



Integraal verkeers- en vervoersplan (IVVP)



Gemeente Montferland

Integraal verkeers- en vervoersplan (IVVP)

Datum	8 oktober 2020
Kenmerk	004910.20191119.R1.06
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Montferland
Titel rapport	Integraal verkeers- en vervoersplan (IVVP)
Kenmerk	004910.20191119.R1.06
Datum publicatie	8 oktober 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Gert Wassink, Kees Fijnaut, Alexandra Kluitman
Projectteam Goudappel Coffeng	Floris Frederix, Iris Lansink, Niels Voogt, Guido Scheerder

Inhoud	Pagina		
1	Inleiding	1	
1.1	Montferland	1	
1.2	Tijd voor een nieuw IVVP	3	
1.3	Doel van het IVVP	3	
1.4	Totstandkoming van het IVVP	4	
1.5	Opbouw IVVP	4	
2	Uitgangspunten	6	
2.1	Beleidskader	6	
2.2	Mobiliteitstrends	10	
2.3	Autonome ontwikkelingen in Montferland	11	
2.4	Resumé	13	
3	Inventarisatie	14	
3.1	Mobiliteitscijfers	14	
3.2	Verkeersongevallen	16	
3.3	Verkeersnetwerken	17	
3.4	Enquête resultaten	21	
3.5	Resumé	23	
4	Doelen en ambities	24	
4.1	Doelen en ambities	24	
4.2	Verschonen van verplaatsingen	26	
4.3	Verbeteren van de infrastructuur	27	
4.4	Veranderen van vervoerswijze	30	
5	Maatregelen	33	
5.1	Maatregelen fiets	34	
		5.2	Maatregelen auto 41
		5.3	Maatregelen openbaar vervoer 50
		5.4	Overige maatregelen 53
		5.5	Contouren voor een uitvoeringsprogramma 55

1

Inleiding

1.1 Montferland

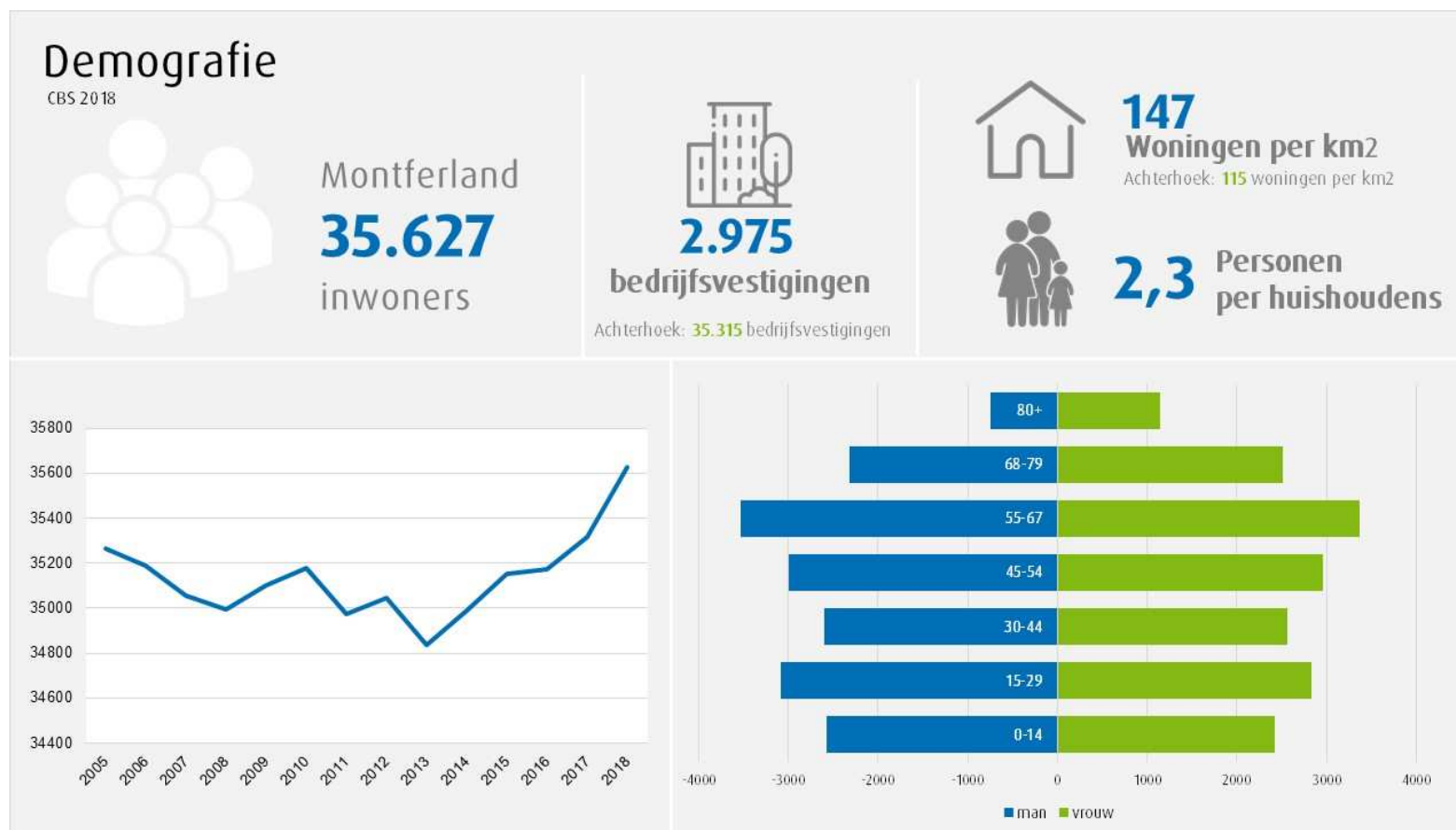
Montferland is een gemeente in het oosten van de provincie Gelderland. Montferland heeft een oppervlakte van circa 110 km², telt ruim 35.000 inwoners en ligt op de grens van de Gelderse regio's Achterhoek en Arnhem-Nijmegen. Aan de zuidzijde van de gemeente ligt de landsgrens met Duitsland. De gemeente heeft 12 kernen: Azewijn, Beek, Braamt, Didam, 's-Heerenberg, Kilder, Lengel, Loerbeek, Loil, Nieuw-Dijk, Stokkum en Zeddam.

Montferland is een agrarische en toeristische gemeente en sterk in trek bij internationale logistiek- en transportbedrijven. De gemeente ligt langs de A12 (de A3 in Duitsland), de verbinding tussen het Ruhrgebied en de Randstad. Door de gemeente loopt de A18, verbinding tussen de regio's Achterhoek en Arnhem-Nijmegen. De Rijnhaven in Emmerich ligt vlakbij. De gemeente heeft 2.975 bedrijfsvestigingen en de grootste bedrijventerreinen liggen in 's-Heerenberg en Didam.

De gemeente Montferland is een toeristische bestemming met bijvoorbeeld het middeleeuwse stadje 's-Heerenberg, kasteel Huis Bergh en het Montferland (het heuvelachtige bosgebied tussen de plaatsen Beek, Kilder, Zeddam, 's-Heerenberg, en de Duitse grens).

De gemeente Montferland heeft 147 woningen per km². Dit is hoger dan de regio Achterhoek en lager dan Arnhem-Nijmegen. Didam en 's-Heerenberg zijn de grootste kernen met de meeste maatschappelijke en winkelveorzieningen. De basisscholen liggen verspreid over de grotere kernen binnen de gemeente. Nabijgelegen voortgezet onderwijs is in Didam, Zevenaar, Doetinchem en Silvolde.

In figuur 1.1 zijn enkele kerncijfers van de gemeente Montferland opgenomen.



Figuur 1.1: De demografie van Montferland in enkele cijfers (CBS, 2018)

1.2 Tijd voor een nieuw IVVP

Het huidige verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Montferland is vastgelegd in het Integraal verkeers- en vervoersplan (IVVP). In dit IVVP uit 2013 'Montferland, meer dan verkeer' werd gestreefd naar een verkeers- en vervoerssysteem: waarin de mens de maat der dingen is en de infrastructuur in balans is met de omgeving. Daarmee dwingt de weg en haar omgeving het gewenste verkeersgedrag af.

Doordat Montferland verandert en nieuwe inzichten ontstaan, is het tijd voor een nieuw IVVP. In het coalitieprogramma 2018-2022 'Samen krijgen wij het voor elkaar!' geeft het College de opdracht om een nieuw IVVP op te stellen. De reden daarvoor is een groot aantal ontwikkelingen, zoals: de aanleg van de ontbrekende schakel bij 's-Heerenberg, de aansluiting van de A15 op de A12 (VIA15) en de gewenste inrichting van 30- en 60 km/h-zones.

De andere aanleiding voor een nieuw IVVP zijn de afspraken binnen het Klimaatakkoord. Als doel voor toekomstige mobiliteit wordt in het Klimaatakkoord genoemd: zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Samen met regio, provincie en marktpartijen is het ook aan de gemeente om hieraan invulling te geven. Het nieuwe IVVP is door zijn integraliteit en lange looptijd een goede bedding voor duurzame mobiliteit.

1.3 Doel van het IVVP

In de programmabegroting van de coalitie is de missie van de gemeente als volgt geformuleerd.

'Montferland is een gemeente waarin het prettig wonen, werken en recreëren is met een goede en veilige bereikbaarheid van kernen en voorzieningen'.

In dit IVVP is het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Montferland vastgelegd voor de periode 2020 tot en met 2030. Het geeft inzicht in wat de gemeente voor deze periode belangrijk vindt. De maatregelen die daarbij passen zijn geprioriteerd in het uitvoeringsprogramma.

Doel van dit IVVP?

Een evenwichtig beleid vastleggen voor verkeersveilige en duurzame verplaatsingen, naar onze dagelijkse bestemmingen en voor de groei van de gemeente. Dit IVVP is de basis voor het opstellen van jaarlijkse programma's van maatregelen voor een periode tot en met 2030.

Dit doel wordt uitgewerkt in hoofdstuk 4.

1.4 Totstandkoming van het IVVP

Dit IVVP is tot stand gekomen in drie fasen:

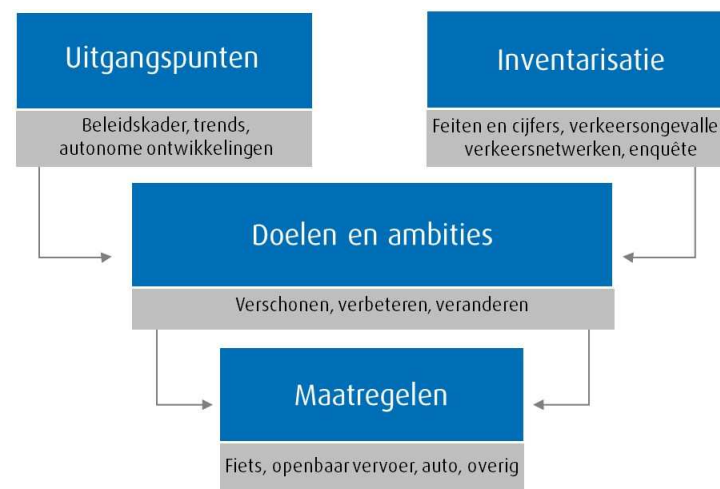
1. inventarisatie;
2. opstellen basisnota met contouren van doelen en maatregelen;
3. aanscherpen en uitwerken tot IVVP met uitvoeringsprogramma.

Tijdens de totstandkoming zijn inwoners en belanghebbenden op de volgende wijze betrokken:

- tafelgesprekken met diverse belanghebbenden, zoals: scholen, hulpdiensten, buurgemeenten, ondernemersvereniging (voorjaar 2019);
- enquête onder inwoners (juni/juli 2019);
- resultaten enquête teruggekoppeld in 4 avonden met inwoners (augustus/september 2019);
- informatieavond gemeenteraad over de uitkomsten van de enquête (september 2019);
- brede interne ambtelijke sessie met de relevante beleidsterreinen (oktober 2019);
- terugkoppeling hoofdlijnen IVVP aan belangengroepen tijdens twee avonden (november 2019);
- Opstelling concept IVVP (december 2019 / januari 2020);
- Vrijgave door college voor inspraak;
- Bestuurlijke behandeling en vaststelling.

1.5 Opbouw IVVP

Dit IVVP is opgebouwd vanuit het heden naar de gewenste toekomst met maatregelen die zijn geprioriteerd in het uitvoeringsprogramma. Dit betekent dat eerst wordt ingegaan op de uitgangspunten van dit IVVP. Dat is wat vast staat uit het verleden. Vervolgens is de huidige situatie geïnventariseerd. Dat is hoe het er nu voor staat. Op basis van de uitgangspunten en de inventarisatie zijn de doelen voor de gewenste toekomst geformuleerd. Om te werken aan deze doelen zijn aandachtspunten en mogelijke maatregelen benoemd. Deze opbouw is weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2: De opbouw van het IVVP

Dit IVVP is opgebouwd uit 5 hoofdstukken.

- Het eerste hoofdstuk is deze inleiding. Daarna volgt het IVVP de opbouw, zoals weergegeven in figuur 1.2.
- In het tweede hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen. Daarmee worden de vragen beantwoord: waar moeten we rekening mee houden en wat staat al vast en kunnen we niet veranderen? Achtereenvolgens gaat dit hoofdstuk in op het beleidskader, de mobiliteitstrends en de autonome ontwikkelingen.
- Het derde hoofdstuk is de inventarisatie. In dit hoofdstuk worden de vragen beantwoord: hoe is het nu in Montferland en hoe staat het er nu voor? Achtereenvolgens wordt ingegaan op mobiliteitscijfers, verkeersongevallen, verkeersnetwerken en de enquêteresultaten.
- In het vierde hoofdstuk zijn de doelen en ambities opgenomen. Nu we weten wat er vast staat (uitgangspunten) en hoe het er nu voor staat (inventarisatie) kunnen we vooruitkijken: waar willen we naar toe? Daar gaat hoofdstuk 4 over: waarom dit IVVP en wat is het doel van dit IVVP?
- In het vijfde hoofdstuk zijn per modaliteit (fiets, auto, openbaar vervoer, overig) de aandachtspunten en mogelijke maatregelen opgenomen om te werken naar de doelen. De definitieve maatregelen worden geprioriteerd in een apart op te stellen Uitvoeringsprogramma. Die prioritering is mede afhankelijk van afstemming met andere afdelingen en betrokkenen.

2

Uitgangspunten

Dit IVVP is opgebouwd vanuit het heden naar de gewenste toekomst. Dit betekent dat eerst wordt toegelicht wat vast staat uit het verleden. Dit hoofdstuk gaat daarom in op de vragen: waar moeten we rekening mee houden en wat staat al vast en kunnen we niet veranderen?

Als eerste wordt ingegaan op het relevante beleidskader van de gemeente en andere overheden. Vervolgens worden de relevante landelijke mobiliteitstrends bepaald. Daarna volgen de autonome ontwikkelingen, infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren uit te voeren. Deze drie onderdelen vormen samen de uitgangspunten van het IVVP en zijn samengevat in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.

2.1 Beleidskader

2.1.1 Landelijk beleid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) streeft naar een proactief beleid en samenwerking met partijen om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul. Het IVVP van de gemeente Montferland sluit hierop aan en de gemeente werkt samen met de regio aan een regionaal uitwerkingsplan voor de risicogestuurde aanpak uit het SPV.



Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord zijn ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om onder andere de mobiliteit te verschonen. Voor dit IVVP betekent dit dat duurzaamheid een belangrijk onderwerp is om samen met inwoners, bedrijven en andere overheden invulling aan te geven. In het akkoord wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:

- duurzame hernieuwbare energiedrager in mobiliteit;
- elektrisch vervoer;
- verduurzaming personenmobiliteit;
- verduurzaming in logistiek.



Tour de Force

De fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoersmiddel. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, heeft zich verenigd in de Tour de Force. Bij de start van Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente Montferland via dit IVVP aan kan bijdragen:

- kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets;
- gerichte stimulering van het fietsen.



