



EVALUATIE

gemeentelijk verkeer- en
vervoerplan 2009

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	p.4
2.	Raadplegen inwoners en belangenverenigingen	p.6
3.	Inhoudelijke analyse	p.8
4.	Deskundigen uit het veld	p.14
5.	Conclusies en aanbevelingen	p.17
Bijlage 1	SWOT-analyses bewonersavonden	p.20

1

Inleiding

Waarom een evaluatie?

In 2009 is door de gemeente Voorst het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP, 2009) vastgesteld. Dat is nu bijna 10 jaar geleden. De wereld om ons heen staat niet stil. In de tussenliggende tijd is er veel veranderd. Ook op het gebied van mobiliteit. De gemeente heeft in haar lange termijn beleidsagenda staan dat om de 10 jaar de beleidscyclus voor de verschillende beleidsvelden wordt doorlopen. De raad van de gemeente Voorst heeft in november 2017 een motie aangenomen over de evaluatie van het verkeersbeleid. In deze motie is meegegeven dat de evaluatie in afstemming met inwoners en dorpsbelangenverenigingen tot stand dient te komen. In deze rapportage is verslag gelegd van de evaluatie van het verkeersbeleid zoals vastgelegd in het GVVP 2009.



<<GVVP 2009: Onze ambitie is om de groei van economie en ruimtelijke voorzieningen binnen een dorpschaal op te nemen>>

GVVP 2009, kernpunten

De gemeente Voorst typeert zich als een landelijke gemeente met oog voor haar groene kwaliteiten. De ambitie van de gemeente is om de groei van economie en ruimtelijke voorzieningen binnen een dorpschaal op te nemen. Dit komt ook terug in de kenmerken van het verkeers- en vervoersbeleid. Het doel van het GVVP 2009 is om in de toekomst een doelmatig, veilig en duurzaam en samenhangend verkeers- en vervoersysteem te realiseren. Een systeem dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid garandeert van de gemeente Voorst en haar dorpen.

In het GVVP 2009 is in tien thema's invulling gegeven aan deze kernopgave. De thema's laten zich als volgt samenvatten:

- **Verkeersveiligheid:** bevorderen van de verkeersveiligheid door het verder inrichten van verblijfsgebieden binnen en buiten de kom, het verbeteren van de leesbaarheid van de weg, regelmatig uitvoeren van verkeersveiligheidsstudies en invoeren van een verkeersweek bij school.
- **Fietsen:** optimaliseren van het fietsgebruik door aanscherping van de samenhang, directheid, veiligheid en leesbaarheid van het regionale en lokale fietsnetwerk.
- **Openbaar Vervoer:** stimuleren van het gebruik van lokaal en regionaal OV, onder andere door het verbeteren van de stallingsmogelijkheden bij de stations.
- **Parkeren:** aangesloten wordt bij de kengetallen zoals bepaald door het CROW, aangevuld met onze eigen kennis en kunde. In bestaande wijken wordt terughoudend omgegaan met het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen omdat dit meestal de groene kwaliteit beperkt.

- **Mobiliteitsmanagement:** in samenwerking met bedrijven wordt gekeken naar de mogelijkheid van alternatieve vervoerswijzen.
- **Ruimtelijke ontwikkelingen:** binnen de gemeente is een woningbouwopgave tot 3.000 woningen in 2030 en daarbij een opgave voor het realiseren van bedrijvigheid. Deze opgave wordt aangesloten op de bestaande verblijfsgebieden in de gemeente.
- **Recreatie en toerisme:** recreatieve verkeersdeelnemers zijn een belangrijke groep mensen binnen de gemeente. Naast het fietsnetwerk is een voetgangersnetwerk hiervoor noodzakelijk.
- **Milieu:** onderzoek naar de lucht en geluidskwaliteit binnen onze gemeente is een continu proces. In overleg met Rijkswaterstaat wordt gekeken naar de mogelijkheid voor een geluidsscherm langs de A1 ter hoogte van Posterenk.
- **Vervoer gevaarlijke stoffen:** om de spreiding van routes binnen de kernen te behouden wordt er geen weggennet aangewezen.
- **Monitoring:** gedurende de jaren wordt het effect van de maatregelen bepaald.

De drie pijlers van de evaluatie

De evaluatie is aangepakt op basis van drie pijlers:

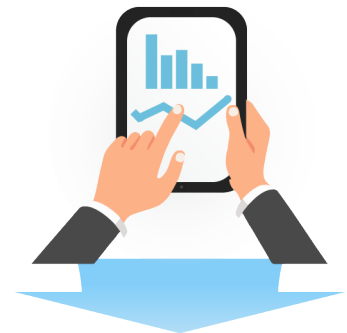
RAADPLEGEN VAN BEWONERS



DE INHOUDELIJKE ANALYSE



INTERVIEWS VAN DESKUNDIGEN



De eerste pijler is het horen van de bewoners en bedrijven van de gemeente. Hoe kijken zij aan tegen het verkeersbeleid van de afgelopen jaren? Waar liggen de knelpunten? Wat vindt men belangrijk?

De inhoudelijke analyse bestaat uit een bureaustudie aan de hand van bestaande data die inzicht geven in de mobiliteitsthema's zoals bereikbaarheid, verkeersveiligheid en mobiliteitsontwikkelingen. De bureaustudie geeft inzichten in feiten & cijfers. Deze pijler vormt het technische deel van de evaluatie.

De derde pijler is het houden van interviews met professionals die vanuit hun professe te maken hebben met het GVVP, 2009. Denk hierbij aan belangenverenigingen, de politie en ambtenaren van de gemeente Voorst met verschillende disciplines (RO, Stedenbouw, ontwerp, beheer, duurzaamheid etc.). De interviews vormen een belangrijke bron van informatie over het oude beleid dat goed gebruikt kan worden om tot aanbevelingen te komen voor het nieuwe beleid.

Leeswijzer

In deze evaluatie zijn bovengenoemde doelstellingen tegen het licht gehouden. Hoofdstuk 2 legt verslag van de terugkoppeling van de inwoners en bedrijven in de gemeente. Hoofdstuk 3 gaat in op de inhoudelijke technische evaluatie van het GVVP. Hoofdstuk 4 gaat in op het deskundige oordeel van het verkeersbeleid. In hoofdstuk 5 volgt de conclusie en de aanbeveling voor het nieuw op te stellen mobiliteitsbeleid.



Raadplegen bewoners en belangenverenigingen

Motie: ...zorgvuldige evaluatie van het huidige beleid alleen mogelijk is door middel van actieve burgerparticipatie...

De eerste pijler van de evaluatie van het GVVP 2009 is de raadpleging van bewoners en ondernemers. In samenspraak met de dorpsbelangenorganisaties zijn vier evaluatieavonden georganiseerd. De avonden hebben plaatsgevonden in Klarenbeek, Wilp, Twello en Terwolde. Over het geheel gezien zijn de avonden goed bezocht. Tijdens de avonden is veel nuttige informatie opgehaald. De avonden zijn ingestoken volgens een SWOT-analyse op verschillende thema's. Een SWOT-analyse is een methode om enerzijds inzicht te krijgen in de sterke en zwakke punten van het gevoerde verkeersbeleid en anderzijds een beeld te krijgen van de kansen en bedreigingen die er zijn richting de toekomst.

De thema's waren:

- Rol van de inwoner;
- Verkeersgedrag en –veiligheid;
- Bereikbaarheid van dorpskernen en buitengebied;
- Mobiliteit in de toekomst.

Deze thema's diende als inspiratiebron voor de te voeren gesprekken aan de verschillende werktafels. In totaal hebben ruim 100 mensen de avonden bezocht. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen uiteengezet.

(te) Hardrijden binnen en buiten de bebouwde kom is een groot probleem

Op alle vier de avond kwam naar voren dat het hardrijden een groot gevoel van onveiligheid geeft. In de kernen heeft dit betrekking op bijvoorbeeld het oversteken of de korte fietsverplaatsingen. Buiten de kernen zijn de wegen niet altijd voorzien van een vrijliggend fietspad. Hier fietsen de fietsers op de weg. Hardrijdende achteropkomende auto's worden dan als onveilig ervaren. Ook zijn verschillende kruispunten in binnen- en buitengebied die als gevaarlijk worden bestempeld.

