Mobiliteitsplan Oost Gelre

2025 - 2040

Maatregelen

Definitief | 5 januari 2026

gemeente Oost Gelre

Haskoning
Enhancing Society Together

Colofon

Titel document	Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040, maatregelen
Opdrachtgever	Gemeente Oost Gelre
Status	Definitief, vóór collegebehandeling
Datum	5 januari 2026
Projectnaam	Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040
Projectnummer	BJ9468
Auteurs	RL, JD, KvdV
Goedgekeurd	RL

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Sustainable Mobility
Trade register number: 56515154
T: 088 – 348 30 88
E: info@rhdhv.com
W: Haskoning.com

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

Inhoudsopgave

1 Inleiding 6

1.1 Aanleiding 6

1.1.1 Wat is een mobiliteitsplan? 6

1.1.2 Doel van een mobiliteitsplan 6

1.2 Participatie 6

1.2.1 Individuele inwoners 7

1.2.2 Klankbordgroep 7

1.2.3 Gemeenteraad 7

1.2.4 Interne brede projectgroep 7

1.3 Opbouw en leeswijzer 7

1.3.1 Visie, ambities en netwerken 7

1.3.2 Maatregelen (ligt nu voor) 7

1.3.3 Bijlagen 8

1.3.4 Digitale kaarten 8

2 Maatregelen 10

2.1 Totstandkoming 10

2.2 Algemeen 11

2.3 Prioritering van maatregelen 12

2.4 Overzicht van maatregelen 12

2.4.1 Lichtenvoorde: Varsseveldseweg en Esstraat 13

2.4.2 Lichtenvoorde: Richterslaan 13

2.4.3 Lichtenvoorde: Dominee van Krevelenstraat, Gert Reindersstraat, Bronckhorststraat, de Rode van Heeckerenstraat 14

2.4.4 Lichtenvoorde: Aaltenseweg 14

2.4.5 Lichtenvoorde: Lievelderweg 15

2.4.6 Lichtenvoorde: Schatbergstraat 15

2.4.7 Lichtenvoorde: Zieuwentseweg 16

2.4.8 Lichtenvoorde: Verkeersveiligheid op bedrijventerreinen 16

2.4.9 Lichtenvoorde: Nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg 17

2.4.10 Lichtenvoorde: Het Brook 18

2.4.11 Lichtenvoorde: Autoluw / autovrij maken centrum, bevoorradingsroutes 18

2.4.12 Groenlo: Borculoseweg 19

2.4.13 Groenlo: Winterswijkseweg 19

2.4.14 Groenlo: Oude Winterswijkseweg 20

2.4.15 Groenlo: Lichtenvoordseweg 20

2.4.16 Groenlo: Eibergseweg 21

2.4.17 Groenlo: Parallelweg 21

2.4.18 Groenlo: Ruurloseweg 22

2.4.19 Groenlo: Autoluw / autovrij maken centrum, bevoorradingsroutes 22

2.4.20 Groenlo: N319 Rondweg 23

2.4.21 Harreveld: Looweg 23

2.4.22 Lievelde: Lievelderweg 24

2.4.23 Zieuwent: Dorpsstraat 24

2.4.24 Buitengebied: N18 25

2.4.25 Buitengebied: N319 Winterswijkseweg 25

2.4.26 Buitengebied: N312 Zieuwentseweg 26
2.4.27 Buitengebied: N312 Oude Winterswijkseweg....26
2.4.28 Buitengebied: Een te hoge snelheid op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/u die onderdeel zijn van het fietsnetwerk 27
2.4.29 Buitengebied: Een te hoge snelheid op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/u....27
2.4.30 Buitengebied en Vragender: Vragenderweg 28
2.4.31 Buitengebied: Boschlaan 28
2.4.32 Buitengebied: Lievelderweg....29
2.4.33 Buitengebied: Vredenseweg....29
2.4.34 Buitengebied: Ruurloseweg – Batsdijk 30
2.4.35 Buitengebied: Harreveldseweg....30
2.4.36 Buitengebied: Ontbrekende schakels in het gewenste fietsnetwerk 31
2.4.37 Analyseren van het gewenste fietsnetwerk en verbeteringen ..32
2.4.38 Analyseren gewenste vrachtnetwerk en voorstellen van verbeteringen 32
2.4.39 Analyse van functie, vormgeving en inrichting van wegen waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld 32
2.4.40 Analyseren van behoefte, beschikbaarheid en uitbereidingsmogelijkheden van goede openbare fietsparkeervoorzieningen 32
2.4.41 Analyseren van behoefte van deelmobiliteit en hubs 33
2.4.42 Verbeteren van de verkeersveiligheid in gebieden rond scholen, sport- en speelvoorzieningen 33
2.4.43 Analyse busroutes en -haltes 33
2.4.44 Toegang tot openbaar vervoer in de kleine kernen 33
2.5 Richting uitvoering....34

Inleiding



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit is het nieuwe ‘Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040’. Met dit 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. Dit mobiliteitsplan vervangt het Integraal verkeersprogramma Oost Gelre 2014-2024 en de mobiliteitsupdates van Groenlo en Lichtenvoorde.