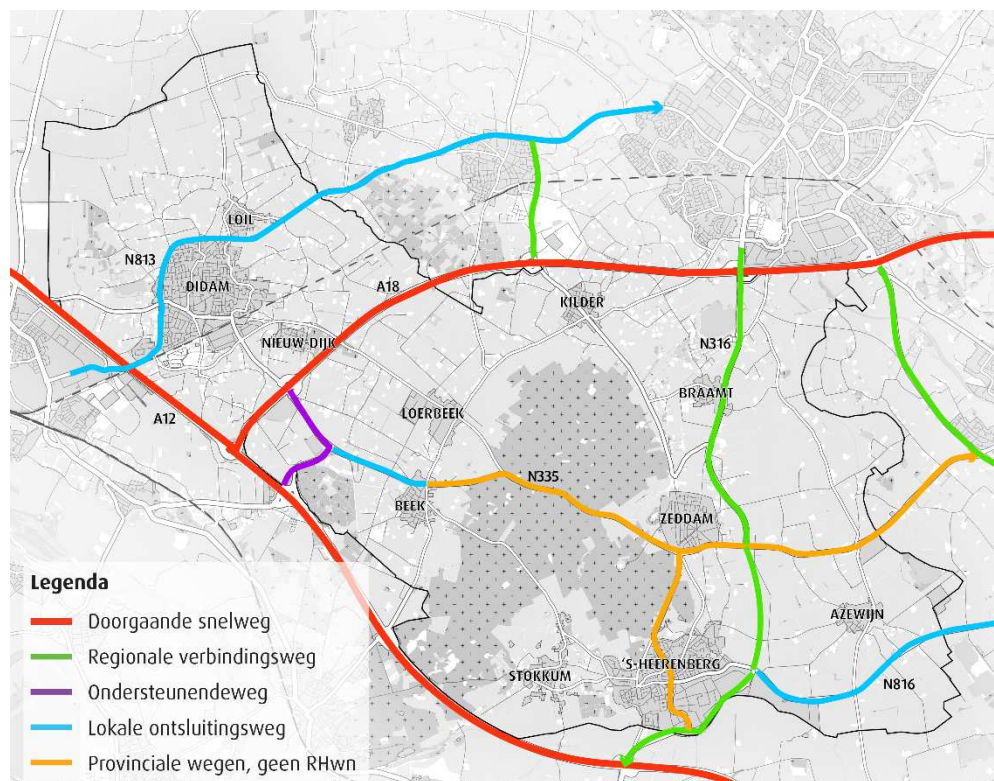
2.1.2 Provinciaal beleid

De gemeente Montferland ligt in de provincie Gelderland en moet daarom rekening houden met het Gelderse provinciaal beleid. Voor dit IVVP zijn de Gelderse omgevingsvisie en de provinciale verkeersnetwerken van belang.

Door de provincie Gelderland is de omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' opgesteld. Daarin zijn 7 ambities opgenomen voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Door deze ambities na te streven gaat de provincie het verschil maken voor een schoon, gezond, veilig en welvarend Gelderland. In 2030 is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

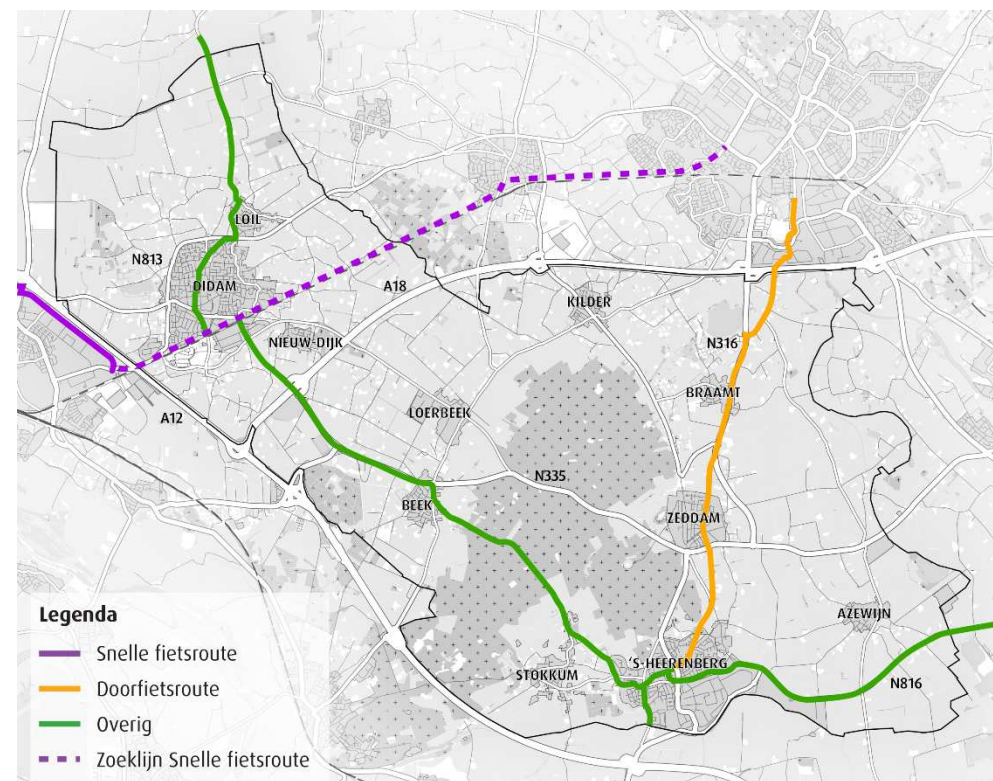


In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is het volgende over het verkeers- en vervoersbeleid opgenomen: 'De provincie streeft naar een veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit, als hoofdzaak van het verkeers- en vervoersbeleid. Dit wordt benaderd als een systeem, waarin verschillende mobiliteitsnetwerken op elkaar inwerken, ook over de provinciegrenzen heen, ter ondersteuning van een sterke economie, welvaart en welzijn. Hierbij houden wij rekening met de kwaliteit van de leefomgeving, de doorstroming binnen elk netwerk en de verkeersveiligheid. De provincie heeft specifiek aandacht voor de wisselwerking en knooppunten in het systeem en gaat uit van drie principes: voorkomen, benutten en bouwen. Dit gebeurt op basis van een meerjaren-investeringsagenda en met een regionale aanpak'.



Figuur 2.1: Functiekaart provincie Gelderland (bewerkt door Goudappel Coffeng)

Op de 'Regionaal Hoofdwegennet - Functiekaart' (figuur 2.1) is de Meilandsedijk/Eerlandsestraat (N316) gemarkeerd als regionale verbindingsweg. De Doetinchemseweg (N813) en de Berghseweg (N816) zijn lokale ontsluitingswegen. De Beekseweg (N335) en Drieheuvelenweg zijn provinciale wegen.



Figuur 2.2: Hoofdfietsnet Gelderland (bewerkt door Goudappel Coffeng)

In het Hoofdfietsnet Gelderland (zie figuur 2.2) is de N316 en de Oude Doetinchemseweg van 's-Heerenberg, Zeddum naar Doetinchem gedefinieerd als doorfiets-route. De route tussen Didam en 's-Heerenberg, de Arnhemseweg - Peeskesweg is gedefinieerd als overige route van het hoofdfietsnet.

2.1.3 Regionaal beleid

Wat betreft het thema mobiliteit werkt de gemeente Montferland samen in de regio Arnhem-Nijmegen. In april 2019 hebben alle Colleges van de samenwerkende gemeenten zich bij de behandeling van de discussienotitie 'regionale samenwerking - samen steviger en sterker' uitgesproken om de regionale samenwerking te versterken.

Samenwerken in de regio is hét schaalniveau om samen te werken aan duurzame mobiliteit en stedelijke en regionale bereikbaarheid. De regio werkt aan:

- robuust wegennet;
- betrouwbaar spoor;
- (H)OV voor iedereen;
- aantrekkelijk fietsnetwerk;
- schoon onderweg;
- verkeersveilige omgeving.



In 2013 heeft de gemeente Montferland samen met zeven Achterhoekse gemeenten de gezamenlijke ambitie uitgesproken om in 2030 energieneutraal te zijn. Dit betekent dat er dan evenveel energie in de regio wordt opgewekt als verbruikt. Door grootschalige energiebesparing en productie van hernieuwbare energie in de regio moet dit bereikt worden. De rol van de gemeente is vooral die van verbinder, facilitator en aanjager. Daarbij wordt de samenwerking gezocht met bedrijven, burgers en organisaties.

2.1.4 Gemeentelijk beleid

Op gemeentelijk niveau is het volgende beleid het meest relevant voor dit IVVP.

Economisch beleid

Kansen voor de werkgelegenheid van de gemeente liggen onder andere in de verwachte groei van de logistieke sector. In samenwerking met Emmerich am Rhein en Zevenaar is 's-Heerenberg ontwikkeld tot logistieke hotspot EMZ (Emmerik-Montferland-Zevenaar). In de toekomst wil de gemeente deze hotspot verder uitbreiden wat een sterke impuls zal geven aan de lokale economie en de werkgelegenheid. Daarnaast liggen er ook kansen in de sector recreatie en toerisme. Verdere profilering van de gemeente als bestemming voor de toerist en recreant moet ervoor zorgen dat bezoekers de gemeente (blijven) zien als aantrekkelijke bestemming.

Beleidsplan toegankelijkheid

Waar mogelijk moet worden voldaan aan de richtlijnen toegankelijkheid. Het hoge kwaliteitsniveau voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte wordt gesteld aan gebieden rondom een voorziening of clustering van voorzieningen met publiekaantrekkende werking.

Beleidsplan onverharde wegen

Het principe uitgangspunt is om zandwegen niet te verharderen. Op zandwegen is wel gemotoriseerd verkeer aanwezig, maar heeft een ondergeschikte rol ten opzichte van de natuur, -cultuurhistorische- en landschappelijke waarden.

Beleidsregels Elektrische laadpalen (2018)

Voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg is een ontheffing noodzakelijk (en dus een verkeersbesluit). De gemeente heeft in haar verordening staan dat deze aanvraag gedaan kan worden door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur. Het college toetst aan enkele criteria zoals de behoefte voor een oplaadpaal, aannemelijk dat de locatie gedeeld kan worden met andere gebruikers en of de parkeerdruk het toe laat.

2.2 Mobiliteitstrends

Op het gebied van mobiliteit zien we vijf landelijke trends en ontwikkelingen op ons afkomen. Twee daarvan zijn belangrijk voor dit IVVP.

- Automatisch: Voertuigen krijgen steeds meer hulpmiddelen om de rijtaken te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. Er worden eerst proeven gedaan met zelfrijdende voertuigen. De verwachting is dat binnen de periode van dit IVVP (tot 2030) automatische voertuigen geen effect hebben, waarmee in dit IVVP rekening moet worden gehouden.
- Verbonden: Door de digitalisering van de samenleving is het makkelijker om voertuigen met elkaar te laten communiceren. Op deze wijze weten we altijd en overal waar verkeersdeelnemers zijn en



kan hier rekening mee worden gehouden. Een voorbeeld daarvan zijn iVRI's. Dit zijn verkeerslichten met extra antenne, waardoor ze kunnen communiceren met bussen of fietsers. Op die manier krijgt de richting van de bus groen en kan de bus direct doorrijden. Of fietsers die extra groen krijgen als het regent. De effecten van deze mobiliteitstrend worden op regionaal niveau opgepakt. Dat schaalniveau past beter bij het verkennen van deze ontwikkeling dan dit IVVP.

- Gedeeld: De tweede auto wordt een elektrische deelauto die met de burens in de straat wordt gedeeld. Met behulp van mobiele telefoons is het op een makkelijke wijze te regelen. Het biedt extra ruimte als er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Binnen de gemeente Montferland verwachten we niet dat het aantal deelauto's en het gebruik ervan hard toeneemt binnen de periode van dit IVVP (tot 2030). De auto-afhankelijkheid in de gemeente is hoog gezien de verspreide ligging van de kernen.
- Elektrisch: Gemeenten zijn bezig met het verschonen van het wagenpark. Dit ook vanuit duurzaamheid en het Klimaatakkoord. Daarnaast worden elektrische auto's meer beschikbaar en betaalbaar voor huishoudens. Montferland moet een keus maken wat de gemeentelijke rol is om de daarvoor benodigde laadvoorzieningen te realiseren.



- Nieuw: Er worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de speed-pedelec of een elektrische step. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? En waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Omdat hierdoor het realiseren van bredere fietspaden en voldoende en veilige fietsenstallingen belangrijker wordt, is dit relevant voor dit IVVP.



2.3 Autonome ontwikkelingen in Montferland

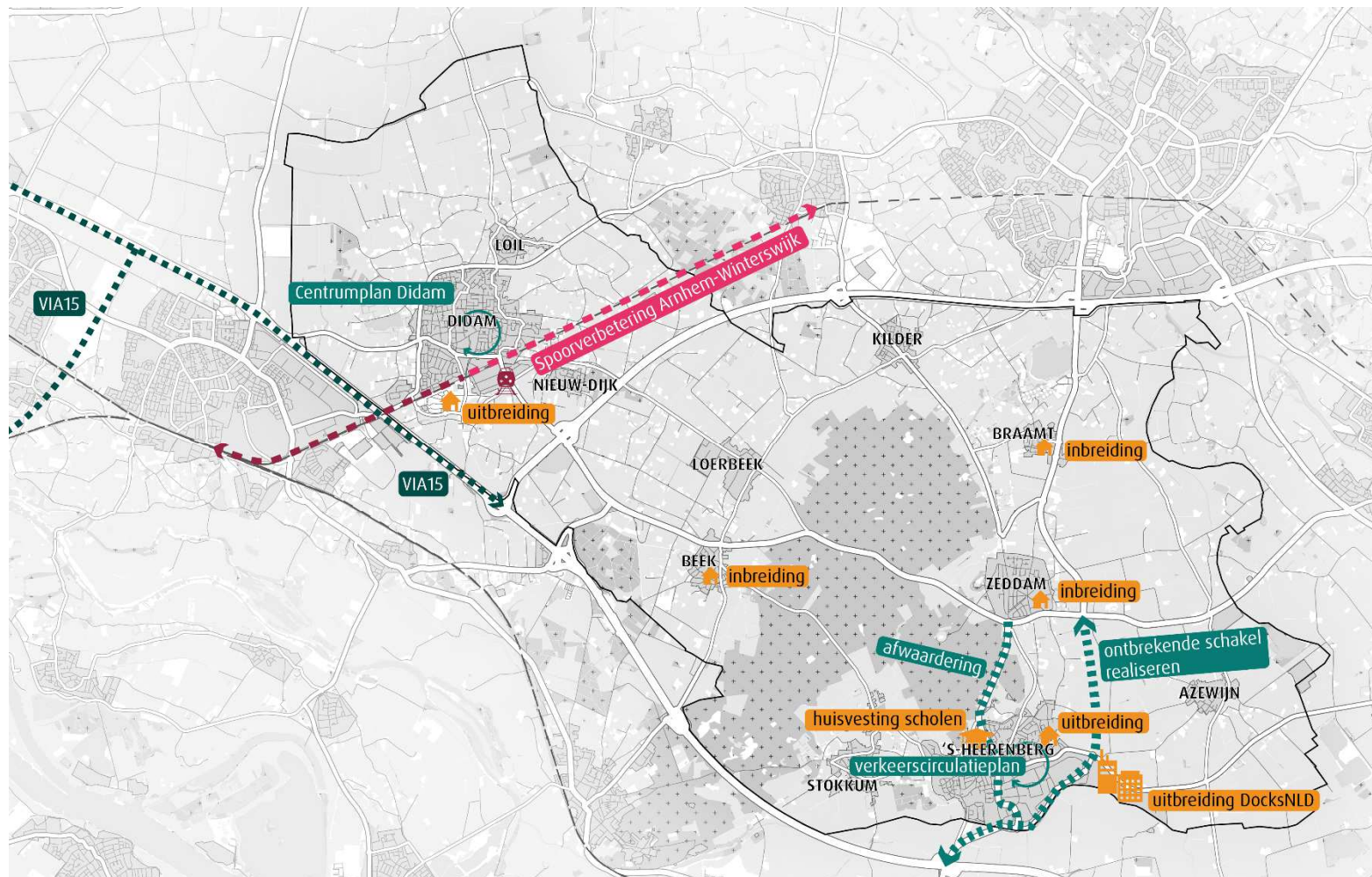
Autonome ontwikkelingen zijn infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren te realiseren. Dit zijn dus uitgangspunten voor dit IVVP. Deze ontwikkelingen zijn weergegeven in figuur 2.3 en hierna opgesomd.

Infrastructurele ontwikkelingen

- Realisatie ontbrekende schakel: N316 tussen Zeddam en 's-Heerenberg.
- Verkeerscirculatieplan 's-Heerenberg met de afwaardering van de Drieheuvelenweg.
- VIA15: de doortrekking van de A15 naar de A12, waarbij de A12 wordt verbreed en afrit 29 wordt verplaatst naar de Hengelderweg tussen Didam en Zevenaar.
- Spoorverdubbeling fase 1 (Didam-Zevenaar) en fase 2 (Didam-Doetinchem De Huet).

Ruimtelijke ontwikkelingen

- Uitvoering Centrumplan Didam ter versterking centrumfunctie.
- Uitbreiding bedrijventerrein DocksNLD.
- Centrale huisvesting scholen 's-Heerenberg.
- Woningbouw (uitbreiding) in Didam en 's-Heerenberg.
- Woningbouw (inbreiding) in 's-Heerenberg, Lengel, Zeddam, Braamt en Beek.



Figuur 2.3: Autonome infrastructurele en ruimtelijke ontwikkeling in Montferland

2.4 Resumé

De relevante onderdelen van het beleidskader, de landelijke mobiliteitstrends en de autonome ontwikkelingen in Montferland vormen samen de uitgangspunten voor dit IVVP. Hierna zijn deze uitgangspunten samengevat.

