgroep													
	20.2	x							Buiten de kom		Kruising			verbeteren verkeersveiligheid	Provincie	SPV													
21.		x		x					Terborg	Sint Jorisplein - Walstraat - Hoofdstraat west					Gemeente		H	4	12000		y	€€€	y	MLT					
	21.1			x					Terborg	Sint Jorisplein - Walstraat - Hoofdstraat west	Wegvak	Ettensestraat	Sint Jorisplein	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30		Presentatie KBG/interne werkgroep													
	21.2	x							Terborg	Walstraat	wegvak	Hoofdstraat	Sint Jorisplein	Verbeteren verkeersveiligheid		Knelpuntinventarisatie													
22.		x							Terborg	Paasberglaan	Wegvak	Laan van Wisch	Laan van Schuylenburch	Onderzoeken fietsroute, via Paasberglaan, mede vanwege aanliggende sport- en onderwijsvoorzieningen	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep	H	3	nvt			€	y	KT					
23.		x							Silvolde	Rondweg Silvolde					Gemeente	Presentatie KBG/PG, netwerkkaarten	H	4	nvt			€	y	y	KT				
	23.1	x							Silvolde	Zuidelijke route Silvolde	Wegvak	Uiftseweg	Rabelingstraat	Verkenning rondweg Silvolde. Een deels nieuwe, deels opgewaardeerde route tussen de N818 Terborgseweg en de N317 Slingerparallel, via de zuidkant van Silvolde. Hiermee ontstaat een logische verbinding tussen grofweg Varsseveld/N18 en Uift/N317 Slingerparallel. Uitvoeren tracéverkenning van nieuwe route langs de zuidkant van Silvolde, grofweg tussen de Rabelingstraat en de Slingerparallel. Onder andere over het tracé.	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep													
	23.2							x	x			Buiten de kom	Rabelingstraat	Wegvak	Bievinkstraat	N818 Terborgseweg	Fietsverbinding opwaarderen naar utilitair en zorgen dat rijbaan meer gemotoriseerd verkeer kan verwerken	Gemeente											



24.		x	x					Silvolde	Oude Dinxperloseweg				Gemeente	SPV	L	2	2800	y	€€€	y	LT		
	24.1	x						Silvolde	Oude Dinxperloseweg, Dinxperloseweg (N317)	Kruising			Provincie en gemeente	SPV - Top 100 risicocijfers		1							
	24.2			x				Silvolde	Oude Dinxperloseweg	Wegvak			Gemeente	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30		1							
	24.3	x						Silvolde	Oude Dinxperloseweg - Berkenlaan - Kapelweg	Kruising			Gemeente	Verbeteren verkeersveiligheid		1							
	24.4	x						Silvolde	Lichtenberg, Nachtegaalpad, Oude Dinxperloseweg	Kruising			Gemeente	verbeteren verkeersveiligheid	SPV - Top 100 risicocijfers	1							
25.		x	x					Silvolde	Berkenlaan				Gemeente		M	2	2600	y	y	€€€	y	MLT	
	25.1	x						Silvolde	Berkenlaan, Egginkstraat, Schoolstraat	Kruising			Gemeente	verbeteren verkeersveiligheid	SPV - top 10 meest onveilige/hog risico kruispunten	1							
	25.2			x				Silvolde		Wegvak	Terborgseweg	Komgrens	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep	1							
26.		x	x			x		Silvolde	Uiftseweg - Markt - Terborgseweg				Gemeente		H	3	6600	y	y	€€€	y	MLT	
	26.1	x						Silvolde	Terborgseweg	wegvak	Munstermanstraat	Zaagpad	Risico fiets	Gemeente	SPV	1							
	26.2					x		Silvolde	Uiftseweg	Wegvak	Markt	Komgrens	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep - knelpuntinventarisatie	1							
	26.3			x				Silvolde	Terborgseweg	Wegvak	Markt	Komgrens	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep	2							
27.		x						Buiten de kom	N317 Terborgseweg				Provincie en gemeente	Verbeteren verkeersveiligheid	M	1	8700	y		€€	y	MLT	
	27.1	x						Buiten de kom	N317 Terborgseweg	Wegvak			Provincie en gemeente	Verbeteren verkeersveiligheid	SPV	1							
	27.2	x						Buiten de kom	N317 Terborgseweg - Prinsenstraat - Tulenstraat	Kruising			Provincie en gemeente	Verbeteren verkeersveiligheid	SPV	1							
28.		x						Breedebroek	Den Dam				Gemeente		M	1	1100	y				2025 KT	
	28.1	x		x				Breedebroek	Den Dam	wegvak	komgrens den Dam	komgrens Terborgseweg	Afwaarderen naar ETW30	Gemeente	Netwerkaarten SPV - knelpunteninventarisatie, Presentatie KBG/interne werkgroep	2							