Drukke doorgaande wegen met veel vrachtverkeer zorgen voor een gevoel van verkeersonveiligheid

Op alle avonden kwamen de doorgaande, veelal provinciale wegen, aan bod. De snelheid, de hoge intensiteiten en het vrachtverkeer leiden tot ergernis en een gevoel van verkeersonveilig. Veel dorpsbewoners hebben hun gedrag hierop aangepast. Het niet vrij kunnen laten van de kinderen met een grote gevaarlijke weg in de buurt draagt verder aan dit gevoel. In Terwolde leefde de weerstand tegen de doorgaande provinciale weg de N792 zeer sterk.



Als de A1 of A50 vast staat is dit duidelijk merkbaar op de wegen in de gemeente Voorst

Als de A1 of A50 vast, staat heeft dit merkbare gevolgen voor het onderliggend wegennet. In alle dorpskernen is dit probleem herkenbaar. Dit 'sluipverkeer' kenmerkt zich door het harde rijden en heeft weinig binding met de lokale omgeving. Dit zorgt voor veel overlast en verkeersonveiligheid.

Verschillende kruispunten of oversteekvoorzieningen zijn gevaarlijk in de ogen van de gebruikers

Iedere kern kent zijn eigen lokale knelpunten. Op iedere avond zijn per kern verschillende concrete punten genoemd die als verkeersonveilig worden ervaren. Het gaat hier om achterstallig onderhoud, slecht zicht, ontbreken belijning, etc...

Landbouwvoertuigen worden groter en dit conflicteert met de fietser op de weg

In alle kernen leeft het probleem van het groter worden van de landbouwvoertuigen. Vooral op de wegen buiten de bebouwde kom waar fietsers en landbouwvoertuigen de weg moeten delen leidt tot een gevoel van verkeersonveiligheid bij de fietsers. Dit probleem neemt toe.

In de ogen van de bewoners ontbreken vrijliggende fietspaden en goede oversteekvoorzieningen

De fiets is een veel besproken onderwerp geweest op de verschillende avonden. Vooral ouders die schoolgaande kinderen hebben maken zich hier over grote zorgen. Het buitengebied en de kleine kernen zijn aangewezen op (onderwijs-)voorzieningen die verder van huis zijn gelegen. De lokale (buiten)wegen geven voor de fietser een gevoel van onveiligheid. Zoals eerder aangegeven wordt er hard gereden en is niet altijd duidelijk welke plaats de fietser op de weg heeft.

Verkeerssituatie rond scholen verdient meer aandacht

Tijdens alle avonden kwam de omgeving van het schoolplein ter sprake. Ouders maken zich zorgen over het vele autoverkeer van ouders die kinderen komen halen en brengen en de overige kinderen die per fiets of lopend naar school gaan. Het inparkeren, vertrekken en manoeuvreren leveren soms hachelijke situaties op.

Recreatieve fiets- en wandelpaden zorgen voor meerwaarde

Tijdens de bijeenkomsten zijn verschillende ideeën geopperd voor het verder uitbouwen van het recreatieve fiets- en wandelnetwerk. Men ervaart de gerealiseerde paden als een meerwaarde. Door in dit netwerk te blijven investeren wordt de belevingswaarde van de gemeente vergroot en worden dorpen onderling beter en veiliger bereikbaar.

De ervaren kwaliteit van de communicatie tussen gemeente en burgers is divers

De wijze waarop de gemeente communiceert wordt in de verschillende kernen verschillend ervaren. In Wilp werd de communicatie als slecht ervaren. In Klarenbeek werd de gemeente juist weer geprezen om de wijze waarop zij het dorp betreft bij ontwikkelingen. In Twello en Terwolde waren de beelden ten aanzien van de communicatie ook wisselend.

Het verkeersgedrag van anderen is een vaak gehoord item

Op verschillende onderwerpen storen mensen zich aan het gedrag van anderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan te hardrijden, bellen achter het stuur, fout parkeren, geen voorrang verlenen en onnodig veel herrie maken. Herkenbare ergenissen die ook breder in de maatschappij ervaren worden.



3

Inhoudelijke analyse

In dit hoofdstuk zijn de bevindingen opgenomen van de inhoudelijke analyse van het gevoerde verkeersbeleid van de afgelopen tien jaar. Naast een terugblik zit in de analyse ook een blik richting de toekomst. Tezamen vormt deze analyse de inhoudelijke basis voor de ontwikkeling van het nieuwe verkeersbeleid. De volgende onderwerpen komen aan de orde:

- economische en demografische ontwikkelingen 2009 -2030;
- wegennet gemeente Voorst;
- bereikbaarheid;
- verkeersveiligheid;
- leefmilieu;
- parkeren.

In de achtergrondrapportage “Inhoudelijke analyse GVVP Voorst, januari 2019” is de uitgebreide inhoudelijke analyse opgenomen.

Economische en demografische ontwikkelingen 2009 -2030

<<De mobiliteit in Voorst is sinds 2009 ongeveer gelijk gebleven. Wel zal de groei van de afgelopen paar jaar doorzetten.>>

De mobiliteit is nu ongeveer gelijk aan de mobiliteit van 2009. De laatste twee jaar neemt de mobiliteitsgroei weer sterk toe. We verwachten dat het komende jaar de groei van de afgelopen paar jaar zal doorzetten. Voor de gemeente Voorst geldt dat de bevolking licht is gestegen. Ook kent Voorst nog een flinke woningbouwopgave tot het jaar 2030. Het autobezit ligt in Voorst boven het landelijke gemiddelde. Dit is goed te verklaren vanuit het landelijk karakter van de gemeente. Opvallend is dat de gemiddelde leeftijd in de gemeente Voorst acht jaar boven het landelijke gemiddeld ligt. Ook dit heeft zijn invloed op de mobiliteit.

Wegennet gemeente Voorst

<<Alle voorgenomen plannen uit 2009 zijn gerealiseerd of in uitvoering.>>

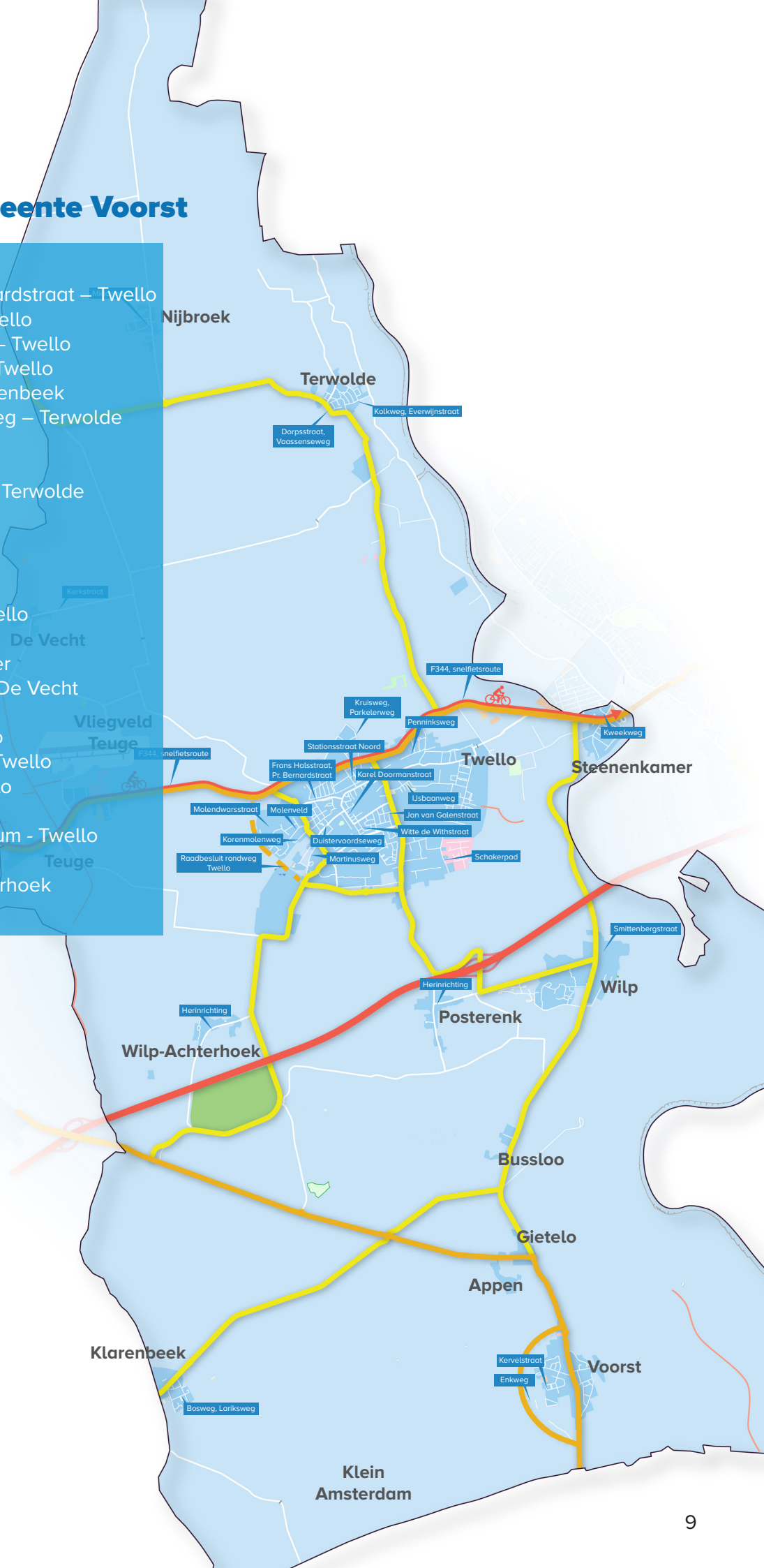
Onderdeel van het GVVP 2009 is een uitvoeringsprogramma. In dit uitvoeringsprogramma is een groot aantal maatregelen opgenomen. De afgelopen tien jaar heeft de gemeente alle voorgenomen maatregelen uitgevoerd. De belangrijkste maatregelen zijn het inrichten van 30km-zones in de kom en het doorvoeren van de 60-zones buiten de bebouwde kom. De fysieke maatregelen zijn uitgevoerd conform het Duurzaam Veilig gedachtegoed. Ook zachte maatregelen zijn uitgevoerd, zoals het geven van voorlichting op scholen, aanschaf van een snelheidsmeter en het verbeteren van de toegankelijkheid om klachten te melden.