- Beleidskader:
 - Landelijk beleid:
 - . Strategisch plan verkeersveiligheid: nul verkeersslachtoffers door risicogestuurde aanpak.
 - . Klimaatakkoord: duurzaamheid en emissieloos vervoer.
 - Tour de Force: vaker en verder fietsen.
 - Provincie Gelderland: veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit, meer fietsverplaatsingen.
 - Regionaal beleid: samenwerken aan duurzame mobiliteit en stedelijke en regionale bereikbaarheid.
 - Gemeentelijk beleid: economische beleid, Beleidsplan toegankelijkheid, zand- en halfverhardingswegen.
- Mobiliteitstrends:
 - Elektrisch: meer elektrische auto's, meer laadvoorzieningen.
 - Nieuw: verschillende varianten van elektrische fietsen.
- Autonome ontwikkelingen:
 - Infrastructurele ontwikkelingen: VIA15 en 's-Heerenberg.
 - Ruimtelijke ontwikkelingen: woningbouw en uitbreiding DocksNLD.

3

Inventarisatie

In het voorgaande hoofdstuk is toegelicht wat vast staat uit het verleden. Nu komt de huidige situatie aan bod. Dit hoofdstuk gaat daarom in op de vragen: hoe is het nu in Montferland en hoe staat het er nu voor?

Achtereenvolgens wordt ingegaan op mobiliteitscijfers, verkeersongevallen, verkeersnetwerken en enquêteresultaten. Deze vier onderdelen vormen samen de inventarisatie van het IVVP en zijn samengevat in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.

3.1 Mobiliteitscijfers

In figuur 3.1 zijn een de relevante mobiliteitscijfers opgenomen voor de gemeente Montferland. Te zien is dat het autobezit hoger is dan in de Achterhoek en dat de auto het meest gebruikte vervoersmiddel is. Het andere belangrijke vervoersmiddel is de fiets. Het gebruik van de elektrische fiets en de gewone fiets bij elkaar opgeteld is ongeveer hetzelfde als dat van de auto. Verder wordt er veel gelopen. Het openbaar vervoer wordt door veel respondenten af en toe gebruikt. Het gebruik van de vervoersmiddelen is gebaseerd de enquêteresultaten 'Montferland spreekt' met circa 700 respondenten.

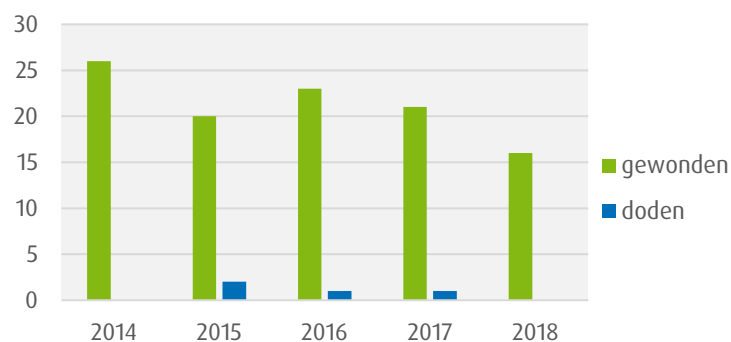


Figuur 3.1: Mobiliteitscijfers Montferland

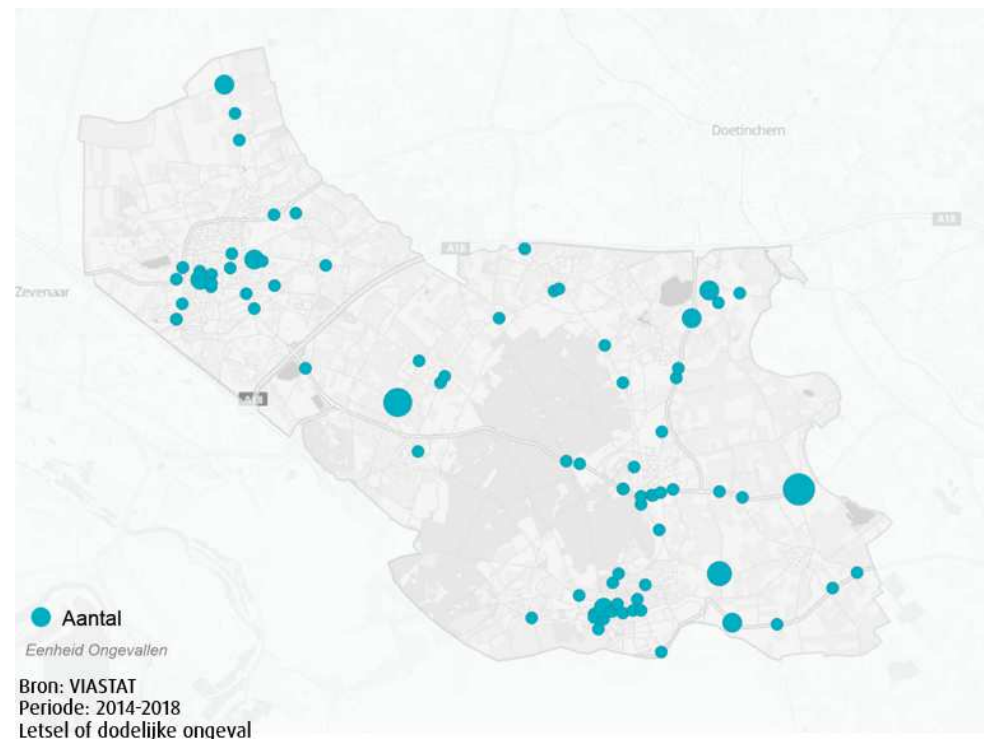
3.2 Verkeersongevallen

De gemeente Montferland kent een stabiel beeld wat betreft het aantal verkeersongevallen (figuur 3.2). Maar elk verkeersslachtoffer is er één te veel, daarom is verkeersveiligheid belangrijk. Bovendien is het aantal verkeersdoden in Montferland (in de periode 2008-2017) hoger dan in veel gemeenten met een vergelijkbaar inwoneraantal en weglengte. Figuur 3.3 geeft de locaties van de ongevallen weer. Er zijn geen specifieke locaties waar het aantal ongevallen een aanleiding is om maatregelen te nemen (black spots).

Bij de analyse van ongevallen zijn een drietal risicogroepen te benoemen, waar extra aandacht naar uit moet gaan. Het betreft de jongere verkeersdeelnemer (fiets en bromfiets), jonge bestuurders 25-39 jaar (auto) en de oudere verkeersdeelnemer (auto en fiets).



Figuur 3.2: Verkeersslachtoffers gemeentelijke wegen Montferland



Figuur 3.3: Locaties verkeersongevallen gemeentelijke en provinciale wegen Montferland

Uit het totaaloverzicht van de verkeersveiligheidssituatie vallen vanuit de drie pijlers (mens, weg, voertuig) in ieder geval de volgende speerpunten op:

- Mens: jonge bestuurders en ouderen hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers.
- Weg: op de 80 km/h-wegen valt het grootste aantal slachtoffers. Echter is het risicocijfer het hoogst op 30 km/h-wegen. Hier is in verhouding aantal ongevallen hoog ten opzichte van het gebruik van de weg (voertuigkilometers per jaar).

- Voertuig: bestuurders van personenauto's zijn een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Ook door de toename van deze voertuigen vraagt dit aandacht de komende tijd.

Verkeerseducatie bij basisscholen vindt plaats in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland (VVN). De projecten Streetwise en Dodehoek worden het meest uitgevoerd op de scholen. 11 scholen doen het theoretische verkeersexamen en 9 scholen doen ook het praktijkexamen.

3.3 Verkeersnetwerken

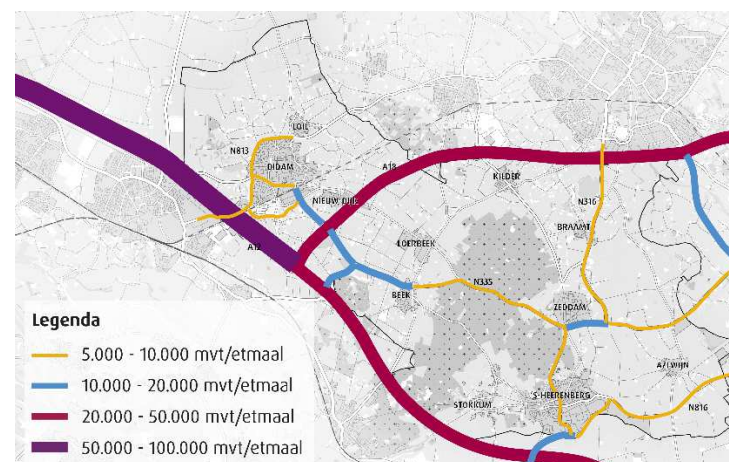
3.3.1 Autonetwerk

Figuur 3.5 geeft het huidige autonetwerk van de gemeente Montferland weer. Het autonetwerk bestaat uit wegen met verschillende maximumsnelheden. Conform Duurzaam Veilig is het wegennet te categoriseren in drie wegtypes: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Op hoofdlijnen is de huidige categorisering in Montferland hieronder weergegeven. In paragraaf 5.2 wordt nader ingegaan op deze gewenste categorisering.

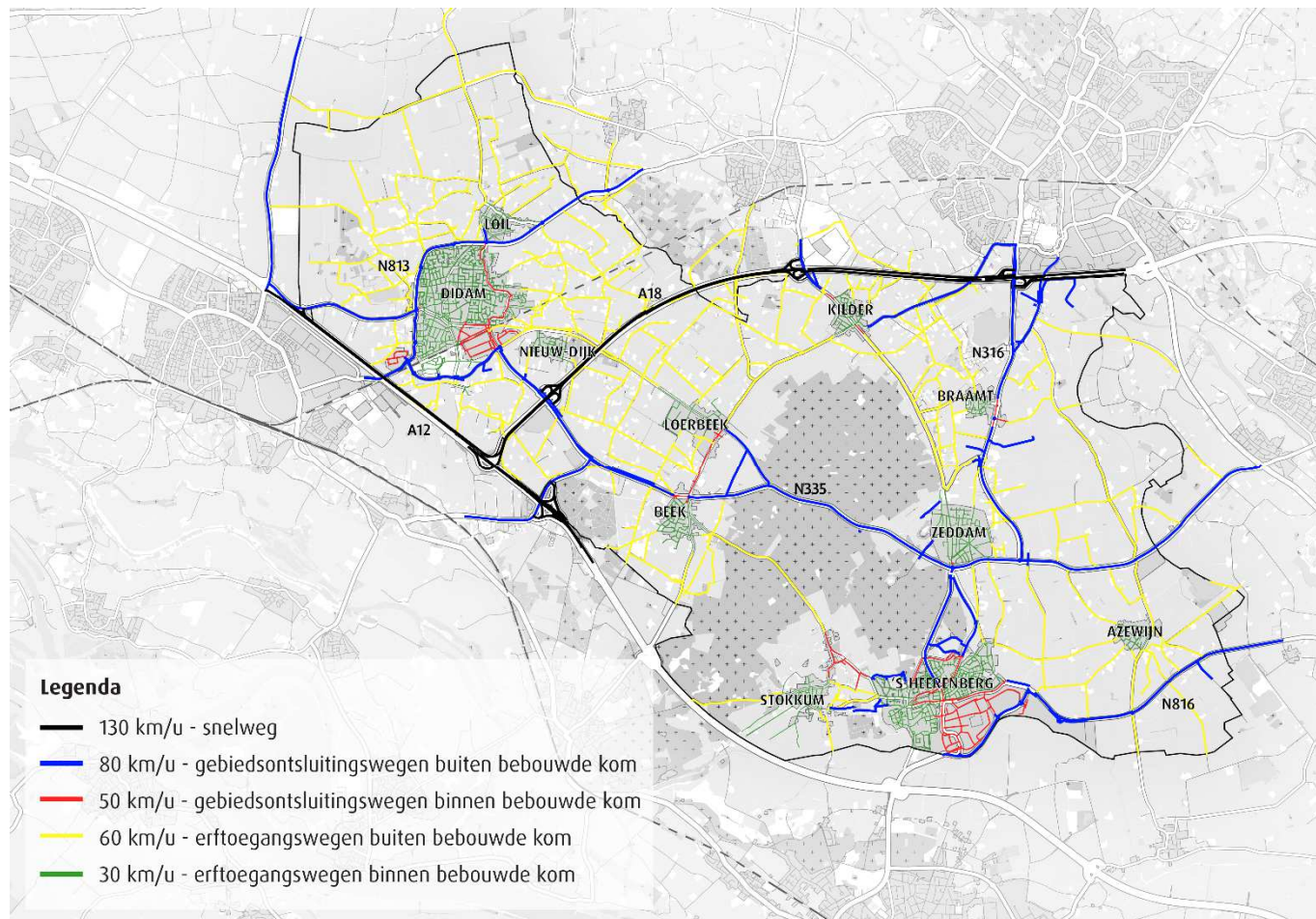
- De stroomwegen zijn de A12/A3 en de A18/N18. Dit zijn de snelwegen en hebben een maximumsnelheid van 100 tot 130 km/h. De doorgetrokken A15 is als stippellijn weergegeven.
- De gebiedsontsluitingswegen zijn de wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h buiten de bebouwde kom. Dit zijn bijvoorbeeld de N813 rondom Didam, de N335 als oost-westverbinding door de gemeente, de N316 als noord-zuidverbinding door de gemeente en de N816 ten oosten van 's-Heerenberg.

- De gebiedsontsluitingswegen zijn ook de wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h binnen de bebouwde kom. Voorbeelden daarvan liggen in Didam en 's-Heerenberg.
- De overige wegen buiten de bebouwde kom zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/h.
- De overige wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h.

In figuur 3.4 is het gebruik van het autonetwerk opgenomen. Dit zijn de verkeersintensiteiten in de huidige situatie.



Figuur 3.4: Verkeersintensiteiten huidige situatie (bron regionaal verkeersmodel)



Figuur 3.5: Wegennet Montferland met maximumsnelheden

3.3.2 Fietsnetwerk

Alle kernen in de gemeente Montferland zijn verbonden met fietsvoorzieningen. De belangrijkste fietsroutes zijn:

- 's-Heerenberg - Doetinchem (Zeddamseweg);
- Zevenaar - Didam - Wehl (N831);
- Didam - 's-Heerenberg - Ulft (Arnhemseweg - Peeskesweg).

Daarnaast is een snelle fietsroute gerealiseerd van Arnhem naar Zevenaar.

3.3.3 Openbaar vervoer

Het openbaar-vervoernetwerk is weergegeven in figuur 3.6 en bestaat uit trein- en busverbindingen.

Didam heeft een treinverbinding naar Arnhem en Doetinchem. Beide richtingen gaan in de spits 4x per uur. Het is een van de drukste regionale spoorlijnen van Nederland. Met de spoorverdubbeling ontstaat een snellere en betrouwbaardere verbinding tussen Arnhem en de Achterhoek. Ook stations buiten de gemeente zoals Doetinchem, Wehl, Emmerich en Elten worden door inwoners van de gemeente Montferland gebruikt.

Buslijnen 24 en 91 rijden tussen respectievelijk Doetinchem en 's-Heerenberg en tussen 's-Heerenberg en Emmerich. Daarnaast rijden er twee buurtbussen. Lijn 196 tussen Didam en 's-Heerenberg via onder andere Wehl, Kilder, Loerbeek en Stokkum. Lijn 197 tussen 's-Heerenberg en Terborg via Ulft en Silvolde.

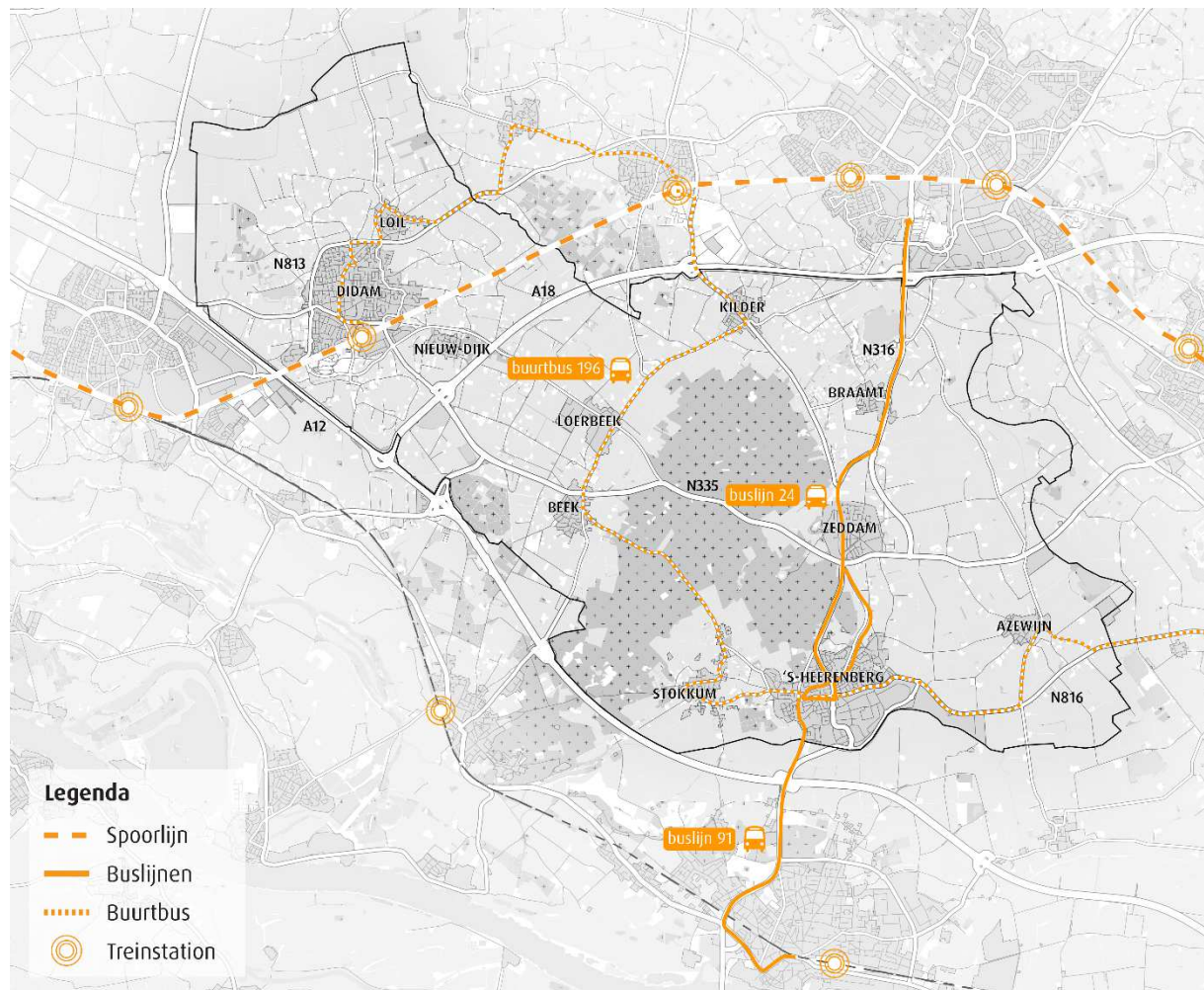
3.3.4 Goederenvervoer

Het goederenvervoer in de gemeente Montferland maakt het meest gebruik van de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen. Belangrijke bestemmingen van het goederenvervoer zijn winkels, de haven in Emmerich en bedrijventerreinen. In de plannen voor Didam en 's-Heerenberg is rekening gehouden met de bevoorrading van de winkels. De bevoorrading van de supermarkten in 's-Heerenberg is een aandachtspunt door de smallere karakteristieke straten in deze kern.