1.1.1 Wat is een mobiliteitsplan?

Met dit mobiliteitsplan beschrijven we de visie van de gemeente Oost Gelre op verkeer en vervoer. We richten ons op het gewenste gebruik van de infrastructuur, waarbij we verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle typen verkeer – fietsers, personenauto’s, vrachtverkeer, landbouwverkeer, voetgangers en openbaar vervoer – centraal stellen. We beschrijven maatregelen om dit te bereiken en gebruiken dit mobiliteitsplan als leidraad voor toekomstige ontwikkelingen en investeringen.

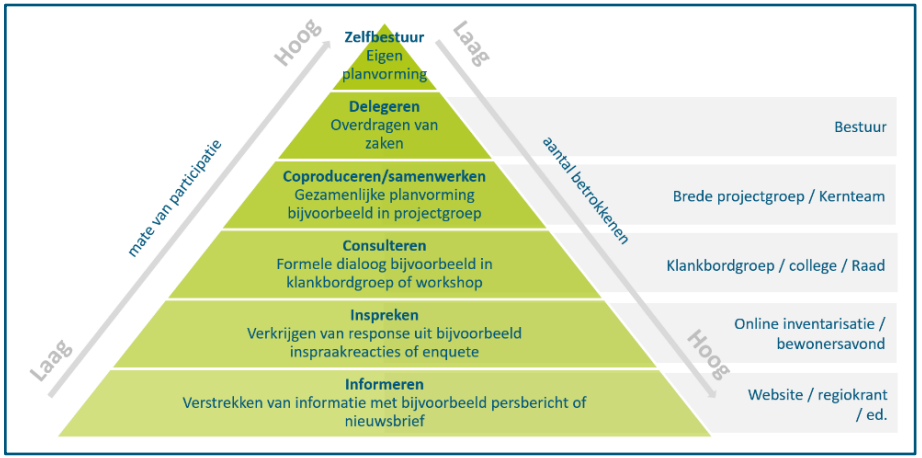
1.1.2 Doel van een mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan geeft inzicht in hoe de gemeente Oost Gelre, 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. Ook geeft het mobiliteitsplan inzicht in de logica en overwegingen bij keuzes, maatregelen en prioriteringen.

1.2 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, zie figuur 1.

Iedereen heeft op verschillende momenten en op diverse manieren een bijdrage kunnen leveren in de vorm van wensen, knelpunten en tips. Met participatie zorgen we er ook voor dat er duidelijkheid ontstaat over het proces van de totstandkoming van het mobiliteitsplan en de keuzes die we daarbij maken. Participatie betekent niet dat we alle wensen honoreren, maar wel dat we streven naar draagvlak voor de overwegingen daarbij. We hebben aandacht voor verwachtingsmanagement.



Figuur 1: Participatiepiramide

1.2.1 Individuele inwoners

Inwoners staan op de trede ‘inspreken’. In september 2024 hebben alle inwoners de gelegenheid gehad om wensen, knelpunten en positieve ervaringen over mobiliteit aan te geven op een digitale kaart. Dit is gecommuniceerd via het gemeentenieuws in Elna/Groenlose Gids, de gemeentelijke website, social media en met een ansichtkaart die huis-aan-huis is verspreid. Ook was er een mogelijkheid om met hulp een reactie te plaatsen. In de bijlage hebben we de resultaten uitgewerkt.

1.2.2 Klankbordgroep

De klankbordgroep bevindt zich op de trede ‘consulteren’. Er zijn drie bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep: in november 2024 en februari 2025. We hebben de input gebruikt om de knelpunten en netwerken te verfijnen. De klankbordgroep bestond uit diverse belangenverenigingen, zoals dorpsbelangenverenigingen, ondernemersverenigingen, vertegenwoordigers van bedrijven, vertegenwoordigers van inclusiviteit en hulpdiensten.

1.2.3 Gemeenteraad

De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede ‘consulteren’. We hebben de gemeenteraad twee keer geconsulteerd: in september 2024 en februari 2025. De raadsleden hebben hun eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven en de visie en we hebben gesproken over de visie, ambities en netwerken. Ook hebben we het collegeakkoord en de verkiezingsprogramma’s van de raadsfracties geanalyseerd. Een belangrijk doel is om ervoor te zorgen dat het mobiliteitsplan hiermee in lijn is.

1.2.4 Interne brede projectgroep

Ambtelijke vertegenwoordigers van diverse relevante beleidsvelden binnen de gemeente Oost Gelre maakten deel uit van de interne brede projectgroep. We hebben deze projectgroep drie keer geconsulteerd. Een belangrijk doel is om ervoor te zorgen dat het mobiliteitsplan in lijn is met de overige beleidsvelden van de gemeente. De geraadpleegde beleidsstukken zijn opgenomen in de bijlage.

1.3 Opbouw en leeswijzer

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd drie documenten:

- Visie, ambities en netwerken
- Maatregelen (ligt nu voor)
- Bijlagen

De documenten zijn zelfstandig leesbaar.