Uitvoeringsprogramma GVVP 2009

- | | |
|-----------------------------------|---|
| ✓ 30 km/u Wilp-Achterhoek | ✓ Onderzoek fietsvoorziening spoorbrug |
| ✓ 30 km/u Terwolde | ✓ Stalling bij station Twello en Klarenbeek |
| ✓ 30 km/u Parkelerweg - Kruisweg | ✓ Kleine verkeersmaatregelen |
| ✓ 60 km/u gebied rondom Nijbroek | ✓ De Vecht |
| ✓ 60 km/u gebied Terwolde-zuid | ✓ Bussloo |
| ✓ 60 km/u gebied Klarenbeek-noord | ✓ Studie ongevallocaties |
| ✓ Verkeersweek per school | ✓ Voetpadennetwerk |
| ✓ Aanschaf snelheidsmeters | ✓ Posterenk geluidsscherm overleg |
| ✓ Fietsnetwerk completeren | |

Wat is er allemaal gebeurd in de gemeente Voorst

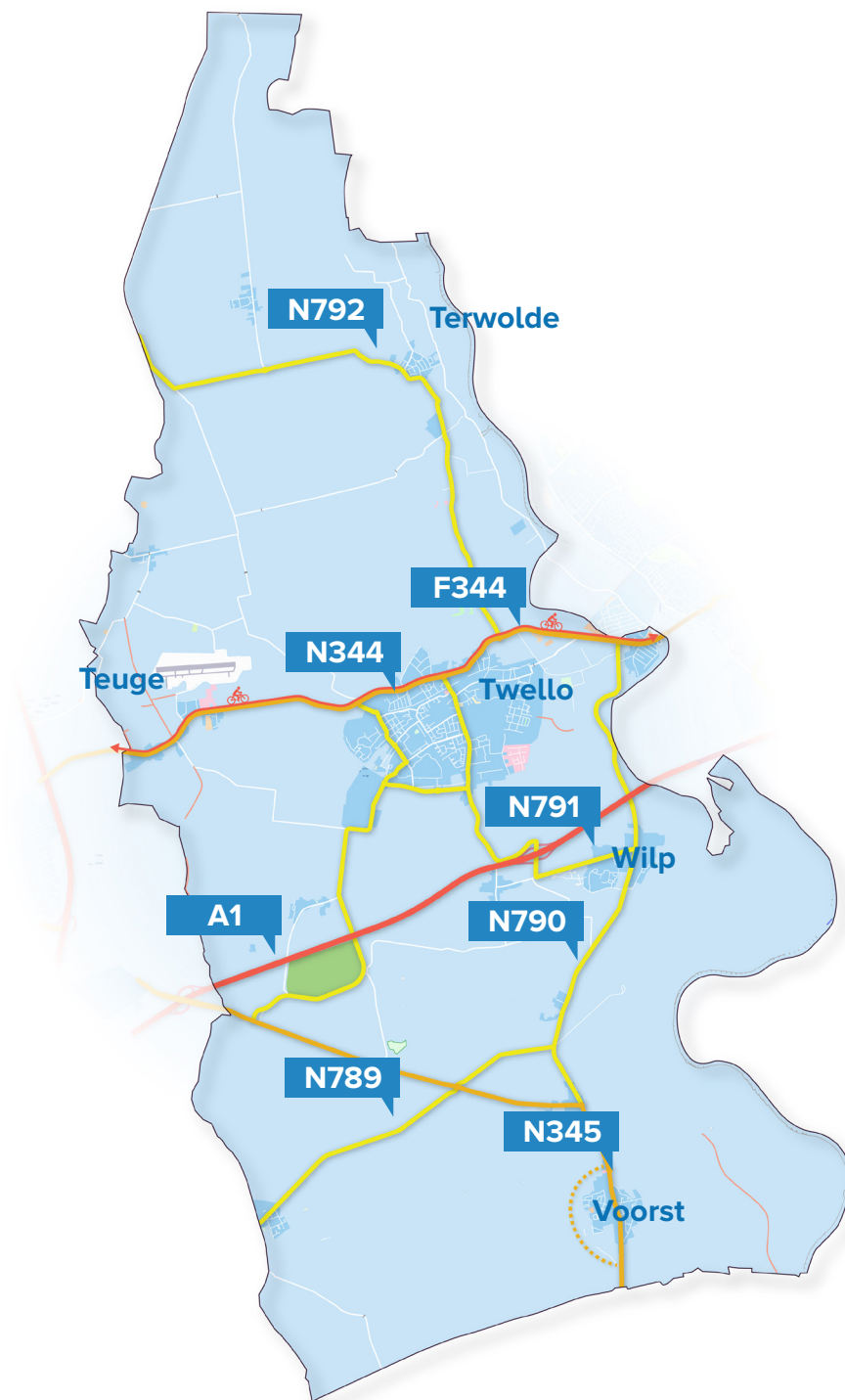
- ✓ Enkweg – Voorst
- ✓ Frans Halsstraat, Pr. Bernardstraat – Twello
- ✓ Stationsstraat Noord – Twello
- ✓ Duistervoordseweg West – Twello
- ✓ Kruisweg, Parkelerweg – Twello
- ✓ Bosweg, Lariksweg – Klarenbeek
- ✓ Dorpsstraat, Vaassenseweg – Terwolde
- ✓ Molenveld – Twello
- ✓ IJsbaanweg – Twello
- ✓ Kolkweg, Everwijnstraat – Terwolde
- ✓ Smittenbergstraat – Wilp
- ✓ Korenmolenweg - Twello
- ✓ Penninksweg - Twello
- ✓ Martinusweg - Twello
- ✓ Karel Doormanstraat - Twello
- ✓ Kervelstraat - Voorst
- ✓ Kweekweg - Steenenkamer
- ✓ Kerkstraat/Beentjesweg - De Vecht
- ✓ Middendijk - Nijbroek
- ✓ Molendwarsstraat - Twello
- ✓ Jan van Galenstraat eo - Twello
- ✓ Witte de Withstraat - Twello
- ✓ Schakerpad - Twello
- ✓ Duistervoordseweg Centrum - Twello
- ✓ F344, snelfietsroute
- ✓ Herinrichting - Wilp- Achterhoek
- ✓ Herinrichting - Posterenk



<<De gemeente Voorst kent op het onderliggend wegennet geen knelpunten ten aanzien van de doorstroming.>>

In de gemeente Voorst ligt een aantal provinciale en gemeentelijke wegen die van belang zijn om de kleine kernen in de gemeente te ontsluiten en met elkaar te verbinden. De drukste gemeentelijke weg is de Rijkstraatweg in de kom van Twello. De Rijkstraatweg is de doorgaande weg die van oudsher Deventer met Apeldoorn verbindt. Ook de H.W. Iordensweg is een drukke gemeentelijk weg door de kom van Twello. De drukste provinciale weg is de N345 tussen Zutphen en Apeldoorn en de N344 door Teuge. Hier liggen de intensiteiten boven de 10.000 motorvoertuigen per uur en het vrachtwagenpercentage tussen de 5% en 10%. Naast deze twee provinciale wegen liggen nog een viertal andere provinciale wegen binnen de gemeente grenzen (N789, N790, N791 en N792). Ook deze provinciale wegen kruisen dorpskernen of kennen veel lintbebouwing. Echter op deze wegen ligt de verkeersintensiteit lager dan op de N345. Al deze wegen kennen geen problemen ten aanzien van de doorstroming. De A1 vormt wel een knelpunt in het verkeerssysteem. Deze weg van het Rijk zal de komende jaren worden verbreed. Tot die tijd zal de filevorming toenemen met als gevolg ook het uitwijkende verkeer over bijvoorbeeld de H.W.Iordensweg, de N344 en de N792.