Voor DocksNLD is de bereikbaarheid van de A3 en de haven in Emmerich belangrijk. Dit bedrijventerrein en de geplande uitbreiding daarvan is georiënteerd op grootschalige logistiek en groothandel. Daarvoor is een snelle en betrouwbare verbinding met de A3 en de containerbinnenvaart terminal in Emmerich van groot belang. De huidige route via de B220 veroorzaakt overlast in Emmerich en kan sneller.

Voor de bedrijventerreinen in de gemeente is de bereikbaarheid met LZV's belangrijk. Op steeds meer (provinciale) wegen zijn langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV's) toegestaan. Zeker voor langere ritten op routes met een omvangrijke goederenstroom zijn LZV's (met ECOcombi's) efficiënter en duurzamer. De Achterhoek heeft geen dekkend en aansluitend LZV-netwerk. Hierdoor wordt het LZV-alternatief niet optimaal ingezet.

De gemeente Montferland (ondersteund door provincie Gelderland) wil graag dat LZV's worden toegestaan op de Duitse B220. Hiervoor wordt samengewerkt met Emmerich en moet een formeel verzoek worden ingediend bij het Duitse verkeersministerie in Berlijn.



Figuur 3.6: Openbaar-vervoernetwerk Montferland

Ontbrekende schakel in de gemeente Montferland is de N316. Dit is een belangrijke schakel voor bedrijventerrein DocksNLD zowel richting de A18 als richting de A3 en de haven van Emmerich. Daarnaast zijn op de N813 en N335 LZV's niet toegestaan.

3.3.5 Landbouwverkeer

Het platteland is in ontwikkeling door schaalvergroting van de landbouwsector, toename van recreatie en functieverandering van voormalige agrarische bedrijven. Dit leidt tot andere verplaatsingen en andersoortig gebruik van de wegen. Landbouwvoertuigen worden steeds groter en zwaarder en de (plattelands)wegen worden steeds meer gebruikt door recreatieve fietsers en wandelaars. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Het lokale landbouwverkeer wordt afgewikkeld over de aanwezige lokale erftoegangswegen. Het bovenlokale landbouwverkeer wordt zo veel mogelijk afgewikkeld over de beschikbare gebiedsontsluitingswegen en grotere erftoegangswegen. Bovenlokale landbouw-routes lopen zo min mogelijk door de bebouwde kom. Op de provinciale gebiedsontsluitingswegen is gecombineerd gebruik door landbouwverkeer en LZV's ongewenst. Dit aandachtspunt speelt vooral op de N316 en het landbouwverkeer door Zeddam.

3.4 Enquête resultaten

In opdracht van de gemeente Montferland is door Moventem onderzoek uitgevoerd naar de beleving onder de inwoners van verkeer en vervoer in de gemeente. Door 768 panelleden is een vragenlijst ingevuld. Vragen zijn gesteld over vervoersmiddelen, mobiliteitsbeperking(en), bereikbaarheid, slimme mobiliteit, thuiswerken, anders reizen, langzaam verkeer, openbaar vervoer, overlast, voorzieningen en aan welke thema's de gemeente extra aandacht moet geven.



Verbeterpunten

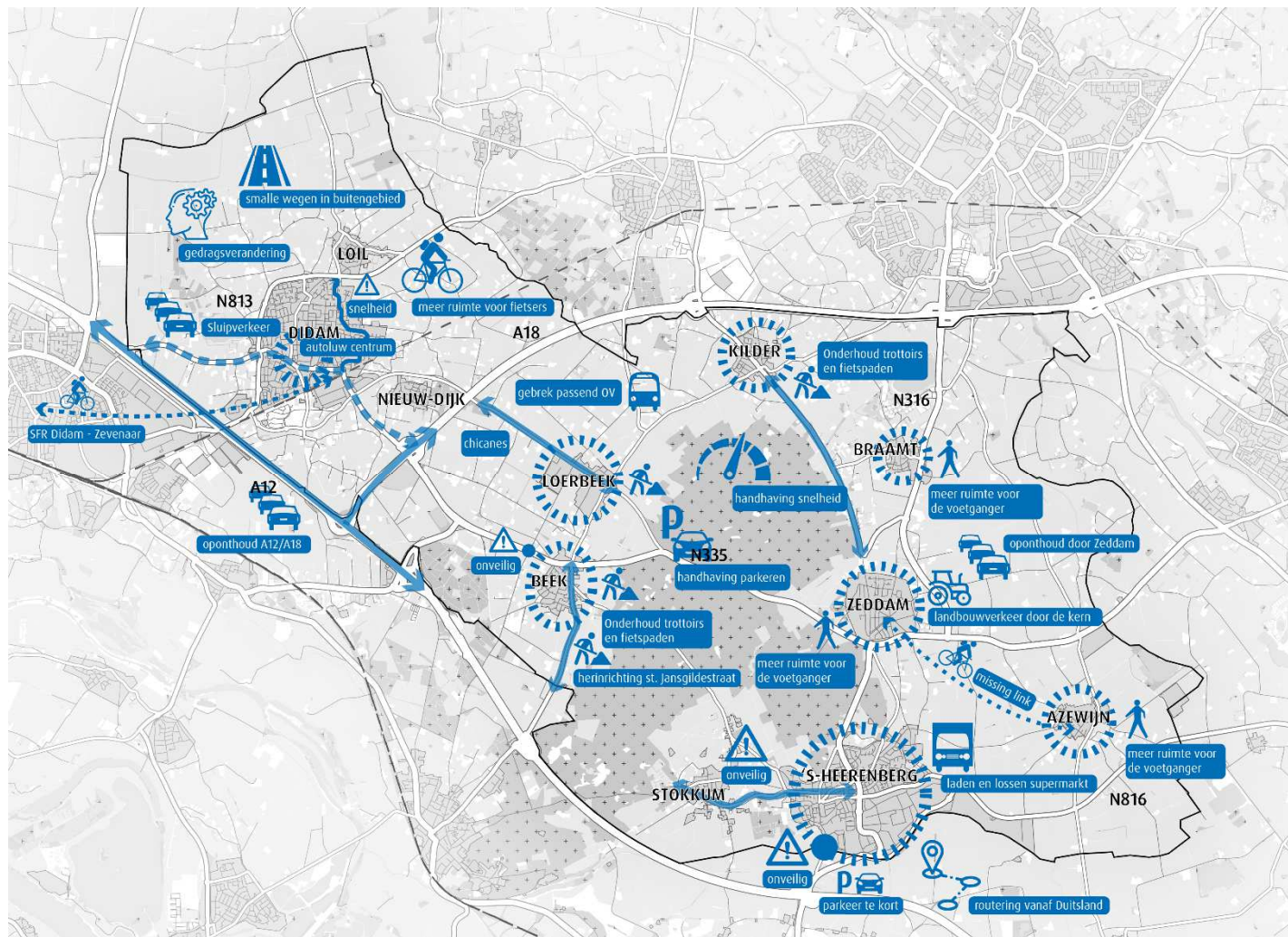
Met de enquête is een grote lijst van verbeterpunten opgehaald. Het algemene beeld is dat er meer aandacht moet zijn voor fietsinfrastructuur, te hard rijden en onderhoud. In figuur 3.7 zijn de verbeterpunten samengevat.

Verkeersonveiligheid

Inwoners ervaren in diverse kernen een gevoel van verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid). Onder andere in 's-Heerenberg, Braamt en Loil zijn meldingen gemaakt van 'te hard rijden'.

Elektrische auto

In het onderzoek van Moventem geeft 29% aan dat men de mogelijkheid ziet om over te stappen op een elektrische auto in plaats van een diesel- of benzineauto.



Figuur 3.7: Verbeterpunten uit de enquêteresultaten

Openbaar vervoer

- 41% van de respondenten is tevreden over het OV en 22% is dat niet. Hoe beter de voorzieningen zijn in het desbetreffende deelgebied hoe hoger de tevredenheid over het OV en hoe meer respondenten het als alternatief voor de auto zien.
- 10% van de respondenten is het eens met de stelling 'als er elk half uur een bus zou rijden tussen Zeddam, 's-Heerenberg en Emmerich zou ik daar gebruik van maken', 40% is het hiermee oneens. Vooral (18%) respondenten uit het zuidelijk gebied ('s-Heerenberg, Lengel en Stokkum) zouden hier gebruik van maken.
- Ieder uur vertrekt er een trein vanuit Emmerich naar Arnhem. 78% van de respondenten kent deze treinverbinding. Hiervan heeft 9% daadwerkelijk gereisd met deze treinverbinding.

Vertraging

Over het algemeen ervaren inwoners weinig oponthoud in de gemeente. In het onderzoek werd specifiek gevraagd naar de locaties waar inwoners vertragingen ervaren. Dit zijn:

- A12 - ochtend- en avondspits van/naar Arnhem;
- A18 - terugslag A12;
- Arnhemseweg in Beek;
- Bievankweg in Beek;
- Drieheuvelenweg 's-Heerenberg;
- kruising 's-Heerenberg centrum;
- Klinkerstraat 's-Heerenberg (Lidl/Jumbo);
- rotonde Tolhuis Zeddam;
- Tatelaarweg bij de aansluiting A12;
- Terborgseweg;
- Wilhelminastraat/Spoorstraat/centrum Didam.

3.5 Resumé

De inventarisatie beschrijft de huidige situatie en is opgebouwd uit mobiliteitscijfers, verkeersongevallen, verkeersnetwerken en de enquêteresultaten. De door deze IVVP belangrijkste uitkomsten van de inventarisatie zijn hierna samengevat.

- Meest gebruikte modaliteiten: auto en fiets.
- Verkeersongevallen: Geen stijging, maar ook geen daling.
- Veel scholieren fietsen tussen de kernen en naar de scholen in de omgeving.
- Het goederennetwerk is door ontbrekende schakels in het LZV-Onetwerk incompleet. Ook is behoefte aan een betere verbinding vanuit DocksNLD naar de A3 en de haven van Emmerich.
- Treinstations buiten de gemeente belangrijk voor bereikbaarheid gemeente.
- Enquête geeft veel reacties over:
 - Fiets (infrastructuur).
 - Snelheid (verkeersveiligheid).
 - Onderhoud.

4

Doelen en ambities

Nu we weten wat er vast staat (hoofdstuk 2 uitgangspunten) en hoe het er nu voor staat (hoofdstuk 3 inventarisatie) kunnen we vooruitkijken: waar willen we naar toe? Daar gaat hoofdstuk 4 over: waarom dit IVVP en wat is het doel van dit IVVP?

4.1 Doelen en ambities

Doel van dit IVVP?

Een evenwichtig beleid vastleggen voor verkeersveilige en duurzame verplaatsingen, naar onze dagelijkse bestemmingen en voor de groei van de gemeente. Dit beleid is de basis voor het opstellen van programma's van maatregelen voor een periode tot en met 2030.

Deze doelstelling van het IVVP bestaat uit de volgende onderdelen.

- Het gaat vooral over het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verduurzamen van de verplaatsingen. De bereikbaarheid is ook belangrijk, maar de realisatie van project VIA15 is een uitgangspunt voor dit IVVP en daarmee zal het grote bereikbaarheidsknelpunt zijn opgelost.
- Het IVVP gaat over de huidige verplaatsingen, maar ook over de toekomstige verplaatsingen die ontstaan door de groei van de gemeente door bijvoorbeeld nieuwe woningen en uitbreiding van de bedrijventerreinen.
- In dit IVVP is het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Montferland vastgelegd voor de periode 2020 tot en met 2030.

Doelen van dit IVVP:

- **Verschon**en van verplaatsingen: de verplaatsingen die plaatsvinden, vinden op een zo duurzaam mogelijke wijze plaats. We streven naar emissieloos vervoer, zoals een elektrische auto.
- **Verbeteren van de infrastructuur**: vorm, functie en gebruik van de infrastructuur sluiten op elkaar aan voor een verkeersveilige en bereikbare leefomgeving.
- **Veranderen van vervoerswijze**: stimuleren van de verandering van vervoerswijze: van auto naar fiets en OV met ondersteuning van ketenmobiliteit.

De toelichting op deze doelen is opgenomen in de navolgende paragrafen. De aandachtspunten en mogelijke maatregelen om te werken aan deze doelen zijn in hoofdstuk 5 opgenomen.



4.2 Verschonen van verplaatsingen

De verplaatsingen die plaatsvinden, vinden op een zo duurzaam mogelijke wijze plaats. We streven naar emissieloos vervoer, zoals een elektrische auto.

Wat is het?

Gezien de verspreide ligging van de kernen is de auto-afhankelijkheid in de gemeente hoog. Montferland kan niet zonder auto's en vrachtauto's. Deze vervoersmiddelen zijn te verduurzamen door ze te verschonen. Het verschonen van de verplaatsingen is te bereiken door te streven naar emissieloos vervoer, zoals een elektrische auto.

Waarom is het belangrijk?

- Beleidskader:
 - In het landelijke Klimaatakkoord worden acties en projecten aangedragen om verplaatsingen te verschonen.
 - Ook in provinciaal en regionaal beleid is veel aandacht voor schone en duurzame mobiliteit.
 - De gemeente Montferland heeft de ambitie uitgesproken om in 2030 energieneutraal te zijn. Schone mobiliteit draagt hier aan bij.
- Mobiliteitstrend: Personenvervoer stapt langzaam over op alternatieve brandstoffen zoals elektrisch en waterstof. Hiervoor is het belangrijk dat er laadinfrastructuur aanwezig is.
- Goederennetwerk: De gemeente Montferland heeft een grote transport- en logistieke sector die bijdraagt aan de economie. Voor efficiënter en duurzamer goederenvervoer zijn LZV en stadsdistributie mogelijkheden. Wat betreft stadsdistributie gaat de gemeente niet

zelf het wiel uitvinden, maar sluit de gemeente aan op de regionale acties.

- Enquête: 29% van de respondenten ziet mogelijkheden om in de toekomst over te stappen op een elektrische auto in plaats van een diesel- of benzineauto.

Hoe gaan we dit doen?

- Laadinfrastructuurbeleid ontwikkelen.
- Verkennen van de mogelijkheden voor realisatie van een waterstof-tankstation binnen de gemeente.
- Lobby ter verbetering van het LZV-netwerk.
- Samen met regio en provincie de OV-bussen verschonen.



4.3 Verbeteren van de infrastructuur

Vorm, functie en gebruik van de infrastructuur sluiten op elkaar aan voor een verkeersveilige en bereikbare leefomgeving.

Wat is het?

Om prettig te kunnen wonen, werken en recreëren in Montferland is een verkeersveilige en bereikbare leefomgeving belangrijk. De bereikbaarheid is te verbeteren door op specifieke locaties de infrastructuur uit te breiden. De verkeersveiligheid is te verbeteren door het gedrag van de weggebruiker te beïnvloeden. Dit gaat enerzijds door voor de infrastructuur de principes van Duurzaam Veilig te hanteren. Een weg is in balans als vormgeving, functie en gebruik van de weg bij elkaar passen. Anderzijds moet het gedrag van de weggebruiker ook worden beïnvloed door educatie, campagnes en handhaving.

Waarom is het belangrijk?