1.3.1 Visie, ambities en netwerken

We beschrijven de visie van de gemeente Oost Gelre op mobiliteit. Deze visie vertalen we naar een aantal concrete ambities. Op basis daarvan stellen we gewenste netwerken op voor de verschillende soorten verkeer. Deze netwerken passen bij een ideale verkeerssituatie in de toekomst. Het gaat om gewenste netwerken voor fiets, auto en vrachtverkeer.

1.3.2 Maatregelen (ligt nu voor)

We stellen concrete maatregelen op. Met deze maatregelen beschrijven we hoe we de ambities en gewenste netwerken daadwerkelijk kunnen realiseren en hoe we bestaande mobiliteitsknelpunten kunnen aanpakken. We beschrijven de maatregelen op hoofdlijnen. Voor elke maatregel geven we aan hoe deze tot stand is gekomen; wat de onderbouwing is.

Een uitwerking van de maatregelen maakt geen deel uit van het mobiliteitsplan. Voor elke maatregel zijn vaak meerdere mogelijkheden met voor- en nadelen, die nader onderzocht moeten worden. Ook kosten, ramingen en financiering van de maatregelen vallen buiten het mobiliteitsplan.

De onderbouwing van de maatregelen is beschreven in de documenten ‘Visie, ambities en netwerken’ en ‘Bijlagen’.

1.3.3 Bijlagen

Bij de totstandkoming van de visie, ambities, netwerken en de maatregelen hebben we analyses uitgevoerd, participatie toegepast, data en gegevens gebruikt. Dit is gebundeld in de bijlagen. Het gaat om:

- Proactieve verkeersveiligheidsanalyse: Een risico-analyse. Dit leidt tot een overzicht van wegen en locaties met een verhoogd risico op ongevallen.
- Reactieve verkeersveiligheidsanalyse. Hier kijken we naar de geregistreerde ongevallen in de afgelopen jaren.
- Resultaten van de participatie onder inwoners. Hieruit komen subjectieve wensen, knelpunten en positieve ervaringen.
- Beleidskaders. We beschrijven relevante en vastgestelde nationale, regionale en gemeentelijke beleidskaders.
- De verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in Oost Gelre.
- Een overzicht van trends & ontwikkelingen. Het gaat bijvoorbeeld om de toename van elektrische fietsen en auto's, vergrijzing en het steeds meer beschikbaar komen van verschillende soorten data en gegevens.

1.3.4 Digitale kaarten

We hebben een aantal digitale kaarten opgesteld. Hierin is onderstaande op een interactieve manier te raadplegen:

- De analyse van de participatie van inwoners en de ontvangen reacties.
  BJ9468 Dashboard inventarisatie Mobiliteitsplan Oost Gelre
- De verschillende netwerken.
  Huidige en Gewenste verkeersnetwerken Oost Gelre
- De maatregelen, behalve de niet-locatiegebonden maatregelen.
  BJ9468 Maatregelenkaart Oost Gelre

Maatregelen



2 Maatregelen

In dit hoofdstuk beschrijven we de maatregelen waarmee we de visie, ambities en de gewenste netwerken daadwerkelijk kunnen realiseren. Het hoofdstuk start met een overzicht op basis waarvan we de maatregelen hebben opgesteld. Daarna volgt een aantal algemene opmerkingen bij de maatregelen. Alle maatregelen zijn geprioriteerd. We lichten toe hoe deze prioritering tot stand is gekomen. Daarna volgt het overzicht van alle maatregelen met een korte toelichting. Hierbij is er onderscheid gemaakt in locatiespecifieke maatregelen en niet-locatiegebonden maatregelen.

2.1 Totstandkoming

De maatregelen zijn tot stand gekomen op basis van:

- Concrete vertaling van de visie en ambities
- Concrete toepassing van het STOMP-principe
- Het gewenste autonetwerk. Wegen die een andere categorie krijgen, komen terug in een maatregel. Bijvoorbeeld een weg waar de maximumsnelheid nu 50 km/u is en die in het gewenste autonetwerk als 30 km/u is opgenomen.
- Het gewenste fietsnetwerk:
    - Missende schakels
    - Gewenste aanpassingen ten behoeve van de veiligheid en het comfort voor fietsers
- Het gewenste vrachtwagennetwerk:
    - Gewenste aanpassingen
- Proactieve verkeersveiligheidsanalyse: Hiervoor gebruiken we de risico-analyse. Dit leidt tot een overzicht van wegen en locaties met een verhoogd risico op ongevallen:
    - De kruispunten met het grootste verkeersveiligheidsrisico: een risicoprofiel van meer dan 0,55
    - De wegvakken met het grootste verkeersveiligheidsrisico: een risicoprofiel van meer dan 0,55
- Snelheidsdata:
    - De wegen met de grootste snelheidsovertredingen: de wegen waar de V85 meer dan 10 km/u boven de maximumsnelheid ligt.
- Reactieve verkeersveiligheidsanalyse. Hier kijken we naar de geregistreerde ongevallen tussen 2019 en het tweede kwartaal van 2024 (een periode van 5,5 jaar) in de afgelopen jaren:
    - De ongevallenconcentraties op kruispunten
    - De ongevallenconcentraties op wegen
    - Ongevallenconcentraties die we gehanteerd hebben zijn: drie of meer ongevallen op één locatie, twee of meer letselongevallen op één locatie, twee of meer ongevallen met langzaam verkeer
- Resultaten van de participatie onder inwoners. Hieruit komen subjectieve wensen, knelpunten en positieve ervaringen:
    - De meestgenoemde knelpunten op kruispunten
    - De meestgenoemde knelpunten op wegen