Over het gebruik van fietspaden zijn geen gegevens bekend.



<<Voorst is verkeersveiliger geworden, maar nog niet veilig genoeg.>>

In het GVVP 2009 is de landelijke doelstelling van destijds overgenomen (zie kader).

Doelstelling Nota mobiliteit

Nederland behoort tot de meest verkeersveilige landen van Europa. Ondanks de groei van de mobiliteit, verbetert de verkeersveiligheid. Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid in de periode tot 2020 door een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het nationale doel voor 2010 is:

- een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 900 doden in 2010 (ten opzichte van 2002 is dat een daling van ruim 15%) en een reductie tot maximaal 640 doden in 2020;
- een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 (ten opzichte van 2002 is dat een daling van 7,5%) en tot maximaal 13.500 ziekenhuisgewonden in 2020;
- het behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie in 2010 en 2020.

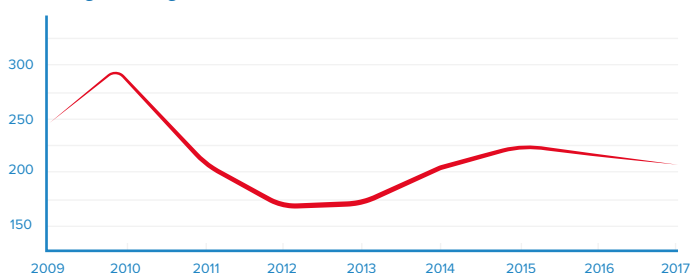
Voor de gemeente Voorst is een uitgebreide analyse gemaakt van de ontwikkeling ten aanzien van de verkeersveiligheid. Op basis van deze analyse kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Een blackspot is een locatie met 6 ongevallen met zwaar gewonden in 3 jaar. Op basis van deze definitie zijn er in de gemeente Voorst geen blackspots.
- Het aantal ongevallen op gemeentelijke wegen in Voorst is van 113 in 2014 flink afgenomen naar 71 in 2017 (een afname van 37%).
- Het aantal slachtoffers op gemeentelijke wegen schommelt afgelopen jaren rond de 17 slachtoffers per jaar.
- Het aantal dodelijke slachtoffers op gemeentelijke wegen is in de jaren 2016 en 2017 nul terwijl in 2014 en 2015 respectievelijk 2 en 3 dodelijke slachtoffers te betreuren waren.
- Opvallend is dat in de gemeente Voorst veel jonge verkeersdeelnemers (rond 20 jaar) betrokken zijn bij ongevallen. Landelijk is ook een piek te zien bij de oudere (70+) verkeersdeelnemers. Deze trend is in Voorst niet zichtbaar.
- De verdeling van het aantal slachtoffers over de vervoerswijzen in Voorst is gelijkwaardig aan het landelijk gemiddelde.
- De Molenstraat bij de spoorwegovergang en de afbuiging naar de Frans Halsstraat is de meest verkeersonveilige locatie in gemeente Voorst. De spoorwegovergang vormt een barrière in de doorstroming, de vormgeving sluit niet aan bij het gebruik van de weg en wordt als onveilig ervaren door weggebruikers en omwonenden.

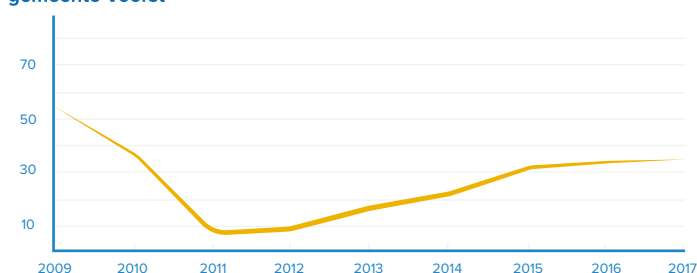
Snelheidsovertredingen: op verschillende wegen in de gemeente Voorst worden snelheidsovertreding van 10 km/uur of meer gemeten.

Slotconclusie voor het onderwerp verkeersveiligheid is dat in de afgelopen tien jaar lichte verbetering zichtbaar is. Om deze trend door te zetten is en blijft aandacht voor dit thema wenselijk.

Aantal ogevallen gemeente Voorst



Aantal verkeersslachtoffers gemeente Voorst



Leefmilieu

<<Rondweg Voorst en geluidscherm Posterenk zijn gerealiseerd.>>

In het GVVP is de doelstelling opgenomen om het scherm bij Posterenk te realiseren. Dit scherm is gerealiseerd. Daarnaast is in het GVVP opgenomen dat het leefmilieu integraal onderdeel uitmaakt van het ontwerpproces bij reconstructies en aanpassingen aan verkeerssituaties. Ook is inmiddels de Rondweg Voorst gerealiseerd waarmee een groot deel van de overlast uit het dorp verdwijnt. Aanvullend zijn er geen maatregelen getroffen op het wegennet van de gemeente. Er is nergens stil wegdek toegepast. De gemeenteraad heeft recent ook een besluit genomen om middelen beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Randweg Twello en aanvullende maatregelen in de kern. Dit zal een positief effect hebben op het leefmilieu in de kern. Ook de gerealiseerde 30 km-zones hebben een positief effect op de leefbaarheid in de dorpskernen.

Parkeren

<<De gemeente Voorst kent geen grote parkeer problemen, op straatniveau wordt soms parkeerdruk ervaren.>>

De gemeente voorst kent geen betaald parkeren. In het GVVP 2009, is het volgende opgenomen ten aanzien van parkeren: " In de bestaande woonwijken neemt het aantal auto's per woning dat op de openbare weg wordt geparkeerd langzaam maar gestaag toe. Steeds vaker krijgt de gemeente vragen om in straten, of delen van woonwijken de hoeveelheid parkeerplaatsen uit te breiden. Wij constateren dat door het toenemende autobezit, het gebruik van garages voor andere doeleinden en de aanwezigheid van bedrijfswagens in de woonwijken de behoefte aan parkeerruimte stijgt. Wij zijn van mening dat bewoners elkaar hierop kunnen aanspreken, in plaats van een ongebreidelde aanleg van parkeerruimte door de gemeente. De aanleg van meer parkeerruimte gaat vaak ten koste van het groen in de wijk en de stedenbouwkundige kwaliteit. Dat is niet wenselijk, omdat het groen en ruimtelijke omgeving bijdraagt aan de leefbaarheid, de uitstraling en de kwaliteit van de wijken.". Uit het parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng van 2015 blijkt dat er geen tekort aan parkeerplaatsen is in Twello.



Openbaar Vervoer

<<Station Twello functioneert goed, overige OV heeft sociaal karakter.>>

In het kader van deze evaluatie is geen analyse gemaakt van het OV-gebruik. Echter op basis van waarnemingen kan geconcludeerd worden dat het huidige treinstation goed gebruikt wordt en een aanwinst is voor de gemeente. Het OV-systeem wordt gecompleteerd met PlusOV. PlusOV heeft vooral een sociaal karakter en is fundamenteel voor de mobiliteit van inwoners die hierop zijn aangewezen. Op de informatieavonden kwam het OV een aantal keren ter sprake, met name de OV-ontsluiting van de kleine kernen. De aanvullende dienst is ook beschikbaar voor mensen die niet aangewezen zijn op de WMO. Deze betalen een ander tarief. Mogelijk is de bekendheid hiervan gering.