- Beleidskader:
 - Vanuit het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid wordt gestuurd naar een proactief beleid en samenwerking tussen partijen om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul door middel van een risicogestuurde aanpak.
 - Ook uit provinciaal en regionaal beleid is veel aandacht voor verkeersveiligheid, zowel door infrastructurele maatregelen als ook via verkeerseducatie en campagnes.
 - De gemeente Montferland wil groeien. Een goede bereikbaarheid is daarvoor belangrijk. Voor een goede toegankelijkheid is de verkeersveiligheid belangrijk.

- Autonome ontwikkelingen: Door nieuwe woningen en uitbreiding van de bedrijventerreinen neemt het verkeer toe. Daarom is aandacht voor een verkeersveilige en bereikbare leefomgeving nodig. De infrastructurele ontwikkelingen dragen hieraan bij.
- Cijfers: Het aantal verkeersslachtoffers is over de afgelopen jaren min of meer stabiel, terwijl een afname gewenst is.
- Autonetwerk: Op veel erftoegangswegen in Montferland zijn vorm, functie en gebruik onvoldoende in balans.
- Enquête: Veel klachten over hardrijden en een grote wens om de daarmee samenhangende verkeersonveiligheid te verbeteren.

Hoe gaan we dit doen?

- Verbeteren (geloofwaardige) inrichting van 30- en 60 km/h-wegen.
- Educatie, campagnes en handhaving ter verbetering van de verkeersveiligheid voortzetten samen met ROV Oost-Nederland.



- Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding).
- Lobby voor volwaardige verbinding DocksNLD - Netterden - Haven Emmerich.
- Lobby voor versnellen realisatie VIA15 ter verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente.
- Verbeteren van verkeersveiligheid en infrastructuur voor fietsers.
- Onderzoeken parkeren 's-Heerenberg.
- Uitwerken en uitvoeren van verkeerscirculatieplan 's-Heerenberg.
- Uitwerken en uitvoeren van Masterplan Didam.
- Afgewogen keuze voor landbouwverkeer.
- Aandacht voor onderhoud.

Besliskader voor treffen van veiligheidsmaatregelen

Om meldingen over hoge verkeerssnelheid te kunnen beoordeeld is in dit IVVP een objectief kader opgenomen, dat in het navolgende is toegelicht.

De feitelijk gereden snelheden zijn een product van gedrag, wegbeeld en verkeersdruk. Er bestaat een eenvoudig recept om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met het wegbeeld (de weg en zijn omgeving): de V85. Dat is de snelheid op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden, die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden. De V85 weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in ideale omstandigheden.

Voor zover de infrastructuur geen zichtbare of verborgen gevaren oplevert, komt een snelheidsregime gebaseerd op V85 een vlotte en veilige verkeersstroom ten goede. Het verhoogt immers de kans op uniformiteit in de gereden snelheden op die weg: automobilisten zullen minder geneigd zijn om onveilig gedrag te vertonen, waardoor de kans op kopstaart- en frontale aanrijdingen vermindert. Door deze regel in te stellen kan het handhavingsbeleid zich richten op de grote snelheidsovertreders.

Snelheidslimieten die in de buurt liggen van wat de V85 aangeeft, worden ook makkelijker aanvaard. Ze weerspiegelen het snelheidsgedrag van de meerderheid, én geven een duidelijk signaal aan onverbeterlijke hardrijders van wat algemeen als een redelijke en veilige snelheid wordt beschouwd. Tevens vermindert de publieke weerstand, ten gevolge van onredelijke verkeersregels, tegenover een politieel handhavingsbeleid. Hieruit is af te leiden dat de V85 de snelheidslimiet niet te veel mag overstijgen.

De gemeente zal pas iets gaan doen als de V85 tot een bepaald niveau hoger ligt dan de toegestane snelheid. De V85 zal worden gemeten over drie verschillende tijdsblokken van 7 aaneengesloten dagen. Hoe mag de V85 zich verhouden tot de snelheidslimiet (Vmax)? Voorgesteld wordt om een oplopende marge tussen V85 en Vmax te hanteren als criterium/besliskader voor het in gang zetten van maatregelen, zoals in de volgende tabel opgenomen.

Vmax	V85	Vershil (absoluut)
30	40	10
50	62,5	12,5
60	75	15

80	100	20
----	-----	----

Als blijkt uit de meting dat de V85 hoger ligt dan in de middelste kolom (en de snelheid een risico is), dan worden achtereenvolgens de volgende stappen gezet tot dat het probleem is opgelost:

- Eerst wordt gestart met een bewustwordingscampagne met bijvoorbeeld een snelheidsdisplay.
- Bij onvoldoende resultaat wordt in gesprek gegaan met belanghebbenden en politie (ten aanzien van mogelijke handhavingsmaatregelen).
- Wanneer dat ook nog onvoldoende oplossing biedt zullen als uiterste inzet ook passende infrastructurele maatregelen worden getroffen.

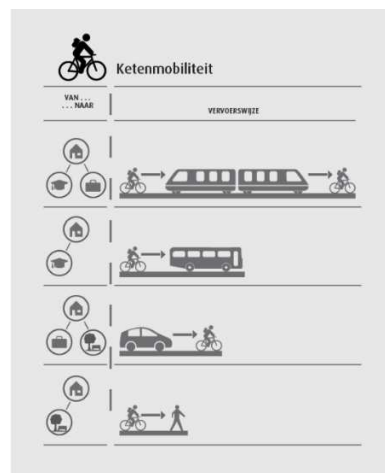
4.4 Veranderen van vervoerswijze

Stimuleren van de verandering van vervoerswijze: van auto naar fiets en OV met ondersteuning van ketenmobiliteit.

Wat is het?

Het stimuleren van een verandering van de vervoerswijze van auto naar meer fiets en openbaar vervoer gebruik draagt bij aan het verduurzamen van de verplaatsingen. Hierbij gaat de voorkeur uit naar lopen en fietsen voor de korte afstanden en openbaar vervoer voor de langere afstanden. Bovendien dragen lopen en fietsen bij aan de gezondheid en is het ook voor de toeristische sector belangrijk.

Het verbeteren van de mogelijkheden voor ketenmobiliteit draagt bij aan het veranderen van de vervoerswijze en is te bereiken door bijvoorbeeld stallingsvoorzieningen en P+R-faciliteiten te verbeteren. Bij ketenmobiliteit worden meerdere vervoerswijzen gebruikt tijdens één rit. Bijvoorbeeld met de auto naar het station in Didam en vervolgens met de trein verder en nog een stukje lopen om op de bestemming te komen. Of met de fiets naar de bushalte en met de bus verder.



Waarom is het belangrijk?

■ Beleidskader:

- Uit Tour de Force en provinciaal en regionaal beleid volgt dat fietsen tal van voordelen heeft:
 - Sport, gezondheid en onderwijs: Fietsen is gezond en sportief. Zo verhoogt regelmatig fietsen de fitheid en is fietsen een goede manier om overgewicht te voorkomen. Bovendien neemt de kans op het krijgen van ziekten en het vroegtijdig overlijden fors af door regelmatig te fietsen.
 - Duurzaamheid en milieu: De fiets is een schoon vervoermiddel. Wanneer het aandeel fiets in de 'modal split' toeneemt (ten koste van het aandeel auto), leidt dit tot een vermindering van de uitstoot aan schadelijke stoffen en een vermindering aan verkeerslawaai.
 - Economie, recreatie en toerisme: De fiets is van belang voor het economisch functioneren. Fietsers besteden relatief veel en lokaal, mede door het frequente bezoek. Een hoog aandeel



fietsgebruik betekent dan ook een blijvende stimulans voor de lokale economie.

- Vanuit provinciaal en regionaal beleid is veel aandacht voor betrouwbaar openbaar vervoer voor iedereen.
- **Mobiliteitstrends:**
 - Nieuwe voertuigen zoals elektrische fietsvarianten, maken het mogelijk vaker en verder te fietsen. Daardoor wordt de fiets, ook voor een gebied als Montferland, een breder inzetbaar alternatief voor de auto.
 - Met behulp van nieuwe technologieën kunnen reizen efficiënter gemaakt worden door betere informatievoorziening en inzicht in de behoefte van de reiziger. De eerste ontwikkelingen zijn te zien in het stedelijk gebied. De verwachting is dat het verder uitrolt naar andere delen van het land en dus ook naar Montferland.
- **Autonome ontwikkeling:** Met de spoorverdubbeling ontstaat een snellere en betrouwbaardere verbinding tussen Arnhem en de Achterhoek.
- **Fietsnetwerk en openbaar-vervoernetwerk:**
 - Het verbeteren van het openbaar vervoer is een opgave op regionaal niveau met de regio Arnhem-Nijmegen en provincie Gelderland.
 - Goede verbinding met treinstations in de omgeving verhoogt de aantrekkelijkheid van het OV.
 - Snelle fietsroutes die de kernen van Montferland en de kernen in omringende gemeenten met elkaar verbinden, dragen bij aan een aantrekkelijk fietsnetwerk.
- **Enquête:** Veel reacties om het fietsnetwerk te verbeteren en om het fietsgebruik te laten toenemen. Hoe beter de openbaar-vervoer-voorzieningen in het desbetreffende deelgebied, hoe hoger de

tevredenheid over het OV en hoe meer respondenten het als alternatief voor de auto zien.

Hoe gaan we dit doen voor de fiets?

- Verbeteren van verkeersveiligheid en infrastructuur voor fietsers.
- Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding).
- Realiseren snelle fietsroutes:
 - Zevenaar - Didam (- Doetinchem).
 - Doetinchem - Zeddam - 's-Heerenberg - Emmerich.
- Campagnes om het fietsgebruik te stimuleren samen met werkgevers in regionaal verband.
- Fietsenstallingen:
 - Verbeteren bij station Didam (meer stallingen en veiliger).
 - Creëren in het centrum van Didam en 's-Heerenberg (in samenhang met de centrumplannen).
 - Toevoegen van stallingen met beugels in de openbare ruimte.
- Fietsparkeernorm toevoegen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Hoe gaan we dit doen voor het openbaar vervoer?

- Instant houden huidig openbaar vervoer.
- Lobby voor een betrouwbare busverbinding Doetinchem - Zeddam - 's-Heerenberg - Emmerich - Kleve - Nijmegen.
- Regionaal samenwerken voor verbeteren bereikbaarheid en voorzieningen van stations in omliggende gemeenten.
- Verbeteren voorzieningen bushaltes en station Didam.

Verminderen van verkeersbewegingen¹

Door de coronacrisis is in maart het mobiliteitspatroon flink veranderd. Onder andere het thuiswerken heeft geleid tot minder verkeer. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid over het thuiswerken blijkt dat werknemers positief zijn en de productiviteit stijgt. In opdracht van Natuur en Milieu heeft CE Delft berekend wat de impact is wanneer 12 procent van de beroepsbevolking na de coronacrisis één dag in de week thuis blijft werken:

- Ruim twee miljard minder kilometers per jaar voor woon-werkverkeer.
- Ruim 50 miljoen minder reistijduren per jaar voor woon-werkverkeer.
- Minder kilometers betekent minder uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen voor bijvoorbeeld de luchtkwaliteit.
- Minder kilometers betekent minder zwaargewonden door verkeersongevallen en ook een afname van het aantal doden.
- Als 12 procent van de beroepsbevolking één dag in de week thuis werkt zijn de totale maatschappelijke baten 1,17 miljard euro.

De coronapandemie heeft een grote verandering teweeggebracht in onze persoonlijke gewoonten rond werken en sociale interactie. De crisis is een grote kans om anders naar mobiliteits- en stadsplanning te kijken. Omdat minder verkeersbewegingen veel voordelen heeft, is het belangrijk om ook structureel het verkeersaanbod te beïnvloeden. De werkgevers zijn hierin belangrijk, omdat zij ervoor kunnen zorgen dat medewerkers minder in de auto hoeven te stappen of op een ander

moment. Door de coronacrisis heeft iedereen hier ervaring mee kunnen opdoen.

Het is nog de vraag of werkend Nederland daadwerkelijk bereid is op lange termijn een thuishkantoor in te richten. Gedragsverandering is moeilijk te bewerkstelligen en mensen zijn over het algemeen gewoontedieren. Maar inmiddels duurt de crisis lang genoeg om toch verandering van gedrag tot gevolg te kunnen hebben. Al in juni verwachtte 75 procent van het aantal zakelijke reizigers dat de manier van werken in de toekomst gaat veranderen, zo blijkt uit het Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek 2020 (NZMO).

Bewustwording en stimulans van de werknemers en ondersteuning hierbij door de werkgever zijn van cruciaal belang om waar mogelijk het (voor een deel) thuis werken te continueren. Ook voor de eigen gemeentelijke organisatie zal dit worden uitgevoerd. En ook andere organisaties en bedrijven zullen worden benaderd om bewuste werk- en mobiliteitskeuzes als beleidsinsteek voor mobiliteit vorm te geven. Hiervoor wordt de aanwezige overlegstructuur met organisaties en bedrijfsleven benut.

¹ Onder andere gebaseerd op:
<https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/34547/voordelen-van-thuiswerken-voor-het-woonwerk-verkeer/>

5

Maatregelen

De doelen voor de gewenste toekomst zijn in hoofdstuk 4 beschreven. In voorliggend hoofdstuk zijn de daarbij genoemde aandachtspunten en mogelijke maatregelen uitgewerkt. De maatregelen zijn geclusterd naar modaliteit (fiets, auto, openbaar vervoer, overig) om daarmee aan te sluiten op de gemeentelijk organisatie. In een apart op te stellen uitvoeringsprogramma worden de maatregelen ook geprioriteerd.

Om te komen tot definitieve maatregelen is er afstemming nodig met de afdelingen wegenbeheer, groenbeheer en waterbeheer. Ook zullen sommige maatregelen nog met betrokkenen worden afgestemd. De definitieve maatregelen zullen daarom worden opgenomen in een apart Uitvoeringsprogramma

De aandachtspunten en mogelijke maatregelen zijn per modaliteit beschreven. Deze indeling per modaliteit is gekozen voor het overzicht. Per modaliteit is ook een tabel opgenomen met daarin een samenvatting van de maatregelen. In de tabel is per maatregel het volgende opgenomen:

- locatie;
- omschrijving;
- aan welk doel de maatregel bijdraagt;
- uit welk onderdeel van de uitgangspunten en/of inventarisatie de maatregel voorkomt;
- prioriteit (jaartal) van de eerste actie om de maatregel uit te voeren;
- kosten voor uitvoering van de maatregel waarbij de volgende scoring is gehanteerd:
 - € = lager dan € 50.000,-;
 - €€ = tussen de € 50.000,- en € 500.000,-;
 - €€€ = hoger dan € 500.000,-.

5.1 Maatregelen fiets

De opkomst van de e-bike en de speed-pedelec biedt in een diffuus gebied zoals Montferland, kansen om de fiets als alternatief vervoersmiddel in te zetten. Voor scholieren is de fiets een belangrijk vervoersmiddel. De openbaar-vervoerbindingen zijn beperkt, de afstand tot de haltes zijn groter. De fiets is een belangrijk middel voor het voor-en natransport. Veilige fietsverbindingen zijn cruciaal bij het stimuleren van het fietsgebruik. Zowel vanuit landelijk als provinciaal beleid wordt het fietsgebruik gestimuleerd. Ook de gemeente Montferland wil het fietsgebruik stimuleren.

Om te werken naar de doelen van dit IVVP zijn voor het fietsverkeer de volgende maatregelen opgenomen.

5.1.1 Campagnes om het fietsgebruik te stimuleren

Naast dat het netwerk op orde moet zijn (paragraaf 5.1.2 en 5.1.3), zetten we campagnes en acties in om het fietsgebruik te stimuleren. Inwoners maken we bewust van hun reisgedrag en geven de verschillende mogelijkheden weer. De fiets is niet voor iedereen vanzelfsprekend; een inzet op het stimuleren van de fiets blijft nodig om meer fietsers te genereren. We zetten een positief beeld neer van de fiets. Fietsen is gezond en leuk.

- Vanuit de regio Arnhem-Nijmegen sluit de gemeente Montferland aan bij het programma Slim en Schoon Onderweg. Samen met de werkgevers in de regio wordt het woon-werkverkeer in beeld gebracht, om vervolgens maatregelen te nemen om het gedrag te veranderen. Denk aan carpoolen, 'fiets van de zaak' of een beloningssystematiek.

- Samen met de afdeling communicatie en marketing zet de gemeente Montferland acties op om het fietsgebruik lokaal te stimuleren voor korte ritten. Bijvoorbeeld door aandacht te vragen voor 'vaker de fiets te pakken' in onder andere Montferland-nieuws. Of samen met lokale ondernemers een 'spaar- en winactie' op te zetten.

5.1.2 Realiseren snelle fietsroutes

De gemeente Montferland heeft een verkenning laten doen naar mogelijke kansrijke snelle fietsroutes. Snelle fietsroutes verzorgen een hoogwaardige fietsverbinding tussen (kernen van) gemeente Montferland en omliggende gemeenten en kernen.

Een snelle fietsroute is aantrekkelijk, comfortabel, veilig en direct. Dit is verder gespecificeerd naar: Er moet zo min mogelijk sprake zijn van omrijden. Een directe fietsroute kan concurreren met overige vormen van mobiliteit.