Soms spelen er meerdere zaken op een weg of wegvak. Als uit de verkeersveiligheidsanalyse blijkt dat er een risicolocatie is, dan zien we regelmatig dat inwoners deze locatie ook noemen. Deze zijn samen beschreven onder één maatregel.

2.2 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 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 specifiek kruispunt. 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 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 kruispunt of het aanleggen van een middeneiland bij een fietsoversteek.

Soms heeft de maatregel betrekking op een wegvak. Het kan dan gaan 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 37 het analyseren van het utilitaire fietsnetwerk om te komen tot verbeteringen.

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 kruispunt. 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 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.

2.3 Prioritering van maatregelen

We hebben de maatregelen geprioriteerd op basis van een aantal criteria. Deze criteria zijn bepaald aan de hand van de ambities, 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. Hoe meer ‘vinkjes’, hoe hoger de prioritering:

- Het aantal ambities waarbinnen de maatregel past
- Proactieve verkeersveiligheidsanalyse: De risico-analyse
- Reactieve verkeersveiligheidsanalyse. De geregistreerde ongevallen
- Resultaten van de participatie onder inwoners en belangenverenigingen: de meestgenoemde knelpunten
- Mogelijkheden voor de aanvraag van subsidies
- Er zijn ruimtelijke ontwikkelingen nabij (zoals nieuwe woningen of een bedrijventerrein) waarop meegelift kan worden
- Werk met werk combineren als er groot onderhoud is gepland waarop meegelift kan worden
- Het aantal weggebruikers dat profijt heeft van de maatregel (het aantal motorvoertuigen, op basis van gegevens uit het bestaande gemeentelijke verkeersmodel)

Dit heeft geleid tot een prioritering hoog, middel en laag.

2.4 Overzicht van maatregelen

We hebben 44 maatregelen opgesteld. Het zijn maatregelen die specifiek gaan over een weg of kruispunt en maatregelen die niet locatiespecifiek zijn. Dit zijn bijvoorbeeld maatregelen waarin een analyse wordt gedaan in de hele gemeente. Alle maatregelen dragen bij aan het behalen van één of meer ambities.

Hieronder beschrijven we deze maatregelen. De maatregelen die gaan over een wegvak of een kruispunt zijn waar relevant geclusterd. Dit is bijvoorbeeld het geval als er zowel een maatregel op een wegvak nodig is en ook een maatregel op een kruispunt op dat wegvak. De geclusterde maatregelen kunnen in samenhang uitgevoerd worden. De nummering van de maatregelen suggereert geen rangorde.

Bij elke maatregel is de totstandkoming genoemd zoals beschreven in paragraaf 2.1. Ook de uiteindelijke prioritering is vermeld. Bij een aantal maatregelen gaat het om het aanpassen van de maximumsnelheid. In de bijlage zijn de verschillende typen wegen toegelicht en geïllustreerd met voorbeelden.

Alle maatregelen zijn ook in een tabel weergegeven, opgenomen als separate bijlage bij dit document. Hierin zijn alle criteria bij het prioriteren van de maatregelen weergegeven, inclusief de uiteindelijke prioritering. Als maatregelen geclusterd zijn, dan is in de tabel bijvoorbeeld 2.1, 2.2 en 2.3 gebruikt.

De maatregelen zijn daarnaast op een kaart weergegeven (behalve de niet-locatiegebonden maatregelen). Hiermee is zichtbaar op welke locaties in de gemeente de maatregelen zich bevinden.

2.4.1 Lichtenvoorde: Varsseveldseweg en Esstraat

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen Het Brook en Delstraat de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als GOW30.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op de fietsoversteek ter hoogte van de Frans ten Boschstraat

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Risico-analyse
- Geregistreerde ongevallen
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Middel



Figuur 2: Varsseveldseweg, onderdeel van maatregel 1

2.4.2 Lichtenvoorde: Richterslaan

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Richterslaan – N18
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Richterslaan - Kerkhoflaan

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Geregistreerde ongevallen
- Gewenst netwerk vrachtwagens

Prioritering: Hoog



Figuur 3: Kruispunt Richterslaan – Kerkhoflaan, onderdeel van maatregel 2

2.4.3 Lichtenvoorde: Dominee van Krevelenstraat, Gert Reindersstraat, Bronckhorststraat, de Rode van Heeckerenstraat

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen de Varsseveldseweg en de Aaltenseweg geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze route inrichten als GOW30. Hierbij is specifiek aandacht voor vracht- en landbouwverkeer
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt De Rode van Heeckerenstraat - Van der Meer de Walcherenstraat