Smart & clean mobility

<<De gemeente Voorst loopt achter op het landelijke gemiddelde ten aanzien van elektrisch rijden en het gebruik van de deelauto.>>

Smart & clean mobility zijn de huidige trends op het gebied van duurzame mobiliteit. De gemeente Voorst blijft achter bij het aantal elektrische auto's: 50% op het landelijk gemiddelde en 30% op het provinciaal gemiddelde. De gemeente heeft maar twee openbare laadpalen. Het aantal semi-publieke laadpalen, 40 stuks, is afgelopen 3 jaar niet gestegen. Voorst is deelnemer van provinciale aanbesteding laadpalen waardoor ontwikkeling wordt gestimuleerd. Ook is een groot deel van het wagenpark van de gemeente elektrisch.

Ook het aantal deelauto's blijft in de gemeente Voorst iets achter op het landelijk gemiddelde. Het aantal deelauto's ligt 10% onder het gemiddelde van Nederland. De gemeente Voorst is aangesloten bij de regionsamenwerking Cleantech Regio, waardoor kansen voor slimme en schone mobiliteit in samenhang met partners worden benut.



4

Deskundigen uit het veld

<<Het GVVP, 2009 geeft voldoende handvatten om in de dagelijks praktijk te gebruiken, maatwerk met de bewoners/gebruikers blijft van groot belang.>>

Bij de derde pijler van deze evaluatie zijn de deskundigen uit het veld aan het woord. Door in gesprek te gaan met deskundigen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur is inzicht gekregen in de ervaringen met het GVVP uit 2009. Er is gesproken met de volgende deskundigen:

- Politie;
- Cumela (branchevereniging voor bedrijven in groen, grond en infra);
- Gemeente-ambtenaren van verschillende disciplines.

De politie geeft aan dat zij graag meer eenduidigheid ziet in het wegbeeld en bij reconstructie meer aangesloten wordt bij de richtlijnen. In gesprek met de politie is van de verschillende wegen de huidige inrichtingsvorm besproken. De politie streeft naar meer eenheid in het wegbeeld en leesbaarheid van de weg.

De wensen van de politie staan soms haaks op de wensen van de beleidsambtenaren die juist ook kijken naar ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Dit is een klassiek spanningsveld tussen functionaliteit en vormgeving. Uit de interviews blijkt dat de integrale aanpak die de gemeente Voorst voorstaat leidt tot een integraal ontwerp waarin alle aspecten evenwichtig een plek krijgen in het ontwerp. Maatwerk wordt geboden en afgestemd met de bewoners tijdens inloopbijeenkomsten.

Vanuit de agrarische sector komt de vraag om maatwerk te leveren om maatregelen voor snelheidsreductie in te passen. Ook ziet zij graag meer aandacht voor het scheiden van het gemotoriseerde verkeer en fietsers. De fietsersbond sluit hierop aan en vraagt meer aandacht voor de fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom. Zij geven ook een aantal specifieke knelpunten waarvan zij graag zien dat deze een plek krijgen in het nieuwe beleid. Een voorbeeld hiervan is de gevaarlijke fietsersoversteek in de N345, Zutphensestraat-Kruisallee.



In het algemeen wordt door de beleidsambtenaren aangegeven dat het GVVP voldoende handvatten geeft om de dagelijkse werkzaamheden uit te kunnen voeren. Ook gaven zij het belang aan om ook bewoners vroegtijdig in het ontwerpproces te blijven betrekken.



WACHT

WILLENVE

MULTIMATE

DECRONCLASSIC

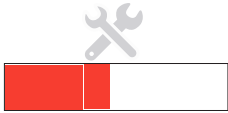
WURSTEN



5

Conclusies en aanbeveling

GVVP 2009 Terugblik



Verkeersveiligheid: De afgelopen 10 jaar zijn er verschillende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren: Invoeren 60 km en 30 km-zones. Ook zijn er fysieke aanpassingen gedaan aan de infrastructuur. De statistieken laten een beperkte verbetering zien van de verkeersveiligheid. De laatste jaren is er weer spraken van een verslechtering van de verkeersveiligheid ten opzichte van het beste jaar (2013). Serieuze aandacht voor dit thema blijft noodzakelijk. Ook leeft dit thema sterk onder de bevolking.



Fietsen: De afgelopen jaren is er flink geïnvesteerd in het fietsnetwerk. Zo zijn verschillende recreatieve fietspaden en de Snelfietsroute F344 gerealiseerd. Ook krijgt de fiets volop aandacht bij de inrichting en reconstructie van wegen. In samenhang met de verkeersveiligheid blijft dit een belangrijk thema om ook in het nieuwe beleid aandacht aan te besteden.



Openbaar Vervoer: De openbaar vervoervoorzieningen in Voorst zijn goed te noemen. Het station Twello wordt goed gebruikt en is zowel per auto als fiets goed bereikbaar. De buurtbus vervult het noodzakelijke openbaar vervoer om het buitengebied voor iedereen bereikbaar te houden. Richting de toekomst zijn er technologische ontwikkelingen die het openbaar vervoer efficiënter en meer klantgericht maken. Voor de gemeente Voorst is het van belang deze ontwikkelingen te volgen voor een toekomstbestendig vervoersaanbod.



Parkeren: Het gevoerde parkeerbeleid is effectief en past bij de schaal van Voorst. Aandachtspunt is de verblijfskwaliteit van het centrum van Twello versus de bereikbaarheid/gemak van het parkeren voor de deur.



Mobiliteitsmanagement: De gemeente zelf heeft hier weinig invulling aangegeven. Via de regio zijn er verschillende initiatieven geweest om bij de grotere bedrijven te zoeken naar optimalisaties van de bedrijfsmobiliteit. Ook hier geldt dat het volgen van mobiliteitsontwikkelingen in de toekomst kansen biedt om hier meer invulling aan te geven (smart mobility) en hier als gemeente het goede voorbeeld in te geven.



Ruimtelijke ontwikkelingen: de gemeente heeft de afgelopen 10 jaar een grootdeel van de woningbouw opgave gerealiseerd. Hierbij hebben zij de uitgangspunten uit het GVVP 2009 gehanteerd.



Recreatie en toerisme: Er zijn verschillende fiets- en wandelpaden gerealiseerd. Het fiets- en wandelnetwerk is nog niet af. Verbeteringen en uitbreidingen zijn ook richting de toekomst wenselijk.



Leefmilieu: het scherm bij Posterenk is gerealiseerd en de rondweg Voorst is gerealiseerd. Ook zijn de 30 km/uur en 60 km/uur zones ingevoerd. Verder zijn er geen (geluid)maatregelen genomen om het leefmilieu te verbeteren.



Vervoer gevaarlijke stoffen: Uit de evaluatie zijn hier geen aandachtspunten naar voren gekomen.



Monitoring: de gemeente monitort het netwerk voortdurend door de ongevallen registratie bij te houden, verkeerstellingen uit te voeren en klachten te analyseren. In de toekomst kunnen deze activiteiten worden voort gezet.

Verkeersveiligheid

Uit de evaluatie blijkt dat verkeersveiligheid een belangrijk thema is en blijft. Tijdens de inloopbijeenkomsten is een aantal knelpunten genoemd. De knelpunten hebben betrekking op kruispunten, fietsroutes en oversteekvoorzieningen. Een groot deel van de genoemde knelpunten heeft geen betrekking op de gemeentelijke wegen, maar op provinciale wegen. Het nieuwe verkeersbeleid biedt een kans om de rol van stakeholder richting Provincie en Rijk meer richting te geven.

Aanbeveling:

- Doorgaan met wegen inrichten conform Duurzaam Veilig;
- Inzetten op randweg Twello ter ontlasting van de kern Twello;
- Inzetten op naleving maximumsnelheid op plekken met klachten en/of medegebruik fietsers;
- Uitwerken rol en visie op knelpunten op provinciale wegen;
- Aandacht voor subjectieve verkeersonveiligheid en gedragsbeïnvloeding;
- Aanbevelingen onderzoek "Een verkeersveilig en leefbaar Twello, dd. 16 november 2016, RHDHV" verwerken in nieuw beleid.

Bereikbaarheid

Op de gemeentelijke wegen zijn er geen doorstromingsknelpunten. Op het provinciale wegennet in de gemeente Voorst vormt alleen de N345 bij de Kar een bereikbaarheidsknelpunt. Op Rijkswegniveau is de A1 een knelpunt. De A1 kent dagelijkse files. Wanneer de A1 vaststaat leidt dit tot sluipverkeer in de kernen van de gemeente. Met de verbreding van de A1 in de verschillende fasen moet dit probleem sterk verminderen en zich alleen bij calamiteiten voordoen.

Aanbeveling:

- Sluipverkeer ontmoedigen/tegengaan en samen met de provincie en de regio zorgdragen voor een robuust onderliggend wegennet.