- Ter plaatse van kruispunten moeten fietsers bij voorkeur en waar mogelijk voorrang krijgen, zodat fietsers zo min mogelijk vertraging en ongemak ondervinden.
- Een snelle fietsroute moet voldoende comfort en veiligheid bieden door te voldoen aan de Inrichtingscriteria zoals genoemd in de verkenning- en haalbaarheidsstudie. Een snelle fietsroute moet voldoende verlicht zijn, zodat de fietsroute bijdraagt aan de (sociale) veiligheid.
- Een aantrekkelijk vormgegeven route waar van alles te zien is draagt op een positieve manier bij aan de beleavingswaarde en zorgt daarmee voor een lagere subjectieve tijdsbeleving.

Realiseren snelle fietsroutes Zevenaar - Didam (- Doetinchem)

Uit het onderzoek blijkt dat de snelle fietsroute Doetinchem - Didam - Zevenaar potentie biedt. Door Didam en Zevenaar met elkaar te verbinden door middel van een snelle fietsroute ontstaat vanaf Didam een snelle fietsroute naar Arnhem (SFR de Liemers).

Dagelijks fietsen al 1.700 mensen tussen Didam en Zevenaar. Mede door de ruimtelijke ontwikkelingen (Zevenaar-Oost) ligt het toekomstige aantal fietsers nog hoger. Een snelle fietsroute stimuleert de regionale economische ontwikkeling.

In de 'Verkenning- en haalbaarheidsstudie naar snelle fietsroutes' van RHDHV zijn verschillende tracés verkend tussen Zevenaar en Didam. De voorkeursvariant dient verder uitgewerkt te worden tot een V.O/D.O met een bijbehorend maatregelen-pakket. Hierbij wordt ook het bestuurlijk draagvlak en het draagvlak bij de inwoners verkend. Vervolgens kan het D.O aanbesteed worden om een snelle fietsroute te realiseren tussen Zevenaar - Didam.

Voor de route Didam - Doetinchem is een verdere verdiepende verkenning noodzakelijk. Samen met de gemeente Doetinchem gaat de gemeente de mogelijkheden onderzoeken. Hier kan ook gedacht worden aan een optimalisering van de bestaande fietsvoorzieningen. Eveneens wordt ruimtelijke inpasbaarheid en realisatiekosten meegenomen.

Realiseren snelle fietsroutes: Doetinchem - Zeddam - 's-Heerenberg - Emmerich

Door Doetinchem en Emmerich met elkaar te verbinden met een snelle fietsroute worden verschillende regionale bestemmingen met elkaar

verbonden. Tussen Doetinchem en Zeddam fietsen dagelijks circa 2.000 fietsers. Tussen Zeddam - 's-Heerenberg is dit iets lager, circa 1.300 fietsers. Met de groei van DockNLD neemt de potentie van de route verder toe. Momenteel zijn de verplaatsingen tussen 's-Heerenberg en Emmerich met de fiets voornamelijk recreatief. Op de langere termijn biedt ook dat tracé potentie.

Op basis van de 'Verkenning- en haalbaarheidsstudie naar snelle fietsroutes' van RHDHV een verdere uitwerking maken van het voorkeurstracé. Samen met de gemeente Doetinchem (voor het noordelijk deel) een verdiepende verkenning starten om zo te komen tot een VO, waarbij inzicht is in lokale omstandigheden, zoals grondeigendommen, maatschappelijke of persoonlijke weerstanden/voorkeuren, procedurele factoren of andere beperkingen van bijvoorbeeld ecologische of planologische aard.

5.1.3 Verbeteren van verkeersveiligheid en infrastructuur voor fietsers

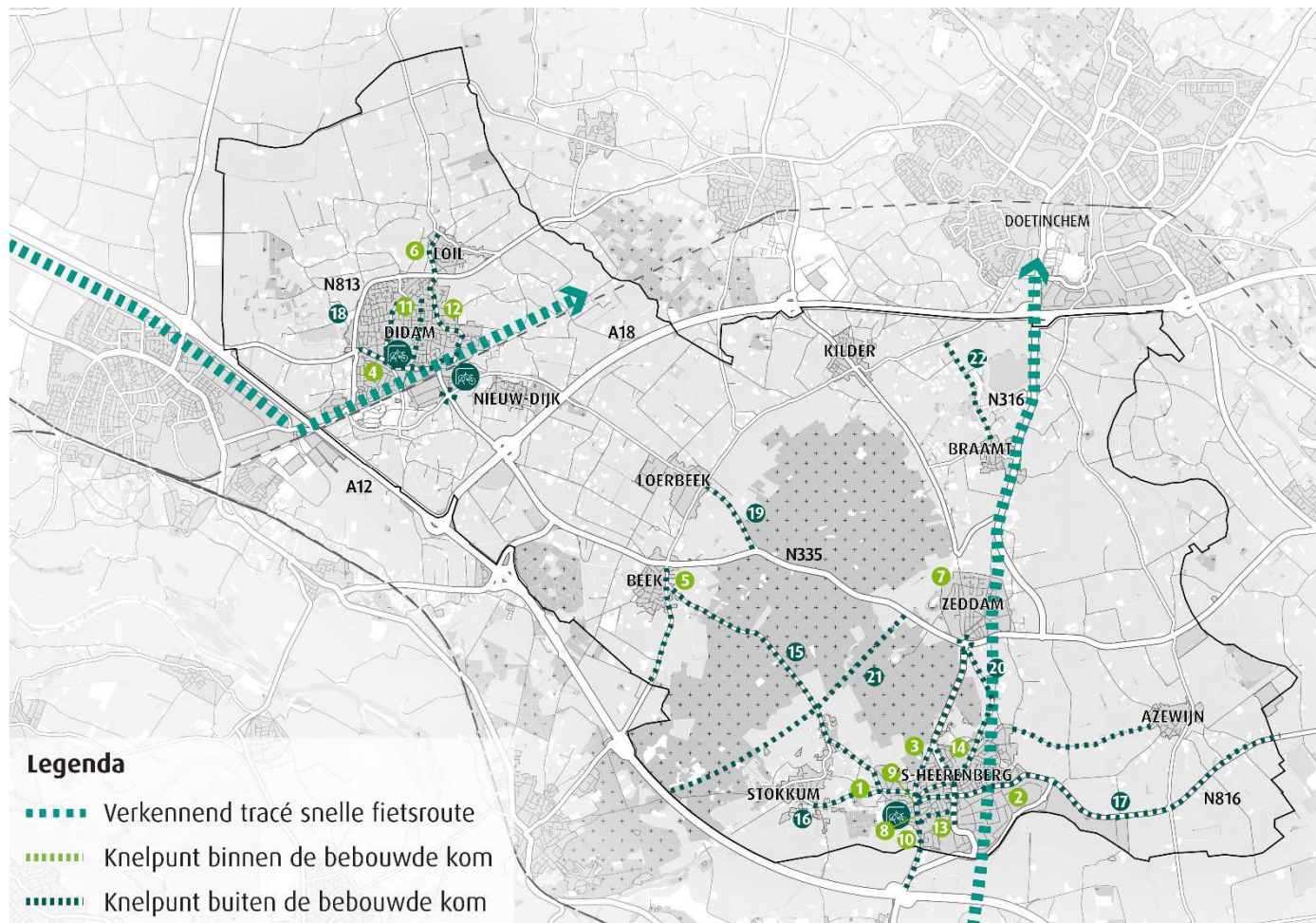
Naast campagnes en acties om de fiets te stimuleren, moet ook het fietsnetwerk op orde zijn. In de enquête zijn circa 360 suggesties gedaan om het fietsgebruik te bevorderen, waaronder een groot aantal infrastructurele maatregelen. Op veel wegen zijn fietsvoorzieningen aanwezig. Deze maatregel gaat over om het verbeteren en veiliger maken van het fietsnetwerk. Voor wat betreft de inrichting van de fietsroutes sluiten we aan op de aanbevelingen en richtlijnen van het CROW.

Op onderstaande kaart en tabel is een overzicht opgenomen van de locaties die genoemd zijn. Bij elke locatie is aangegeven wat het

aandachtspunt is. De plus en min geeft de verkeerskundige beoordeling van het probleem weer. Een plus geeft aan dat de locatie verkeerskundig een hogere prioriteit heeft dan een locatie met een min.

nummer (zie kaart)	locatie binnen de bebouwde kom	snelheid	reactie	beoordeling
1.	centrum van 's-Heerenberg	30	Het centrum is onoverzichtelijk voor fietsers. Door de goot voor de afvoer van het hemelwater ontstaat hoogteverschil tussen het trottoir en de rijbaan. Dit ervaren fietsers als onveilig. Ze raken makkelijk in de goot en komen er lastig uit; kans op vallen.	+
2.	Lengelseweg - 's-Heerenberg	50	Fietsvoorzieningen en een duidelijke hiërarchie van wegen ontbreken op het westelijk deel van de Lengelseweg.	+
3.	Zeddamseweg - 's-Heerenberg	50 (VCP: 30)	Fietsvoorzieningen ontbreken bij 50 km/h. In het Verkeerscirculatieplan 's Heerenberg is reeds voorzien in een aanpassing van de maximumsnelheid naar 30 km/h.	+
4.	Wilhelminastraat - Didam	30	De snelheid/intensiteit autoverkeer is hoog voor een 30 km/h-weg.	+
5.	Sint Jansgildestraat - Beek	30	Momenteel wordt in samenspraak met aanwonenden onderzocht welke maatregelen optimaal aan het programma van eisen voldoen.	+
6.	Weemstraat - Loil	30	Fietspad ontbreekt.	+/-
7.	Kilderseweg - Zeddam	30	Fietsers ervaren hoge snelheid van autoverkeer.	+
8.	Klinkerstraat - 's-Heerenberg	30	De doorgaande fietsroute gaat over het parkeerterrein. Dit leidt tot verkeersonveilige situatie door het in- en uitparkeren van gemotoriseerd verkeer in combinatie met fietsers.	-/+
9.	kruispunt Molenpoortstraat - Klinkerstraat - Zeddamseweg	30	Kruispunt wordt als onoverzichtelijk ervaren.	-
10.	Emmerikseweg - 's-Heerenberg	30	De Emmerikseweg is een vrij drukke 30 km/h weg, ook ligt de snelheid in de praktijk hoger dan toegestaan. Hierdoor ervaren de fietsers deze weg als onveilig. Snelheidsremmende maatregelen zijn wenselijk om het gebruik (intensiteit en snelheid) te verminderen.	-
11.	Rozenstraat en Willibrordusweg - Didam	30	De punaises op de verschillende kruispunten als snelheidsremmend worden door fietsers als gevaarlijk ervaren.	-
12.	Singel - Didam	50	Fietsers geven aan dat het autoverkeer harder rijdt dan toegestaan. Hierdoor neemt het verschil in snelheden en massa's toe en wordt als onveilig ervaren.	-
13.	Plantsoensingel Zuid - 's-Heerenberg	30	Fietsers ervaren hoge snelheden van het autoverkeer. Snelheidsremmende maatregelen zijn wenselijk.	-
14.	Oude Doetinchemseweg - 's-Heerenberg	50 (VCP: 30)	Op de oude Doetinchemseweg ontbreken fietsvoorzieningen bij 50 km/h. In het Verkeerscirculatieplan 's Heerenberg is reeds voorzien in een aanpassing van de maximumsnelheid naar 30 km/h.	-

nummer (zie kaart)	locatie buiten de bebouwde kom	snelheid	reactie	beoordeling
15.	Peeskesweg tussen Beek en 's-Heerenberg	60	Fietsers rijden op de rijbaan waarbij autoverkeer harder rijdt dan toegestaan. Fietsers ervaren dit als onprettig en onveilig. Wenselijk om te kijken naar snelheidsremmende maatregelen.	+
16.	tussen 's-Heerenberg en Stokkum	60	De wens vanuit bewoners is om een herkenbare en veilige fietsroute tussen centrum 's-Heerenberg en Stokkum te realiseren.	+
17.	fietsroute 's-Heerenberg – Ulft	diverse	Om het voortgezet onderwijs in Ulft te bereiken dient de fietsroute 's-Heerenberg - Ulft te voldoen aan veiligheidseisen (mede i.v.m. naastgelegen bedrijventerreinen)	+
18.	kruispunt Luynhorststraat - Vincwijcweg	60	Kruispunt is onoverzichtelijk	+
19.	Berkenlaan nabij Loerbeek	80	Momenteel ontbreken fietsvoorzieningen, de snelheid- en massaverschillen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn erg hoog bij de huidige maximumsnelheid. De bedoeling is om deze weg af te waarderen naar erftoegangsweg (60 km/h) in het nieuwe categoriseringsplan, zie ook hierna.	+
20.	Lengelseweg/Zeddamseweg tussen Zeddam en Lengel	80 (VCP: 60)	Momenteel ontbreken fietsvoorzieningen, de snelheid- en massaverschillen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn erg hoog bij de huidige maximumsnelheid. In het Verkeerscirculatieplan 's Heerenberg is reeds voorzien in een aanpassing van de maximumsnelheid naar 60 km/h.	+
21.	Oude Eltenseweg in het bos Montferland	60	Het fietspad is erg smal, wenselijk is om het comfort voor de fietser te verbeteren.	-
22.	Braamtseweg nabij Braamt	60	Fietsers ervaren de weg als erg gevaarlijk. Deze weg heeft geen vrijliggende fietsvoorziening en dat is voor een 60 km/uur weg met beperkte intensiteiten over het algemeen ook niet nodig.	-



- 1 Centrum van 's-Heerenberg
- 2 Lengelseweg
- 3 Zeddamsesweg
- 4 Wilhelminastraat
- 5 Sint Jansgildestraat
- 6 Weemstraat
- 7 Kilderseweg
- 8 Klinkerstraat
- 9 Kruispunt Molenpoortstraat - Klinkerstraat - Zeddamsesweg
- 10 Emmerikseweg
- 11 Rozenstraat en Willibrordusweg
- 12 Singel
- 13 Plantsoensingel Zuid
- 14 Oude Doetinchemseweg
- 15 Peeskesweg
- 16 Herkenbare en veilige fietsroute tussen centrum 's-Heerenberg en Stokkum
- 17 fietsroute 's-Heerenberg - Ulft
- 18 Kruispunt Luynhorststraat - Vincwijweg
- 19 Berkenlaan
- 20 Lengelseweg/Zeddamsesweg
- 21 Oude Eltenseweg
- 22 Braamtseweg

Figuur 5.1: Maatregelenkaart fiets

5.1.4 Verbeteren en uitbreiding fietsenstallingen

Naast dat fietsers beschikking hebben tot comfortabel, veilig, direct en aantrekkelijke fietsinfrastructuur, hebben fietsers behoefte aan een goede en veilige fietsenstalling. Het type fietsenstalling kan per locatie en functie verschillen. In de enquête gaven inwoners aan behoefte te hebben aan stallingen met een extra beugel waar een tweede (hang)slot aan gevestigd kan worden. In het centrum worden fietsen zo dicht mogelijk bij de winkel geparkeerd, dit is hinderlijk voor de voetganger.

Verbetering en uitbreiding fietsenstalling station Didam

Toevoegen van extra fietsenstallingen bij station Didam. Waarbij ook een aantal extra fietsenkluizen worden toegevoegd, die gebruikt kunnen worden voor elektrische fietsen. De bezetting van de deelfietsen op het station monitoren en op basis van de bezettingsgraad wel of niet uitbreiden.

Uitbreiding van fietsenstalling in centrum Didam

Bij het uitwerken van de deelplannen van het masterplan Didam kijken we waar extra fietsvoorzieningen kunnen worden toegevoegd of de kwaliteit van de voorziening kan worden verhoogd. Hierbij wordt nagedacht over de haalbaarheid van een bewaakte fietsenstalling

Uitbreiding van fietsenstalling in centrum 's-Heerenberg

Bij het uitwerken van de deelplannen van het VCP 's-Heerenberg kijken we waar extra fietsvoorzieningen kunnen worden toegevoegd of de kwaliteit van de voorziening kan worden verhoogd.

Hierbij wordt nagedacht over de haalbaarheid van een bewaakte fietsenstalling. Koppeling mogelijk met parkeerplan en tellen van zowel geparkeerde auto's en fietsers

Stallingen bij voorzieningen in de kernen

In alle kernen is behoefte aan goede fietsenstallingen nabij scholen, sportvoorzieningen, gezondheidscentra, winkels en OV-haltes. De kwaliteit is te verhogen door aandacht te hebben voor het aantal voorzieningen, de locatie, de mogelijkheid om een tweede slot te bevestigen, overdekte mogelijkheden en het opladen van elektrische fietsen. Het kwaliteitsniveau is afhankelijk van de vraag naar fietsenstallingen op de betreffende locatie.

Actie: budget reserveren voor fietsvoorzieningen in de kernen, om vervolgens samen met de dorps- en wijkraden de locaties te bepalen. Mogelijke invulling is om het op te pakken vanuit burgerinitiatief. Bijvoorbeeld: gemeente plaatst de stallingen, gebruikers doen het onderhoud van afval of groen of controle op weesfietsen

5.1.5 Fietsparkeernorm toevoegen bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeentelijke parkeernormen aanvullen met normen voor fietsparkeerplaatsen om daarmee te waarborgen dat voldoende fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen.