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Risico-analyse
- Geregistreerde ongevallen
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Middel



Figuur 4: De Rode van Heeckerenstraat, onderdeel van maatregel 3

2.4.4 Lichtenvoorde: Aaltenseweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen Lievelderweg en Groten Bos de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als GOW30. Een klein deel van dit wegvak heeft die snelheid al.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Aaltenseweg – Groten Bos

Totstandkoming van de maatregel:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Risico-analyse
- Geregistreerde ongevallen
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer
- Snelheidsovertredingen

Prioritering: Hoog



Figuur 5: Aaltenseweg, onderdeel van maatregel 4

2.4.5 Lichtenvoorde: Lievelderweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen Richterslaan en James Wattstraat de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als GOW30
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Lievelderweg – Johannes Vermeerstraat - Nijverheidsstraat

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Geregistreerde ongevallen
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer
- Snelheidsovertredingen

Prioritering: Hoog



Figuur 6: Lievelderweg in Lichtenvoorde, onderdeel van maatregel 5

2.4.6 Lichtenvoorde: Schatbergstraat

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Schatbergstraat – Mozartstraat
- Voor de hele wijk geldt dat bij het eerstvolgende onderhoud de wegen en kruispunten ingericht moeten worden als ETW30. Dus bijvoorbeeld klinkerverharding in plaats van asfaltverharding.

Totstandkoming:

- Risico-analyse

Prioritering: Middel



Figuur 7: Kruispunt Schatbergstaat – Mozartlaan, onderdeel van maatregel 6

2.4.7 Lichtenvoorde: Zieuwentseweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen de Schatbergstraat en de Bentinckstraat geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze route inrichten als ETW30. De functie van de weg is veranderd sinds de afsluiting van de aansluiting op de N18.

Totstandkoming:

- Risico-analyse
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Middel



Figuur 8: Zieuwentseweg in Lichtenvoorden, onderdeel van maatregel 7

2.4.8 Lichtenvoorde: Verkeersveiligheid op bedrijventerreinen

Beschrijving:

- Op wegen op de bedrijventerreinen rijdt veel vrachtverkeer. Dit is een verkeersveiligheidsrisico. We brengen maatregelen in beeld om de verkeersveiligheid te verbeteren, waarbij we het vrachtverkeer respecteren.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Edisonstraat – Nijverheidsstraat
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Lievelderweg – Koningslinde

Totstandkoming:

- Risico-analyse
- Gewenst netwerk vrachtverkeer

Prioritering: Middel



Figuur 9: Kruispunt Edisonstraat - Nijverheidsstraat, onderdeel van maatregel 8

2.4.9 Lichtenvoorde: Nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg

Beschrijving:

- Uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar de realisatie van een nieuwe verbindingsweg tussen de N18 en de N313 Hamelandweg, direct ten zuiden van Lichtenvoorde.
- Met deze nieuwe route ontstaat een ring om Lichtenvoorde met wegen waarop veel verkeer afgewikkeld kan worden. Met inprikkers zorgen we ervoor dat de hoeveel (zwaar) verkeer in de bebouwde kom afneemt. Daarmee stijgt de verkeersveiligheid en ontstaat er meer ruimte voor lopen en fietsen.
- Deze maatregel is in lijn met het afwaarderen van diverse wegen in Lichtenvoorde. Ook zijn andere maatregelen makkelijker uitvoerbaar, zoals het weren van vrachtverkeer op het oostelijke deel van de Richterslaan.

Totstandkoming:

- Risico-analyse
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Hoog



Figuur 10: Schematische en nadrukkelijk indicatieve weergave van tracé zuidelijke ontsluitingsstructuur en ringstructuur met inprikkers, onderdeel van maatregel 9

2.4.10 Lichtenvoorde: Het Brook

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen Varsseveldseweg en Kiekendief de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als ETW30. Zeker bij realisatie van de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg (maatregel 9) met een inprikker kan de maximumsnelheid op Het Brook teruggebracht worden.

Totstandkoming:

- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Laag



Figuur 11: Het Brook in Lichtenvoorde, onderdeel van maatregel 10

2.4.11 Lichtenvoorde: Autoluw / autovrij maken centrum, bevoorradingsroutes

Beschrijving:

- Verkennen mogelijkheden voor het autovrij / autoluw maken van centrum van Lichtenvoorde. Het kan bijvoorbeeld gaan over het volledig afsluiten van (delen van) wegen voor motorvoertuigen, het beperken van autoparkeerplaatsen of het versmallen van de rijbaan. Autoparkeren kan dan bijvoorbeeld uit het zicht op nabije parkeerterreinen. Ook de bevoorrading van het centrum analyseren we. Het gaat om routes en locaties voor laden en lossen. Hiermee maken we keuzes over de gewenste routes met zo min mogelijk overlast en risico's. Met deze maatregel kan de kwaliteit van de openbare ruimte toenemen. Er ontstaat meer ruimte voor lopen en fietsen, volgens het STOMP-principe.