Leefmilieu

In het vorige GVVP 2009 is de aandacht voor leefmilieu onderbelicht. De nieuwe omgevingswet maakt het mogelijk om hier meer maatwerk te leveren ter verbetering of behoud van het huidige leefmilieu.

Aanbeveling:

- Thema leefmilieu (luchtkwaliteit en geluidhinder) in het kader van de nieuwe omgevingswet nader uitwerken;
- Inzetten op maatregelen ter beperking van overlast A1.

Participatie

Tijdens inloopbijeenkomsten in het kader van deze evaluatie gaven de verschillende burgers aan of wel heel tevreden te zijn of juist zeer teleurgesteld te zijn en alles wat daar tussenin zit. Het spanningsveld tussen het gevoel van verkeersonveiligheid (subjectief) en de feitelijke verkeersonveiligheid (objectief) hangt hier sterk mee samen.

Aanbeveling:

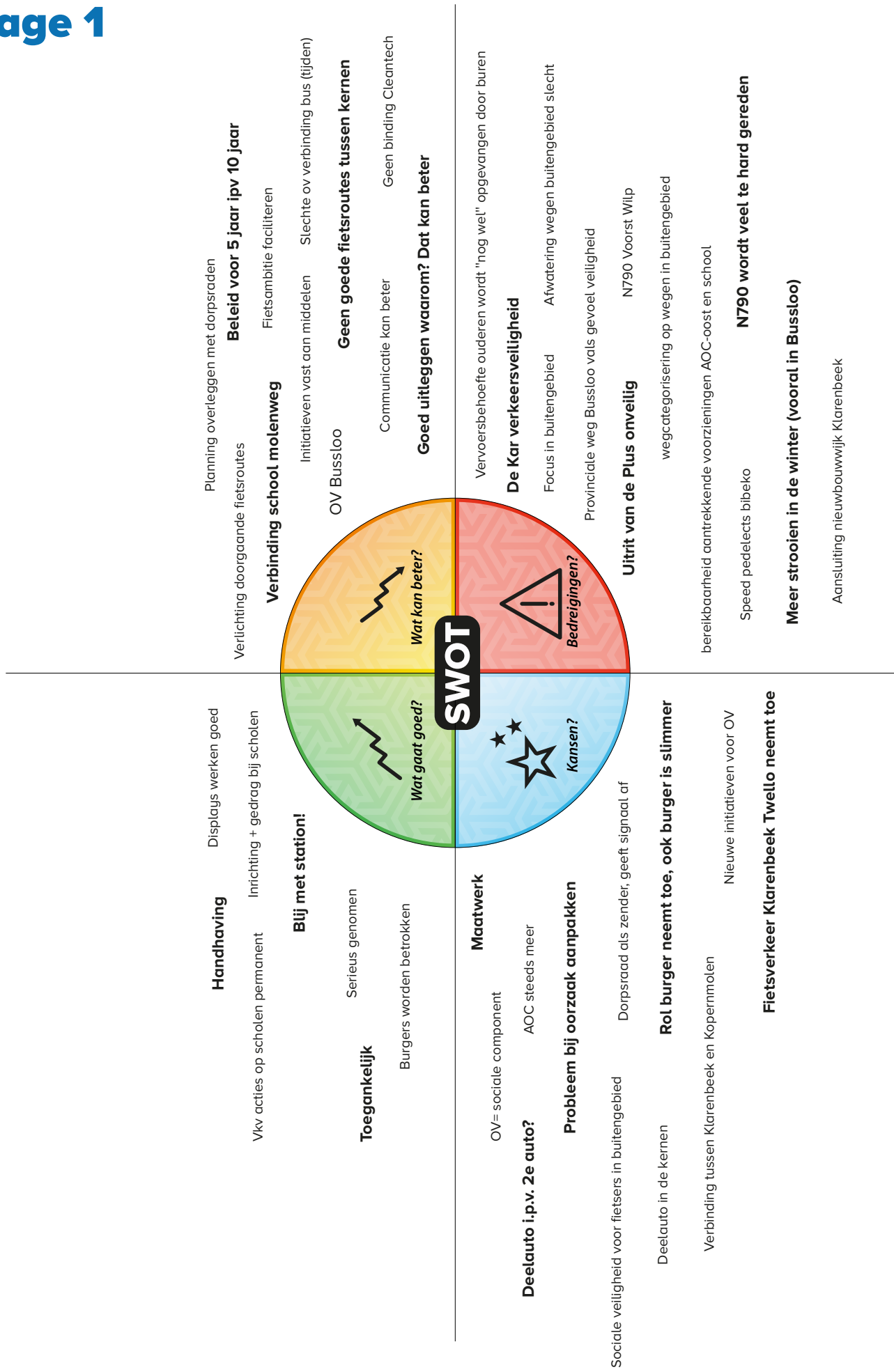
- Verder professionaliseren van het omgevingsmanagement.
- Ruimte houden voor ruimtelijk maatwerk, maar altijd vanuit deskundigheid, afwijken van de richtlijnen mag mits goed doordacht door professionals;

Smart mobility en Cleantech

In het GVVP 2009 is dit thema onderbelicht. De gemeente loopt achter op de ontwikkeling van het gebruik van de elektrische auto en de deelauto. Zowel voor het OV en voor het traditionele vervoer per auto en fiets bieden de huidige (technologische) ontwikkelingen kansen.

Aanbeveling:

- Nieuwe beleid duurzaamheid en smart mobility expliciet aandacht geven. Aanhaken op initiatieven van de Cleantech.
- Ontwikkelingen volgen en kijken wat past binnen de aard en omvang van de gemeente.



Enkweg Posterrenk steop houdt op. graag loopstrook maken
Minder oversteekplaatsen fietsers (dat je niet om rechtdoor te gaan moet oversteeken)

Beter aangeven oversteekplaatsen fietsers Busloo school **Verbetering effectiever OV**

Kijkindekernen.nl Fietspad Molenallee te donker en te smal en onoverzichtelijk

Inspraakmomenten provincie verbeteren Enkweg Posterrenk slecht passeren

Blijven inzetten op fietsinfra Verbetering bestrating Posterrenk t.b.v. geluid

Deventerweg verlichting gevaarlijk De inwoner draagt wat aan. maar krijgt geen terugkoppeling

Geluidsoverlast A1 gemeente dient te bemiddelen tussen bewoners en provincie

Provincie heeft haar plannen al klaar Hardrijden Deventerweg

Overload aan informatieborden Bestrating Posterrenk

Fietspaden Fliert staat geen bordje Twello? Richtlijnen en regels vs. wensen inwoners

Bocht Fliertweg na viaduct gevaarlijk

Waarom fietspaden weg?

Voorbeelden en ervaringen i.p.v. verhaal gemeente

Planning aanleg/herontwikkeling OV plus

Communicatie (leg uit wat je doet) Binnenweg Wilp

Verlichting en takken? waar kan je het melden? communicatie?

30 zone en landbouwverkeer sturen

Geen terugkoppeling zorgt dat bewoners afhaken

Rotonde centrum dorp Rondweg Twello -> 80 -> 60 invloed op routekeuze

Geluidsoverlast A1 Te hard rijden Mollenallee en Rijkstraatweg (borden?)

Telefoongebruik tijdens autorijden

Omlleiding Svenheer brengt gevaren met zich mee

Speed pedelecs snelheid

Te hard rijden in Wilp heeft geen consequenties

scootmobiel bij 80kmh weg Toenemende drukte fietsweg

Wrachtwagens kunnen nergens meer stilstaan en staan in de weg

Mensen willen achter grote hagen wonen.. gevaarlijk

Situatie bocht bij de pomp (meerdere malen aangegeven)

Voordersteeg niet fijn om langs te fietsen

A1 carpoolplaats vrachtwagens is dicht. nu parkeren ze overal

Oversteek h.w. jord. - fliertweg gevaarlijk voor fietsers

Bezuiniging planmatig onderhoud struiken en bomen.

Duidelijke bebording hogesnelheidsfietsen Twello

Korte lijnen = direct resultaat OV buurtbus nog wel prima

Van actiegroep naar partner (Korenmolenvweg) Wilp helpt

Persoonlijk contact is een pré Verkeersmaatregelen evenementen vb. Ground Zero top!

Op en ofrit A1 hadiantanden en vluchtheuvels top! **Buurtbus vrijwilligers**

Fietspaden gemeente

Fietspaden

Uitleggen van besluiten

Weinig stoplichten

Waarschuwing ontwerp rode led driehoek op weg Handhaven op snelheid

Fietsleen vanaf stations, via app registratie Kijkindekernen.nl

Rotondes groen uitbesteden aan hoveniers Uber?