	28.2	x						Breedebroek	Den Dam - Terborgseweg	kruising			Gemeente	Verbeteren verkeersveiligheid		1							
29.		x						Buiten de kom	Heidedijk, Toldijk	Kruising			Gemeente	verbeteren verkeersveiligheid	SPV - Top 100 risicocijfers	L	1	200	y	y	€€	y	LT
30.		x			x			Sinderen	Kapelweg				Gemeente		M	2	1000	y		€€	y	LT	
	30.1	x						Sinderen	Kapelweg	Wegvak	Sinderen	Silvolde	Verbeteren fietsroute	Gemeente	Netwerkaarten	2							
	30.2	x						Sinderen	Kapelweg - Toldijk	Kruising			gemeente	Verbeteren verkeersveiligheid	SPV	1							
	30.3	x						Sinderen	Kapelweg - Sinderenweg	Kruising			gemeente	Verbeteren verkeersveiligheid	SPV	1							
31.		x			x			Varsseveld	Sinderenweg	Wegvak	Terborgseweg	Komgrens	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	knelpuntinventarisatie	M	2	4900		y	€€€		MLT
32.		x			x			Buiten de kom	Doetinchemseweg				Gemeente	SPV	M	2	5600	y		€€€	y	y	MLT
	32.1	x						Buiten de kom	Doetinchemseweg - Stompdijk	Kruising			Gemeente	Verbeteren verkeersveiligheid	SPV	1							
	32.2	x						Buiten de kom		Wegvak	komgrens Varsseveld	komgrens Westendorp	Risico 80 km/u	Gemeente	SPV	1							
	32.3	x			x			Buiten de kom	Doetinchemseweg	Wegvak	Varsseveld	Gemeentegrens	Afwaarderen van GOW80 naar ETW60	Gemeente		2							
33.		x			x			Westendorp	Doetinchemseweg				Gemeente		M	3	4500		y	€€€		MLT	
	33.1	x			x			Westendorp	Doetinchemseweg	Wegvak	Komgrens	Komgrens	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep	2							
	33.2	x						Westendorp	Doetinchemseweg - Veldkampstraat	Kruising			Gemeente	Verbeteren verkeersveiligheid fiets	knelpuntinventarisatie	2							
34.		x						Heelweg	Twente Route				Provincie		M	1	22000	y		€€€	y	MLT	
	34.1	x						Heelweg	Twente Route (parallelweg N18) Verkeerslichten N18, kruising Landstraat, Twente-Route	Wegvak	Bosboombroekerweg	Landstraat	Risico 60 km/u	SPV		1							
	34.2	x						Heelweg	Twente-Route	Kruising			Provincie	Risicolocatie, kruising met verkeerslichten	SPV	1							
35.		x						Heelweg	N330, tussen hectometer 18.0 en 19.2	Wegvak	Hogeweg	Gemeentegrens	Risico 80 km/u	Provincie	SPV	L	1	5100	y		€€	y	LT
36.		x						Varsseveld	N18 Twente Route, N330 Zelhemseweg	VRI			Provincie	verbeteren verkeersveiligheid	SPV	M	1	31000	y		€€	y	MLT
37.		x		x				Varsseveld	Zelhemseweg	Wegvak	Komgrens	Doetinchemseweg	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Gemeente	Presentatie KBG/interne werkgroep	M	2	3700		€€€		y	MLT
38.		x						Varsseveld	N318 Aaltenseweg				Provincie	SPV	M	1	15000	y		€€	y	y	MLT
	38.1	x						Varsseveld	N318 Aaltenseweg - Entinkweg - Rademakersbroek	Kruising			Provincie en gemeente	verbeteren verkeersveiligheid	SPV	1							
	38.2	x						Varsseveld	N318	Wegvak	N818 Terborgseweg	Gemeentegrens	verbeteren verkeersveiligheid	Provincie	SPV	1							
39.		x		x				Varsseveld	Doetinchemseweg				Gemeente		M	2	4000	y	y	€€€	y	y	MLT
	39.1	x		x				Varsseveld	Doetinchemseweg	Wegvak	Komgrens	Zelhemseweg	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30, verbeteren verkeersveiligheid	Gemeente	Netwerkaarten, SPV	2							
	39.2				x			Varsseveld	Oude Doetinchemseweg	Wegvak			Gemeente	Netwerkaarten	1								
	39.3	x						Varsseveld	Doetinchemseweg	wegvak	Zelhemseweg	Kerkplein	Afwaarderen van GOW50 naar ETW30	Gemeente	knelpuntinventarisatie	1							
	39.4	x						Varsseveld	Doetinchemseweg - De Vloglanden - Leeuwerikstraat	Kruising			Gemeente	verbeteren verkeersveiligheid	SPV	1							
40.				x				Varsseveld			Burgemeester v.d. Zandstraat	N818	Gemeente	Netwerkaarten	M	1	3000	y		€€€		MLT	
	40.1			x				Varsseveld	Dames Jolinkweg	Wegvak	Burgemeester van der Zandstraat	N818 Aaltenseweg	Gemeente	Opwaarderen van ETW30 naar GOW30	Netwerkaarten	1							
	40.2			x				Varsseveld	Dames Jolinkweg	Wegvak	Dames Jolinkweg	N818 Aaltenseweg	Gemeente	Afwaarderen van GOW50 naar GOW30	Netwerkaarten	1							