Maatregelen fiets	Locatie	Draagt bij aan doelen	Navolgbaarheid	Actie	Kosten
Campagnes om het fietsgebruik te stimuleren	Niet van toepassing	Veranderen vervoerswijze	- Tour de Force - Provincie: Heel Gelderland Fietst! - Regio: werkgeversaanpak A12 (Slim En Schoon Onderweg) - Enquête: reacties ontvangen om het fietsgebruik te promoten door bijvoorbeeld subsidie voor aanschaf van de elektrische fiets en samen met werkgevers de fiets te stimuleren	Doorlopend uitvoeren	€
Realiseren snelle fietsroutes Zevenaar - Didam (- Doetinchem)	Tracé: tussen snelle fietsroute 'De Liemers' en station Didam	Veranderen vervoerswijze Verbeteren infrastructuur	- Landelijk en provinciaal beleid om snelle fietsroutes te stimuleren - Verkenning- en haalbaarheidsstudie naar snelle fietsroutes, RHDHV, 2018 - Enquête: gevraagd wordt om betere en bredere fietsroutes. Een snelle fietsroute van Arnhem naar Doetinchem is aangedragen voor het congestieprobleem van de A12	Verkennen in 2021	€€€
Realiseren snelle fietsroutes: Doetinchem - Zeddam - 's-Heerenberg - Emmerich	Tracé: Doetinchem - Zeddam - 's-Heerenberg - Emmerich	Veranderen vervoerswijze Verbeteren infrastructuur	- Landelijk en provinciaal beleid om snelle fietsroutes te stimuleren - Verkenning- en haalbaarheidsstudie naar snelle fietsroutes, RHDHV, 2018 - Enquête: gevraagd wordt om betere en bredere fietsroutes. Een snelle fietsroute tussen Doetinchem - 's-Heerenberg is aangedragen	Verkennen in 2022	€€€
Verbeteren van verkeersveiligheid en infrastructuur voor fietsers	Diverse locaties (zie tabel en kaart)	Veranderen vervoerswijze Verbeteren infrastructuur	- Tour de Force - Regionaal en provinciaal beleid ter stimulering van het fietsgebruik - Mobiliteitstrend: grotere snelheidsverschillen op het fietspad vragen om bredere fietspaden - Enquête: gevraagd wordt om betere en bredere fietsroutes	Doorlopend uitvoeren	€€€
Verbeteren en uitbreiding fietsenstallingen	Diverse locaties (zie paragraaf 5.1.4)	Veranderen vervoerswijze	- Tour de Force - Klimaatakkoord - Enquête: betere fietsenstallingen en beveiligde fietsenstalling	Verkennen in 2023	€€
Fietsparkeernorm toevoegen bij ruimtelijke ontwikkelingen	Alle ruimtelijke ontwikkelingen	Veranderen vervoerswijze	- Klimaatakkoord - Stakeholdersbijeenkomst	Beleid vaststellen 2021	€

5.2 Maatregelen auto

De auto is een belangrijk vervoersmiddel gezien de geografie van de gemeente. Het zorgt ervoor dat we verbonden blijven binnen Montferland, met omliggende gemeenten en met omliggende regio's. Het wegennet in de gemeente heeft een hiërarchie in wegtype. We streven ernaar dat het voor de automobilist duidelijk is; waar bijvoorbeeld stromen belangrijker zijn, en waar het verblijven belangrijker is. Met de juiste inrichting zorgen we ervoor dat de functie van de weg en het gebruik van de weg beter in balans zijn. Dit doen we conform de principes van 'Duurzaam Veilig'. Hierdoor wordt ons netwerk verbeterd en veiliger. Met een integrale aanpak verbeteren we de leefbaarheid.

Om te werken naar de doelen van dit IVVP zijn voor het auto- en vrachtverkeer de volgende maatregelen opgenomen.

5.2.1 Verbeteren (geloofwaardige) inrichting van 30- en 60 km/h-wegen.

Als gemeente willen we een geloofwaardige inrichting van 30/60 km/h gebieden. Hievoor passen we de inrichtingsprincipes toe van Duurzaam Veilig. Op een Duurzaam Veilig ingerichte weg is de vormgeving van de weg herkenbaar. Op deze manier zien de weggebruikers aan de inrichting wat voor type weg het is, weten ze daarmee welk gedrag van hen en anderen verwacht wordt en passen ze daarop hun gedrag aan. Een goede inrichting zorgt ervoor dat de maximumsnelheid logisch is.

Wegencategorisering

Conform de landelijke richtlijnen onderscheiden we vier wegcategorieën.

1. Erftoegangsweg in de bebouwde kom.
2. Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom.
3. Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom;
4. Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

Met de juiste inrichting zorgen we ervoor dat de functie van de weg en het gebruik van de weg beter in balans zijn. Dit doen we in harmonie met de omgeving met gebruik van de uitwerking uit het IVVP 'Montferland, meer dan verkeer!', 2013.

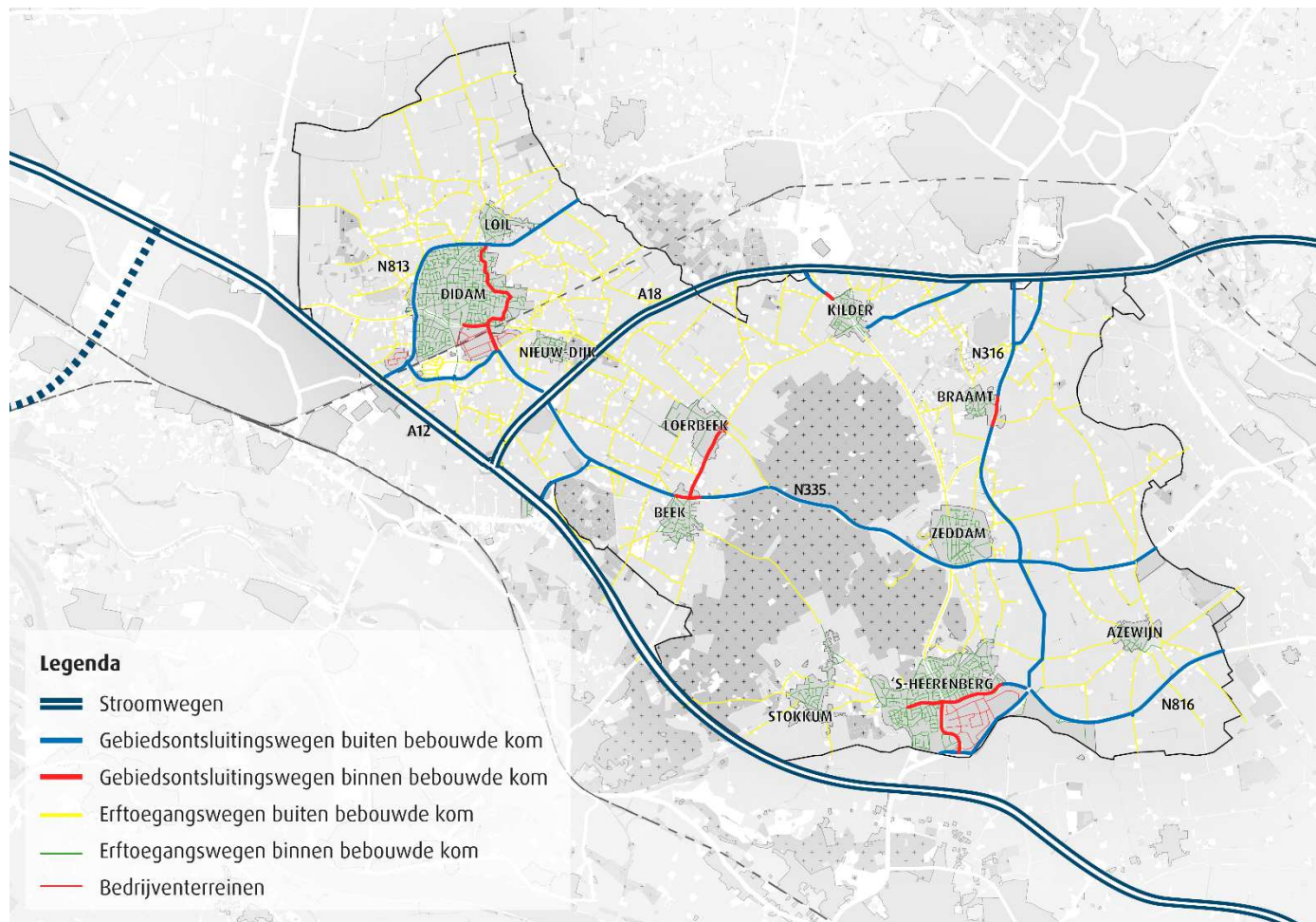
De belangrijkste kenmerken van 'Duurzaam Veilig' per wegcategorie zijn opgenomen in figuur 5.2. Voor wat betreft de inrichting van de wegen sluiten we zo veel mogelijk aan op deze landelijke richtlijnen, maar er zal ook sprake zijn van maatwerk. We gaan bijvoorbeeld geen bestaande fietspaden langs 60 km/h-wegen opheffen als er geen verkeersveilig alternatief is.

De gewenste wegcategorisering is weergegeven in figuur 5.3. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie zijn:

- diverse aanpassingen door aanleg van de ontbrekende schakel en Verkeerscirculatieplan 's-Heerenberg;
- Berkenlaan tussen N335 en Loerbeek wordt erftoegangsweg;
- N815 tussen Kilder en A18 mogelijk opheffen 60 km/uur zone.

Erftoegangsweg in de bebouwde kom • snelheid: 30 km/h • fietsers gemengd met autoverkeer • verharding: klinkers • verhardingsbreedte: < 6 meter • drempels op rechte stukken • plateaus op kruisingen • zwaar verkeer: niet • parkeren: op de rijbaan, in vakken en havens • verkeersintensiteit : < 5.000 • markering: geen	Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom • snelheid: 50 km/h • fiets: fietsstroken, fietspaden of parallelweg • verharding: asfalt • verhardingsbreedte: > 6 meter • zwaar verkeer: wel • parkeren: in vakken en havens • verkeersintensiteit : > 5.000 • markering: enkele asmarkering
Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom • snelheid: 60 km/h • fiets: gemengd met autoverkeer (bij een verkeersintensiteit > 2.000/3.000 mvt/etmaal zijn vrijliggende fietsvoorzieningen gewenst) • verharding: klinkers of asfalt • verhardingsbreedte: < 6 meter • zwaar verkeer: niet, wel bestemmingsverkeer • parkeren: in de berm • verkeersintensiteit : < 6.000 • markering: eventueel onderbroken kantmarkering	Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom • snelheid: 80 km/h • fiets: fietspaden of parallelweg • parallelweg (ingericht als erftoegangsweg) voor erfontsluitingen • verharding: asfalt • verhardingsbreedte: 7,5 meter • zwaar verkeer: wel • parkeren: niet toegestaan • verkeersintensiteit : > 6.000 • markering: dubbele asmarkering en onderbroken kantmarkering

Figuur 5.2: Belangrijkste voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig per wegtype (op hoofdlijnen)



Figuur 5.3: Gewenste wegencategorisering Montferland

Maatregelen: inrichting van 30- en 60 km/h-wegen

Er is een eerste toets uitgevoerd of vorm, functie en gebruik van de gemeentelijk wegen in balans zijn. Ook zijn in de enquête en tijdens de bijeenkomsten genoemde knelpunten verkeerskundig beoordeeld. Op basis daarvan is de volgende lijst opgesteld van de mogelijke te verbeteren wegen. Met name op 30 km/h-wegen binnen de bebouwde kom en 60 km/h-wegen buiten de bebouwde kom, vraagt de geloofwaardigheid van de maximumsnelheid om aandacht. De nummers in de onderstaande opsomming verwijzen naar de nummers op de maatregelenkaart (figuur 5.4).

Om de benodigde maatregelen te bepalen en een prioritering van deze maatregelen op te stellen is de volgende stap deze eerste toets uit te werken in een nader onderzoek. In dat onderzoek moet ook vanuit beheer en onderhoud (assetmanagement) naar de betreffende wegen worden gekeken. Het resultaat hiervan wordt opgenomen in een apart op te stellen Uitvoeringsprogramma.

Binnen de bebouwde kom

1. Wilhelminastraat: De intensiteit en inrichting komen niet helemaal overeen met de functie. Het is een drukke weg voor een 30 km/h-weg en de weginrichting past niet geheel bij 30 km/h.
2. Didamseweg in Loerbeek (westelijk deel): de weginrichting is geen geloofwaardige 30 km/h met fietsstroken, lange rechte weg. Hierdoor ligt de gemiddelde snelheid hoger dan 30 km/h.
3. Sint Jansgildestraat in Beek: gemeente is gestart om weginrichting te verbeteren.
4. Sint Jansgildestraat tussen Beek en Loerbeek: een verwarrende situatie waarbij zowel fietsvoorzieningen op de rijbaan aanwezig is

als een vrijliggend fietspad. Beide voorzieningen worden gebruikt door fietsers.

5. Beekseweg in Kilder: de weginrichting komt niet overeen met de maximale snelheid van 30 km/h. De Beekseweg kent fietspaden. De weginrichting geeft een maximale snelheid van 50 km/h weer.
6. Doetinchemseweg in Kilder: de weginrichting komt niet overeen met de maximale snelheid van 30 km/h. De Doetinchemseweg kent fietspaden. De weginrichting geeft een maximale snelheid van 50 km/h weer.
7. Kilderseweg in Zeddam: een maximale snelheid van 30 km/h met vrij lange rechte stukken zonder snelheids-remmende maatregelen. Hierdoor is het voor gemotoriseerd verkeer verleidelijk om harder te rijden dan de maximumsnelheid.
8. Weemstraat in Loil: De weginrichting komt niet overeen met de maximale snelheid van 30 km/h. De weg is vormgegeven als een 50 km/h of 80 km/h weg.
9. Kerkwijkweg/Haagweg in Didam: Deze sluiproute zal in beeld kunnen blijven totdat de A12 verbreed is. Deze route is ook verleidelijk als de A12 aansluiting van Didam verplaatst is. Met wijkraad en aanwonenden overleggen om te bepalen welke aanpak van deze route haalbaar en effectief is.

Buiten de bebouwde kom

10. Beekseweg tussen Nieuw Dijk en Loerbeek: de weginrichting komt niet overeen met de snelheid. De Beekseweg heeft maximale snelheid van 60 km/h. De rijbaan is vrij breed en heeft fietspaden, hierdoor wordt gemotoriseerd verkeer uitgenodigd om harder te rijden dan de maximumsnelheid.

11. Berkenlaan (nabij Loerbeek): maximale snelheid van 80 km/h zonder fietsvoorzieningen. De snelheid- en massaverschillen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer is hierbij erg groot en leidt tot verkeersonveiligheid. Wenselijk is om de weg aan te passen naar een erftoegangsweg met een snelheid van 60 km/h, zoals aangegeven in de wegcategorisering (figuur 5.3).
12. Doetinchemseweg tussen Loerbeek en Kilder: De maximale snelheid is 60 km/h. De weginrichting komt overeen met een 80 km/h weg. Hierdoor kent de weg hogere snelheden dan toegestaan.
13. Doetinchemseweg tussen Kilder en Doetinchem: wenselijk om de functie te bepalen van de weg erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg (huidig: 80 km/h met fietspaden). En hierop de inrichting van de weg aan te passen.
14. Welhseweg tussen A18 en Kilder: Veel verschillende snelheden om relatief korte afstand: 130 meter 60 km/h (met fietspaden) daarna 50 km/h en daarvoor 80 km/h.
15. Zeddamseweg Hooglandseweg: De maximale snelheid is 60 km/h. De weginrichting komt overeen met een 80 km/h weg (wegbreedte, fietspaden, lage drempels). Hierdoor kent de weg hogere snelheden dan toegestaan.
16. Oude Doetinchemseweg nabij Zeddam: De maximale snelheid is 60 km/h. De weginrichting komt overeen met een 80 km/h weg (belijning). Hierdoor kent de weg hogere snelheden dan toegestaan.
17. Langeboomsestraat en Doctor Hoegenstaat (ten noorden van Azewijn): is een vrij lange rechte weg met maximale snelheid 60 km/h. Aandachtspunt is het kruisende verkeer bij de kruispunten, attentie verhoging is daarbij wenselijk.
18. Peeskesweg en Kastanjelaan (tussen Beek, Stokkum en 's-Heerenberg) is door de provincie Gelderland aangewezen als provinciale

fietsroute. De route wordt als onveilig ervaren, doordat de rijbaan vrij smal is. Bij het passeren van auto's, komen de fietsers in de knel. Het is wenselijk om de verkeersveiligheid op de Peeskesweg te verbeteren. Mogelijke maatregelen zijn; het verbreden van de fietsstroken, realiseren van vrijliggend fietspad, verbeteren van de kantopsluiting, rijbaan verbreden, verlagen van de verkeersintensiteit (knip).