Omlleidingsverkeer op snelheid wijzen Ontwikkeling wandelpaden Posterrenk

Gevoel vs. feitelijke veiligheid Nieuwe fiets en wandelpaden posterrenk bij verbreding A1

Zelfrijdend nog in de kinderschoenen

Grote hoeveelheid fietsers op Wilpse klei

Belijning van wegen geeft geluidsoverlast

Geluidsschermen met zonnepanelen Drempel verlichting LED

Laadpalen in gemeentebeleid? Ja! Te hoge hagen bij kruispunt bespreekbaar maken door gemeente

Handhaving? Hemelvaart? parkeren dan overal in het dorp **Deelauto: 'Wilp helpt'**

Fietsverbinding Enkweg Posterrenk (twello-busloo) Eigen inwoners opvoeden (snelheid)

Een aanspreekpunt- een overzicht Parkeerplaatsen Rijkstraatweg (suitsupply) belangenvereniging houden

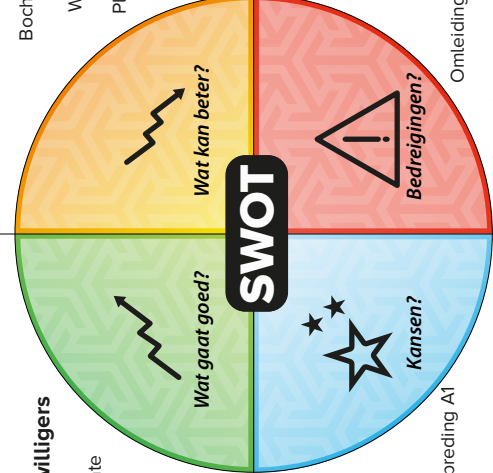
Fietsroute Apeldoorn-Deventer via A1 Kan de gemeente fietspaden plaatsen i.p.v. bon een brief

de gemeente moet aanspreekpunt zijn Hulpverlening met drones

Matrixborden activeren Attenderen op snelheid (gedrag)

Gedrag veroorzaakt veel problemen

Bewoners informeren over samenwerking tussen provincie en aemeente



max snelheid voor landbouwvoertuigen
 parkeren op straat zonder trottoirs gevaarlijk voor ouderen en kinderen
 Maken verbod op fietspaden en stroken
 Fietsbelijning stopt abrupt bij Maarten Tromplaan
 Wrachtwagens nemen sluiproute om weegpunt A1 te vermijden
 Fietsen meer aandacht geven
 Uitbreiding Fliert en 't Holthuis de schaker
 Voordensteeg aanpassen grens bebouwde kom
 el. vervoer weinig impact op mobiliteit en ruimtelijke ord.

Uniformiteit in verkeersmaatregelen
 Hw Jordensweg vanuit Posterenk onder viaduct onduidelijk
 Toename ongelijkvloerse kruisingen ivm treinverkeer
 max snelheid fietspaden
 Actualiteit verkeersmodellen (nu uit 2008)
Bewoners inlichten over plannen

Kantstrepen op buitenwegen
 Voorstersteeg wordt drukker en heeft geen apart fietspad
 Handhaving is wel degelijk van belang
 Voldoende brede fietspaden
 Handhaving ingevoerd beleid
 Dorpswegen niet gebruiken als doorgaande weg maar om kernen heen
 lets wat je echt niet wil is handhave

Leerlingenstromen richting veluwscollage
 Gebruik bestaande netwerken en belangenverenigingen
Beter handhaven op snelheid
 Gevaarlijke situatie Molenstraat bij spoor
 krp medisch centrum
 Rotondes fietsers wel en daar niet voorrang
 Burg vd Feltzweg erg druk ombouwen naar woonstraat
 Actualiteit verkeerscijfers

Straten eenrichting maken
Vele drempels slecht voor landbouwverkeer
 Burg vd Feltzweg niet veilig (combi fiets en auto)
 Verlichting fietspad rijksstraatweg teuge
 Onderhoud groen icm fietsers (bomen hoger snoeien)
 Kruising middendijk kadijk
 Fietspad snelfietsroute langs prov weg erg smal
 Recreatieboorden moeten groter

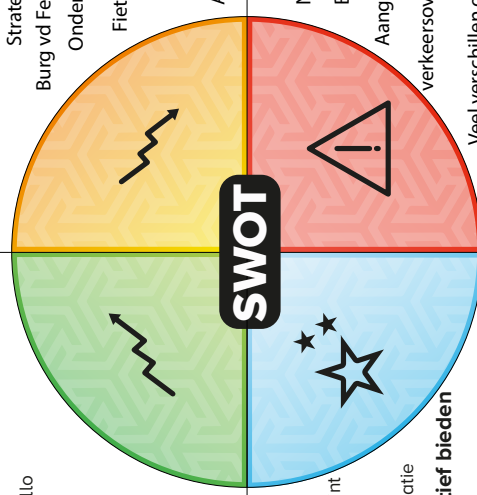
Klachten serieus nemen
 Beter controle op vlakheid wegdek
 Fietsers nu de voorrang bij rotondes
 Bermen goed aansluiten op de weg
 Alleen wegdek verlichten niet de rest (lichtvervuiling)
 Snelheid opvolging klachten

Groepen scholieren onderweg naar sv Twello gevaarlijk
 Nieuwe aanpak Aldi
 Verkeersgedrag verandert snel
 Ov zal veranderen maar hoe
 Brutale fietsers en automobilisten
 Geen integrale afweging beleid
 Aangesloten blijven met landelijke campagnes
 Diversiteit van verkeersbeleid

Drempels in parallelweg bij rondweg voorst
 Infrastructuur nog niet voldoende afgestemd nieuwe schoolacties
 Veel verschillen op fietspad
 Recreanten vullen p-plaatsen van bestemmingen
 Mengen verkeersstromen H.W. Jordensweg gevaarlijk

autoverkeer wordt niet minder
 Wat is effect verplaatsing veluws college en bedrijventerrein molenstraat
Elektrische fiets ouderen en kinderen
 Pakketpost
 bestemmingsverkeer twello + busverkeer + scholieren
 Hoge snelheid de zanden en rijksstraatweg
 Woonwerkverkeer steeds verder weg

Moet een beleidsplan voor 10 jaar geleden?
 Geld te weinig gebruikt voor innovatie
 Inrichting 30 kmu weg
 Bewust maken inhaalacties
landbouwverkeer vs toeristisch verkeer
 Niet goed om alle auto's uit centrum te halen
 In Twello kun je overal komen met de auto! kijk bv naar epe



Goed onderhoud wegen dorpscentrum
 Gemeente is toegankelijk
 Politie bekendheid

Informatiestroom richting burger prima
 Toeristische fietspaden
 Verlichting Teuge
Treinstation

Grassteen in de berm bij smallere wegen
 parkeren in Twello
 Alle kernen goed bereikbaar
Mooie fietspaden

Gemeente goed benaderbaar
 Zodra er werk uitgevoerd wordt is dit kwalitatief goed
Goede verbindingen naar Apeldoorn Deventer OV

Transparant over mogelijkheden wanneer je met blanco vel begint
 elektrisch
 Duurzaam vervoer mogelijk maken

Preventief gedrag beïnvloeden
 Promoten sociale controle
 Promoten groene recreatie

Kwetsbare deelnemers alternatief bieden
 Delen van mobiliteit
 Verkeersstromen reguleren met bv rode fietsstroken
 Verkeersgedrag onder de aandacht brengen op scholen

App voor samen reizen Uber?
 Voordersteeg verbreden fietspaden
Routes voor ebikes
 Reduceren het faciliteren van autogebruik
 Inrichting infrastructuur afstemmen op toekomst. ontwikkelingen

Meer vrijliggende fietspaden
 Fietsers voorrang
 scenarios bereikbaarheid tgv ontwikkelingen
 Snelheid eruit door bochten in de weg
 Pilotprojecten toepassen vb energie en wegdek
 randweg heeft impact op wegen in twello
Zelfrijdend busje dorp naar station

Mensen informeren over verkeersgedrag
 Goede opvolging communicatie
 Groenonderhoud fietspaden opnemen in plannen
Mobiliteit als een service
 Probeer vrachtverkeer uit twello te krijgen

Autoverkeer uit winkelstraat
 Dynamische verlichting
 Fluoriserende belijning
 Groenonderhoud fietspaden opnemen in plannen
 Probeer vrachtverkeer uit twello te krijgen