Totstandkoming:

- Verkeersveiligheid

Prioritering: Laag



Figuur 12: Het centrum van Lichtenvoorde, onderdeel van maatregel 11

2.4.12 Groenlo: Borculoseweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen Ruurloseweg en Deventer Kunstweg de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als GOW30.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Borculoseweg – Ruurloseweg

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer
- Snelheidsovertredingen

Prioritering: Hoog



Figuur 13: Kruising Borculoseweg-Ruurloseweg, onderdeel van maatregel 12

2.4.13 Groenlo: Winterswijkseweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen komgrens bij de N319 en Mattelierstraat de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als GOW30.

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Laag



Figuur 14: Winterswijkseweg in Groenlo, onderdeel van maatregel 13

2.4.14 Groenlo: Oude Winterswijkseweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen komgrens bij de sportvelden en Winterswijkseweg de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als GOW30.

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Laag



Figuur 15: Oude Winterswijkseweg in Groenlo, onderdeel van maatregel 14

2.4.15 Groenlo: Lichtenvoordseweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen komgrens en Mattelierstraat de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als GOW30.

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Risico-analyse
- Geregistreerde ongevallen
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer
- Snelheidsovertredingen

Prioritering: Hoog



Figuur 16: Lichtenvoordseweg in Groenlo, onderdeel van maatregel 15

2.4.16 Groenlo: Eibergseweg

Beschrijving

- Op het wegvak tussen Eschweg en Groenloseweg de bebording aanpassen van 50 naar 70 km/u.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Eibergseweg - Den Sliem, met specifiek aandacht voor een veilige fietsoversteek

Totstandkoming:

- Risico-analyse
- Gewenst netwerk fiets
- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Laag



Figuur 17: Kruising Eibergseweg-Den Sliem in Groenlo, onderdeel van maatregel 16

2.4.17 Groenlo: Parallelweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen de Oude Winterswijkseweg en Marhulzenweg de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als GOW30.

Totstandkoming:

- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Laag



Figuur 18: Parallelweg in Groenlo, onderdeel van maatregel 17

2.4.18 Groenlo: Ruurloseweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen de komgrens bij het benzinestation en Borculoseweg de maximumsnelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u, inrichten als GOW30.

Totstandkoming:

- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Laag



Figuur 19: Ruurloseweg, onderdeel van maatregel 18

2.4.19 Groenlo: Autoluw / autovrij maken centrum, bevoorradingsroutes

Beschrijving:

- Verkennen mogelijkheden voor het autovrij / autoluw maken van centrum van Groenlo. Het kan bijvoorbeeld gaan over het volledig afsluiten van (delen van) wegen voor motorvoertuigen, het beperken van autoparkeerplaatsen of het versmallen van de rijbaan. Autoparkeren kan dan bijvoorbeeld uit het zicht op nabije parkeerterreinen. Ook de bevoorrading van het centrum analyseren we. Het gaat om routes en locaties voor laden en lossen. Hiermee maken we keuzes over de gewenste routes met zo min mogelijk overlast en risico's. Met deze maatregel kan de kwaliteit van de openbare ruimte toenemen. Er ontstaat meer ruimte voor lopen en fietsen, volgens het STOMP-principe.

Totstandkoming:

- Verkeersveiligheid

Prioritering: Middel



Figuur 20: Het centrum van Groenlo, onderdeel van maatregel 19

2.4.20 Groenlo: N319 Rondweg

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N319 Rondweg – Barkenkamp. Hierbij ligt een andere kruispuntvorm voor de hand, zoals een rotonde of verkeerslichten. Mogelijk komt het nieuwe busstation van Groenlo in de buurt van dit kruispunt.

Totstandkoming:

- Geregistreerde ongevallen

Prioritering: Hoog



Figuur 21: Kruispunt Rondweg-Barkenkamp in Groenlo, onderdeel van maatregel 20

2.4.21 Harreveld: Looweg

Beschrijving:

- Op het wegvak tussen de Ursulastraat en de komgrens geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze route inrichten als ETW30.

Totstandkoming:

- Snelheid

Prioritering: Laag



Figuur 22: Looweg, onderdeel van maatregel 21

2.4.22 Lievelde: Lievelderweg

Beschrijving:

- Op het wegvak in de hele bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Op dit wegvak zijn meer snelheidsremmende maatregelen nodig.

Totstandkoming:

- Snelheid

Prioritering: Middel



Figuur 23: Lievelderweg en Lievelde, onderdeel van maatregel 22

2.4.23 Zieuwent: Dorpsstraat

Beschrijving:

- Op het wegvak in de hele bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze route inrichten als ETW30.

Totstandkoming:

- Snelheid

Prioritering: Middel



Figuur 24: Dorpstraat, onderdeel van maatregel 23

2.4.24 Buitengebied: N18

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N18 – Grolsedijk
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N18 – Zwolseweg
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N18 – Oude Aaltenseweg

Op dit moment is er een lopend project waarbij de inzet is om deze drie gelijkvloerse kruispunten / 'koude' oversteken te vervangen door één ongelijkvloerse oversteek.