Dynamisch beleid per jaar bekijken
 Borden op de weg bij bijv maaisseizoen
 Goede fietsvoorzieningen aanleggen buitengebied naar school
 Goede fietsvoorzieningen aanleggen buitengebied naar school
 Geluidsscherm A1 tnt de noord Posterenk

Meer informatie over wat gaat gebeuren. bv dorpscontactpersoon

Communicatie vanuit gemeente verbeteren

Handhaving snelheid vrachtauto's inhalen flitspaal Handhaving ook daadwerkelijk handhaven

Aandacht voor op- en afrit a50 Landbouwverkeer dikke banden + machines gaat niet samen met de fiets

Vrachtkverkeer via Rozendaalseweg niet meer over Twelloseweg Woonwijk dorpszicht op verkeerde locatie

Plannings publiceren Betrek burger eerder bij verkeersontwikkelingen

Verkeersremmende maatregelen Bandijk onderlangs fiets+wandelpad

Inspraakavonden provincie duidelijker

Twelloseweg en Dorpsstraat dramatisch

Provinciale weg veel te druk, moet rondweg komen Rol inwoners

Gevaarlijk kruispunt vaassenweg brockhuijzerstraat Deventerstraat geen zicht op verkeer Flitspad langs A1

Zichtbaar maken aanwezigheid school Periodeiek handhaven Twelloseweg dorpsstraat

Schoolstraat gevaarlijk

Binnen bebouwde kom naar 30 **Snelheid op de Bandijk** Inrichting rotondes

Landbouwverkeer controleren Toename spitsverkeer?? handhaving? gevaarlijke situaties

Parkeren bij de school terwolde (meer regulering) navigatiesystemen route van a50 deventer ontlasten

Elkaar aanspreken op gedrag

Vanaf Deventerweg richting Twelloseweg staat geen spiegel meer

Schoolomgevingen actie school, actie ouders, actie gemeente Terugkoppeling na een vraag gaat slecht

Goede bewegwijzering voor fietspaden Bandijk fietsers gevaarlijk in het donker

Waar blijft de rondweg? **Fietsers op de dijk (autos rijden te hard)**

Kwabbenburgerweg, verschillende meldingen en geen actie Gemeente versus provincie

Hoe worden prioriteiten gesteld door gemeente?? Gemeente toezicht en handhaving

Schoolomgeving samenwerking school - gemeente Taxi terwolde

Kuiperstraat vanaf dijk gevaarlijk Bandijk = einde fietsstroken Autoluw maken dijk

Verkeersgedrag, verdiep je erin hoe je de burger bereikt

Wegversmalling bij dumpzaam: klopt niet! Snelheid vertragende maatregelen

Hardrijdende voertuigen vooral in oogsttijd

Snelheid Twelloseweg

Hardrijders Deventerweg Navigatie vrachtkverkeer leidt door Terwolde

Deventerweg wegdek heel hoog teljike aftoep met stenen Veiligheid rondom Bongerd

Deventerweg teveel lantaarns en te fel licht Provincie meting gem 60 kmu Twellose weg

Kruispunt deventerweg dorpsstraat gevaarlijk Hoge snelheden binnen bebouwde kom

Landbouwverkeer rijdt erg hard

Motoren op de dijk veroorzaken overlast

Toestroom sluijpvverkeer door hogere verkeersintensiteit Navigatiesysteem Het wordt drukker

Sluijpvverkeer Zeer onveilige bocht Twellose weg dorpsstraat Gedrag

2 Dodelijke ongelukkig met vrachtwagens in ons dorp? Zwaar verkeer, lokaal agrarisch verkeer

Geen schoolzone Toenemende druk Twelloseweg Motoren over de dijk rijden te hard

Sluijpvverkeer a50-a1 Ochtendspits snelheid sluijpvverkeer **Bejaarden op elektrische fiets**

Dorpsstraat worden fietsers ingehaald met gevaarlijke situaties 27 kmh te hard voor fietsers

Dijk autoluw? Hoek dorpsstraat deventerweg gevaarlijk

Route naar school de flert is niet toegepast Martinusschool Twello parkeerprobleem

Bandijkflitspad gevaarlijk

Variatie snelheden en soorten op het flitspad

3e Ussebrug 'mobiliteit van de toekomst' Twelloseweg/Terwoldeweg nabij begraaflaats snelheid

Landbouwverkeer vs drempels Emistamate 2.50 m is zandweg kan dit niet anders?

Elektrische fietsen op buitenwege Speed pedelec gevaarlijk Veel doorgaand verkeer Terwolde

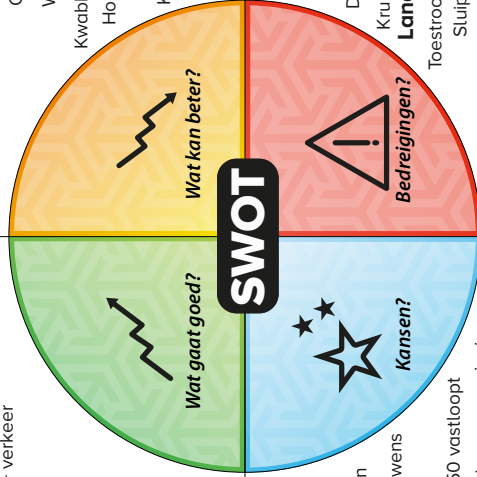
Bakfietsen twello sportzalen Forensverkeer Deventer -> A50 Meer e-bikes, meer fietsgebruik

Sluijpvverkeer van A1 naar A50 en andersom **Geen geluid elektrische auto is gevaarlijk**

Veel buitenlandse vrachtwagens Hoge snelheden binnen bebouwde kom

Deel 60kmh wegen blijft een racebaan Afstemming gemeente + nutsbedrijven

Weginrichting handhaven



Flitspad deventerweg lijkt duidelijker belijnd

Flitspad richting Twello

Bandijk Fiets langs twelloseweg Flitspad twelloseweg

Verkeerslessen op school

Flitspad Deventer Twello Verkeerslessen op school

Flitspaden + kerkepaden Afstemming woonwijk + verkeer

Ov is verbeterd

Iedereen kent Terwolde Ov is verbeterd Busjes OV

Wens: prijs voor gemeente over 10 jaar voor mob beleid

Duidelijk onderbouwd antwoord

Flitspaden Twelloseweg prima Sluijproute Provinciale weg A50

Betrokkenheid burgers

Goede handhaving politie

Mensen enthousiast maken voor OV

Alle zandwegen in Terwolde 30kmu Mensen enthousiast maken voor OV

Auto's krijgen meer veiligheid Aandacht voor kwetsbare groepen

Subjectieve onveiligheid Rijden op waterstof Snelheid elektrische fietsen verlagen

Rondweg Terwolde

Dorpsstraat gemeenteweg rondweg maken

School Terwolde - oversteekplaats+schoolzone is wens

Locatie sportzalen afstemmen op scholenlocaties Aangepaste snelheid schooltijden

Voorzieningen per kern in stand houden **Opladpalen** Incidentmanagement als A1 of A50 vastloopt

Deelauto's en fietsen Contact zoeken met burgers + gemeente naar provincie

Flitsuggestiestrook op indeling Lightrail door de gemeente **Aansluiting flitspad snelfietsroute**

Gemeente onderzoeken beïnvloeding navigatiesystemen Afspraken met verkeer (cumela, politie, loonwerkers)

Busje 's ochtends te klein voor leerlingen Gemeente aan google doorgeven dat het een autoluw gebied is

30 kmh zone voor kern terwolde

Permanente vervoerslus door de gehele gemeente

Kruispunt deventerweg aanpassen (hobbels) Schaapskudde op de Bandijk voor maal en verkeersremmer

Overleg constructie tussen school-gemeente en sv terwolde Toename woningbouw hoopt tot aanpassingen infra

Meer obstakels om snelheid eruit te halen Deventerweg minder lantaarns en groen licht ipv veel

Mobiele trajectcontrole **Smiley paal** Rotonde bocht twelloseweg dorpsstraat

Kant markeringen auto's denken dat dit een flitspad is

Veilige oversteek dorpsstraat naar nieuwe wijk Betrouwbaarheid OV

Optie route aangeven met borden betonfabriek Rondweg achter nieuwbouw

Smiley werkt goed Flitspaal Terwolde **Soort van dorpsplein in driehoek telister**

Verkeersbrigadiers versimpelen Sluijpvverkeer wren Oversteek van school in bocht

Duidelijkere oversteekplekken stoep Goede oversteekpunten maken H.W. Jordensweg en Twelloseweg