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Risico-analyse

Prioritering: Hoog



Figuur 25: Kruispunt N18 – Grolsedijk, onderdeel van maatregel 24

2.4.25 Buitengebied: N319 Winterswijkseweg

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak tussen de N18 en de gemeentegrens met Winterswijk
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N319 Winterswijkseweg – Gasteveldsdijk
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N319 Winterswijkseweg – Zwolseweg

Totstandkoming:

- Risico-analyse
- Geregistreerde ongevallen

Prioritering: Hoog



Figuur 26: Kruispunt Winterswijkseweg-Gasteveldsdijk, onderdeel van maatregel 25

2.4.26 Buitengebied: N312 Zieuwentseweg

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak tussen N18 en de bebouwde kom Zieuwent
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Zieuwentseweg – Roldersweg – Kevelderstraat

Totstandkoming:

- Geregistreerde ongevallen
- Snelheidsovertredingen

Prioritering: Middel



Figuur 27: Kruispunt Zieuwentseweg-Roldersweg-Kevelderstraat, onderdeel van maatregel 26

2.4.27 Buitengebied: N312 Oude Winterswijkseweg

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak tussen de Vragenderweg en de gemeentegrens Winterswijk
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N312 Oude Winterswijkseweg – Heelweg
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N312 Oude Winterswijkseweg – Vragenderweg

Totstandkoming

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Risico-analyse
- Geregistreerde ongevallen
- Snelheidsovertredingen

Prioritering: Middel



Figuur 28: Kruispunt Oude Winterswijkseweg-Heelweg, onderdeel van maatregel 27

2.4.28 Buitengebied: Een te hoge snelheid op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/u die onderdeel zijn van het fietsnetwerk

Beschrijving: Het gaat om een aantal wegen waar te hard wordt gereden en tevens ook onderdeel zijn van het gewenste fietsnetwerk. Daarnaast zijn hier geen specifieke andere knelpunten geconstateerd:

- Holterhoekseweg.
- Waalderweg.

Op deze wegen nemen we passende snelheidsremmende maatregelen. Bijvoorbeeld plateaus, slingers, versmallingen. De situatie ter plekke bepaalt mede de best passende snelheidsremmers.
Totstandkoming:

- Gewenst netwerk fiets
- Snelheidsovertredingen

Prioritering: Hoog



Figuur 29: Waalderweg, onderdeel van maatregel 28

2.4.29 Buitengebied: Een te hoge snelheid op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/u

Beschrijving: Het gaat om een aantal wegen waar te hard wordt gereden en waar geen specifieke andere knelpunten zijn geconstateerd:

- Deventer Kunstweg
- Nicolaasweg
- Oude Borculoseweg
- Pastoor Deperinkweg
- Scheiddijk

Op al deze wegen nemen we passende snelheidsremmende maatregelen. Bijvoorbeeld plateaus, slingers, versmallingen. De situatie ter plekke bepaalt mede de best passende snelheidsremmers.
Totstandkoming:

- Snelheidsovertredingen

Prioritering: Hoog



Figuur 30: Deventer Kunstweg, onderdeel van maatregel 29

2.4.30 Buitengebied en Vragender: Vragenderweg

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak tussen Oude Winterswijkseweg en bebouwde kom Vragender
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Vragenderweg – Heelweg – Pastoor Schepersstraat

Totstandkoming:

- Participatie inwoners en belangenverenigingen
- Risico-analyse
- Snelheid

Prioritering: Hoog



Figuur 31: Kruispunt Vragenderweg – Heelweg – Pastoor Schepersstraat, onderdeel van maatregel 30

2.4.31 Buitengebied: Boschlaan

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak tussen Lakendijk en gemeentegrens Berkelland

Totstandkoming

- Risico-analyse
- Snelheid

Prioritering: Middel



Figuur 32: Boschlaan, onderdeel van maatregel 31

2.4.32 Buitengebied: Lievelderweg

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak tussen de Scheidingsweg en de Eimersweg

Totstandkoming:

- Risico-analyse
- Snelheid

Prioritering: Middel



Figuur 33: Lievelderweg tussen Scheidingsweg en Eimersweg, onderdeel van maatregel 32

2.4.33 Buitengebied: Vredenseweg

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak tussen de Koerboom en de Boksveenweg

Totstandkoming

- Risico-analyse
- Snelheid

Prioritering: Middel



Figuur 34: Vredenseweg tussen Koerboom en Boksveenweg, onderdeel van maatregel 33

2.4.34 Buitengebied: Ruurloseweg – Batsdijk

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak tussen de bebouwde kom van Zieuwent en de gemeentegrens Berkelland
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Ruurloseweg – Kunnerij
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Batsdijk – Scheiddijk

Totstandkoming:

- Risico-analyse
- Geregistreerde ongevallen
- Snelheid

Prioritering: Middel



Figuur 35: Kruispunt Ruurloseweg-Kunnerij, onderdeel van maatregel 34

2.4.35 Buitengebied: Harreveldseweg

Beschrijving:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak tussen de bebouwde kom Harreveld en de bebouwde kom Zieuwent
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Harreveldseweg – Schoppenweg

Totstandkoming:

- Risico-analyse
- Geregistreerde ongevallen
- Snelheid

Prioritering: Middel



Figuur 36: Harreveldseweg, onderdeel van maatregel 35

2.4.36 Buitengebied: Ontbrekende schakels in het gewenste fietsnetwerk

Beschrijving: Op het gewenste fietsnetwerk ontbreekt een aantal schakels:

- Parallel langs de zuidzijde van de N18, tussen de gemeentegrens Oost Gelre/Oude IJsselstreek en Lichtenvoorde. Deze schakel is ook onderdeel van een regionale doorfietsroute.
- Over de N18, tussen Lichtenvoorde en Groenlo. Door de voorgenomen opheffing van drie aansluitingen en oversteken neemt de verbinding tussen het gebied ten oosten en ten westen van de N18 af. Binnen dit project wordt daarom ingezet op de realisatie van een ongelijkvloerse kruising over de N18 ter hoogte van de Zwolseweg.
- Fietstunnel onder de N319 ter hoogte van de rotonde Oude Papendijk – Markskramer.
- Verbeteren van de positie van de fietser op de Aaltenseweg, als onderdeel van de snelle fietsroute Lichtenvoorde-Aalten.

Totstandkoming

- Gewenst fietsnetwerk

Prioritering: Hoog



Figuur 37: Rotonde Oude Papendijk – Markskramer, onderdeel van maatregel 36

2.4.37 Analyseren van het gewenste fietsnetwerk en verbeteringen

Beschrijving: Opstellen toetsingskader met de basiseisen voor het utilitaire fietsnetwerk. Het gaat om:

- Analyseren van het utilitaire 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.
Totstandkoming van de maatregel

- Gewenst fietsnetwerk

Prioritering: Middel

2.4.38 Analyseren gewenste vrachtnetwerk en voorstellen van verbeteringen

Beschrijving: 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

Totstandkoming

- Gewenst netwerk vrachtverkeer

Prioritering: Laag

2.4.39 Analyse van functie, vormgeving en inrichting van wegen waar geen andere maatregelen zijn voorgesteld

Beschrijving: Er 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 bij deze maatregel 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.
Totstandkoming:

- Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

Prioritering: Laag

2.4.40 Analyseren van behoefte, beschikbaarheid en uitbereidingsmogelijkheden van goede openbare fietsparkeervoorzieningen

Beschrijving: Naast goede fietsroutes zijn stallingsmogelijkheden relevant. 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.
Totstandkoming:

- Gewenst fietsnetwerk

Prioritering: Middel

2.4.41 Analyseren van behoefte van deelmobiliteit en hubs

Beschrijving. Met de juiste vormen en locaties van deelmobiliteit en hub's 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 hoe dat te bereiken. Vervolgens is een vertaling mogelijk naar potentiële locaties met bijbehorende voorzieningen.
Prioritering: Laag

2.4.42 Verbeteren van de verkeersveiligheid in gebieden rond scholen, sport- en speelvoorzieningen

Beschrijving:

- 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 willen we ontmoedigen. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij een herinrichting de auto een lage prioriteit krijgt. Wel geven we veel ruimte aan (veilig) lopen en (veilig) fietsen, volgens het STOMP-principe.
- Uitvoeren van proeven, zoals bij aanvangstijd van scholen de wegen rond de scholen autovrij maken.

Prioritering: Hoog

2.4.43 Analyse busroutes en -haltes

Beschrijving: 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.
Prioritering: Middel

2.4.44 Toegang tot openbaar vervoer in de kleine kernen

Beschrijving: We brengen het bestaande openbaar vervoer in beeld, de behoefte aan (aanvullend) openbaar vervoer en in welke kernen dit de hoogste urgentie heeft. Hiermee zorgen we ervoor dat alle inwoners die dat willen toegang hebben tot openbaar vervoer.
Prioritering: Middel

2.5 Richting uitvoering

We hebben de maatregelen op hoofdlijnen beschreven. Bijvoorbeeld ‘het verbeteren van de verkeersveiligheid’ of ‘de snelheid terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u. In het proces richting uitvoering is een aantal vervolgstappen nodig.

Een maatregel kan op verschillende manieren worden uitgevoerd. Hiervoor zijn vaak meerdere opties met verschillende voor- en nadelen, die nader onderzocht moeten worden.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in geval van hoge snelheid kan aangepakt worden met snelheidsremmers op de weg. Er zijn echter vele verschillende soorten snelheidsremmers. Afhankelijk van de specifieke situatie (bijvoorbeeld de hoeveelheid verkeer) en beschikbare financiën kan in het nadere onderzoek een passende keuze gemaakt 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 nuloptie (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.

We raden aan om te starten met de maatregelen die een prioritering ‘hoog’ hebben.