19. Stillewaldweg ten noorden van Loerbeek: aandachtspunt is attentie verhoging bij kruispunten voor de verkeersveiligheid.
20. Stokkumseweg/s-Heerenbergseweg: De maximale snelheid is 60 km/h. De weginrichting komt niet overeen wat betreft de belijning. Hierdoor is de maximale snelheid niet herkenbaar.
21. Lengelseweg/Zeddamseweg tussen Zeddam en Lengel: momenteel 80 km/h en zonder fietsvoorzieningen. Wordt vanuit het VCP aangepast naar 30 km/h binnen de bebouwde kom en naar 60 km/h buiten de bebouwde kom.
22. Waalseweg/Oude IJsselweg: kent sluipverkeer naar Doetinchem om de drukke aansluiting met de A18 te vermijden. Gemeente Oude IJsselstreek onderzoekt in kader van trajectstudie N317 naar mogelijke oplossingen. Gemeente Montferland sluit daarbij aan om eventuele maatregelen te bepalen.
23. Zuidermarkweg: onderzoek wordt gestart om verkeersveiligheid op de Zuidermarkweg te verbeteren.

Zandwegen

De gemeente Montferland heeft een aantal zandwegen. Aanwonende ervaren overlast van de gereden snelheden op deze wegen. Om hier maatregelen te nemen is het advies om na te gaan

wat de aanleiding en het probleem is. In het algemeen doen zich veelal de volgende problemen voor op zandwegen:

- a) Een hoge intensiteit autoverkeer op de zandweg. Te veel verkeer maakt gebruik van de route.
- b) Toegankelijkheid bij slecht weer. Bij veel regen wordt de weg modderig en komen mensen vast te zitten.
- c) Overlast en hinder van stof bij aanwonenden.

Per probleem kan gedacht worden aan de volgende oplossing:

- a) Afsluiten voor doorgaand verkeer. Dit kan met een verkeersbord 'uitgezonderd aanwonenden' of zelfs met een fysieke afsluiting. Aanwonende hebben wellicht voldoende aan één aansluiting op een verharde weg in plaats van twee aansluitingen. Hierdoor verdwijnt de doorgaande verbinding en sluisverkeer.
- b) Afsluiten van de weg als de weg onbegaanbaar is geworden. Dit gebeurt op meer plekken in Nederland, bijvoorbeeld bij hoog water.
- c) Het verminderen van stofoverlast kan deels ook gedaan worden door gedragsmaatregelen. Bijvoorbeeld door het plaatsen van een bord met 'pas op stofoverlast'. Automobilisten worden op dat moment geattendeerd op de stofwolk die zij achterlaten. Ook hebben omwonenden hierdoor de mogelijkheid om mensen er op aan te spreken. Het verkeersbord zouden aanwonenden zelf kunnen aanvragen. Hierdoor worden de borden geplaatst op de plekken waar de omwonenden er het meest hinder van ervaren. Het is dus een zeer lokale oplossing. Natuurlijk kunnen in droge periodes de zandwegen besproeit worden om de stofoverlast te beperken.

De maatregelen hangen ook met elkaar samen: veel verkeer veroorzaakt ook veel stof. Gekeken kan worden op welke wegen te veel verkeer rijdt en op welke wegen met name de stofoverlast als probleem speelt. Er kan gestart worden met bovenstaande gedragsmaatregelen (bebording). Mocht dit onvoldoende effect hebben dan zou overwogen kunnen worden om de doorgaande route af te sluiten.

5.2.2 Lobby voor versnellen realisatie VIA15 ter verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente

Op bestuurlijk en ambtelijk niveau bij hogere overheden aandacht blijven vragen voor een snelle realisatie van VIA15. Hierbij ook bespreken de dagelijkse congestie, het sluisverkeer en de economische gevolgen.

5.2.3 Lobby voor volwaardige verbinding DocksNLD - Netterden - Haven Emmerich

Voor de bereikbaarheid van de veelal logistieke bedrijven op DocksNLD (en fase 2) is een snelle en betrouwbare verbinding naar de A3 en de containerhaven Emmerich nodig. Een nieuwe verbinding draagt ook bij aan het verbeteren van de leefbaarheid in Emmerich omdat het vrachtverkeer dan niet meer door de kern rijdt. Samen met provincie en regio verdere uitwerking geven aan een volwaardige verbinding tussen DocksNLD - Netterden - Haven Emmerich. Hiervoor moeten bestuurlijke afspraken worden gemaakt met de Duitse overheid. Vervolgens kunnen de verbindingen verder worden onderzocht en uitgewerkt in een variantenstudie en m.e.r.

5.2.4 Lobby verbetering LZV-netwerk

In gesprek met provincie en RDW en sector transport en logistiek het LZV-netwerk verbeteren en uitbreiden.

5.2.5 Onderzoeken parkeren 's-Heerenberg

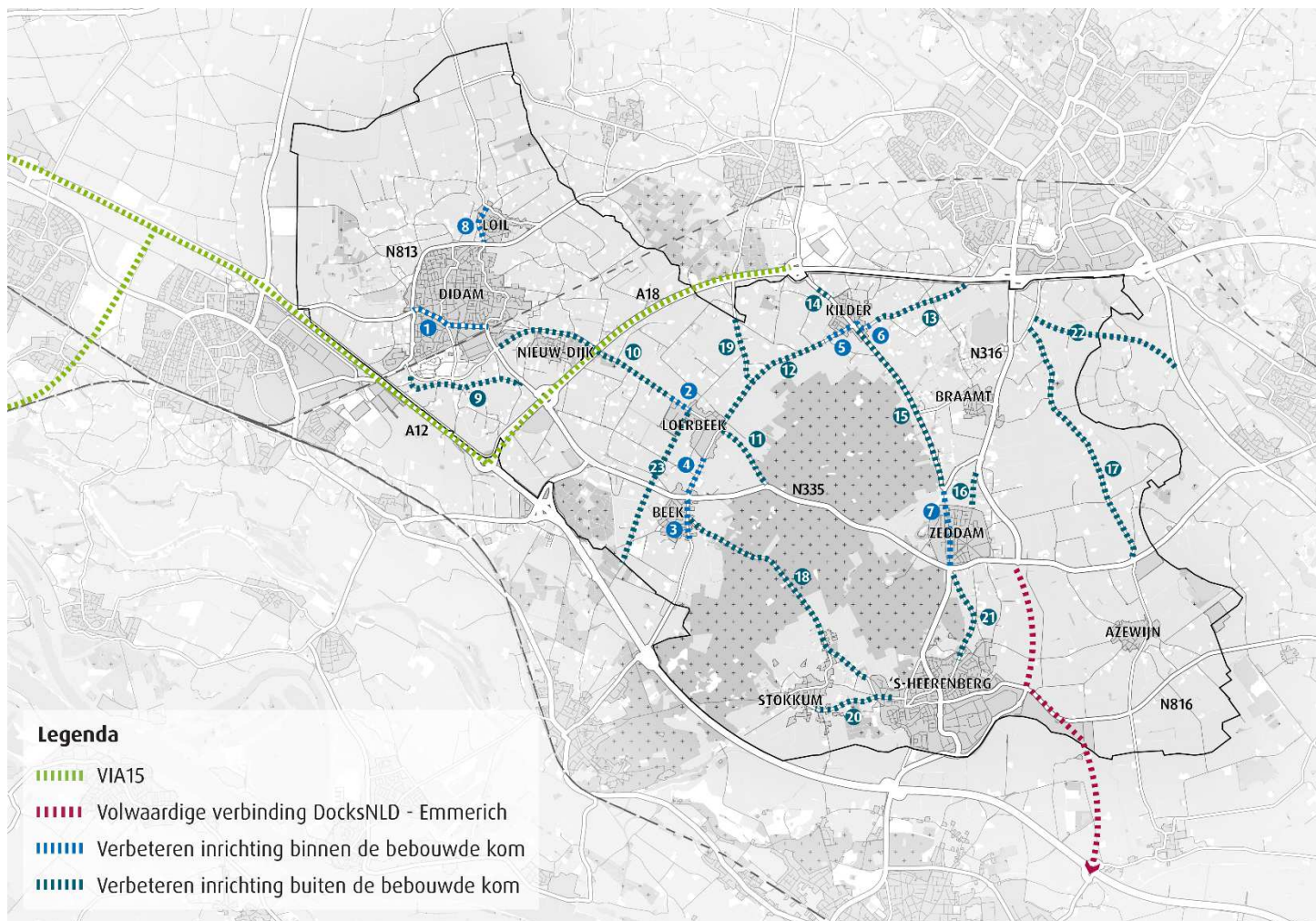
Op basis van de parkeerdrukmeting een parkeerbalans opstellen om inzicht te krijgen in de parkeerdruk. Maak daarbij onderheid tussen doelgroepen; bewoners, werkers en bezoekers. Op basis van de uitkomsten is het mogelijk maatregelen te nemen of niet.

5.2.6 Laadinfrastructuurbeleid

Opstellen van een proactief beleid om het gebruik van elektrische auto's te faciliteren. In regionaal verband (Achterhoek) een visie opstellen op laadinfrastructuur gekoppeld aan de Regionale Energiestrategie.

5.2.7 Verkennen mogelijkheden voor realiseren van waterstoftankstation

De verwachting is dat het gebruik van waterstof als brandstof voor zwaardere voertuigen gaat toenemen. In het Klimaatakkoord is het doel opgenomen om 50 waterstoftankstations te realiseren in 2030. Gemeente Montferland (met zijn logistieke sector) verkent de mogelijkheden om één waterstoftankstation in de gemeente te realiseren. Hierbij wordt gekeken naar potentiële doelgroep/klanten, mogelijke ontwikkellocatie en criteria voor realisatie.



- 1 Wilhelminastraat
- 2 Didamseweg
- 3 Sint Jansgildestraat
- 4 Sint Jansgildestraat
- 5 Beekseweg
- 6 Doetinchemseweg
- 7 Kilderseweg
- 8 Weemstraat
- 9 Kerkwijkerweg/Haaghweg
- 10 Beekseweg
- 11 Berkenlaan
- 12 Doetinchemseweg
- 13 Doetinchemseweg
- 14 Welhseweg
- 15 Zeddamseweg/Hooglandseweg
- 16 Oude Doetinchemseweg
- 17 Langeboomsestraat en Doctor Hoegenstaat
- 18 Peeskesweg en Kastanjelaan
- 19 Stillewaldweg
- 20 Stokkumseweg/'s-Heerenbergseweg
- 21 Lengelseweg/Zeddamseweg
- 22 Waalseweg/Oude IJsselweg
- 23 Zuidermarkweg

Figuur 5.4: Maatregelenkaart auto

Maatregel auto	Locatie	Draagt bij aan doelen	Navolgbaarheid	Actie	Kosten
Verbeteren (geloofwaardige) inrichting van 30- en 60 km/h-wegen	Gehele gemeente (de specifieke locaties zijn in figuur 5.4 opgenomen)	Verbeteren infrastructuur	- Strategisch Plan Verkeersveiligheid - Provinciaal en regionaal beleid - Huidige autonetwerken - Enquête resultaten en bijeenkomsten	Doorlopend uitvoeren	€€€
Lobby voor versnellen realisatie VIA15 ter verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente	A12	Verbeteren infrastructuur	In de enquête en tijdens de stakeholdersbijeenkomst benoemd als grootste bereikbaarheidsknelpunt	Lobby tot VIA15 gerealiseerd is	€
Lobby voor volwaardige verbinding DocksNLD - Netterden - Haven Emmerich	Tracé: DocksNLD - Netterden - Haven Emmerich	Verbeteren infrastructuur Veranderen vervoerswijze	- Provinciaal en regionaal beleid - Huidige goederennetwerk - Uitbreidingsplan DocksNLD - Intake tafelgesprek met gemeente Oude IJsselstreek	Lobby en verkennen 2021	€
Lobby verbetering LZV-netwerk		Verschoenen verplaatsingen	- Huidige goederennetwerk - Uitbreidingsplan DocksNLD	Lobby	Niet van toepassing
Onderzoeken parkeren 's-Heerenberg	's-Heerenberg	Verbeteren infrastructuur	- Intake tafelgesprek met ondernemers - Enquête en stakeholdersbijeenkomst: veel klachten over parkeerproblematiek centrum 's-Heerenberg	Verkennen 2020	€
Laadinfrastructuurbeleid	Alle kernen	Verschoenen verplaatsingen	- Klimaatakkoord, provinciaal en regionaal beleid - Enquête: 29% van de inwoners ziet mogelijkheden om over te stappen naar elektrische auto	Beleid vaststellen 2020	€
Verkennen mogelijkheden voor realiseren van waterstofstation	Nabij de logistieke sector	Verschoenen verplaatsingen	Klimaatakkoord: 50 waterstofstationen realiseren in 2030	Verkennen 2022	€

5.3 Maatregelen openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt in Montferland verzorgd door vervoerders Breng (trein), Arriva (trein en bus) en het Duitse Niag (bus). Dit doen zij in opdracht van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland. De gemeente heeft zelf geen zeggenschap op de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar zij kan wel potentiële verbeteringen onderzoeken en daarvoor lobbyen. De gemeente kan ook bijdragen aan een betere kwaliteit door, enerzijds het aanbieden van goede gemeentelijke infrastructuur en anderzijds goede haltevoorzieningen.

Het openbaar vervoer in Montferland heeft vooral een sociaal-maatschappelijke functie. De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteit van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. De gemeente vindt het belangrijk dat zij ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente. Op dit moment is de ontsluiting met diverse regionale buslijnen georganiseerd. De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit.

Om te werken naar de doelen van dit IVVP zijn voor het openbaar vervoer de volgende maatregelen opgenomen.

5.3.1 Samenwerken voor robuuste en kwalitatief openbaar vervoer

Voor de bereikbaarheid van de gemeente is het belangrijk dat de huidige buslijnen (en treinverbinding) blijven bestaan. Het is voor met name mensen zonder auto of rijbewijs, zoals jongeren en ouderen het vervoersmiddel om zich te verplaatsen naar bijvoorbeeld (beroeps- en hoger) onderwijs en maatschappelijk voorzieningen.

5.3.2 Lobby voor een betrouwbare busverbinding Doetinchem - Zeddam -'s-Heerenberg - Emmerich - Kleve - Nijmegen

De huidige verbinding bestaat uit verschillende buslijnen met verschil in frequentie en betrouwbaarheid. Het optimaliseren van deze verbinding stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer.

5.3.3 Regionaal samenwerken voor verbeteren bereikbaarheid van stations in omliggende gemeenten

De omliggende stations worden ook gebruikt door inwoners van de gemeente Montferland. Het gebruik van het openbaar vervoer is te stimuleren door de bereikbaarheid van deze stations met fiets, openbaar vervoer en auto vanuit de kernen van Montferland te verbeteren.

5.3.4 Verbeteren voorzieningen bushaltes en station Didam

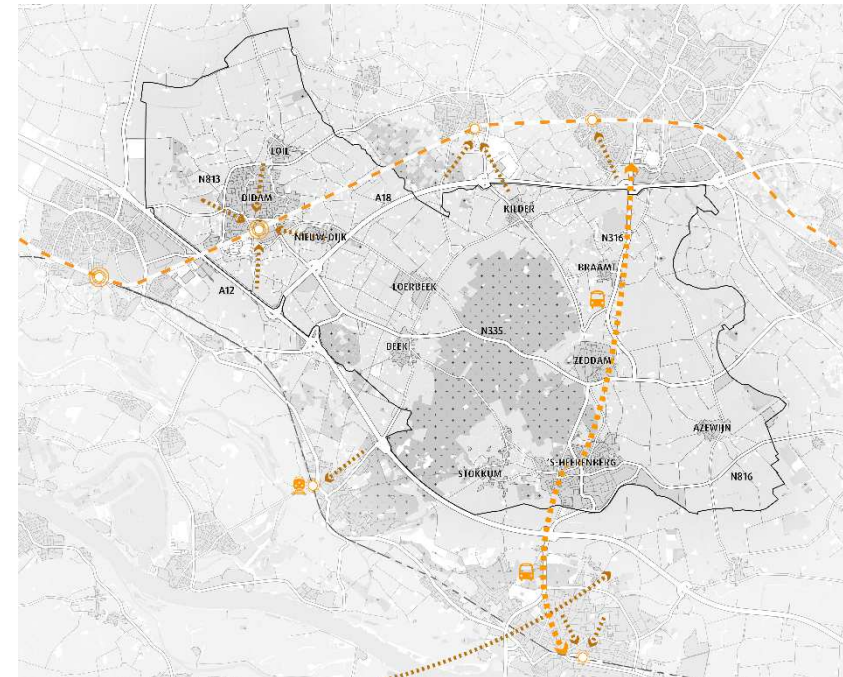
De wachtvoorzieningen en parkeervoorzieningen (voor fiets, elektrische fiets en auto) verbeteren om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

5.3.5 Samen met regio en provincie de OV-bussen verschon

In de aanbesteding door de regio/provincie van de nieuwe OV-concessie (2023) als uitgangspunt opnemen.

5.3.6 Campagne om het OV gebruik te stimuleren

- De trein is door spoorverdubbeling verbeterd. Onder de inwoners blijft het imago bestaan dat de trein onbetrouwbaar is. Door middel van campagnes en proeven de mindset veranderen en meer mensen met de trein laten reizen.
- Mensen kennis laten maken met het openbaar vervoer door middel van een proef, tijdelijk uitproberen of beloning. Bijvoorbeeld door ook de A12 te mijden. Onderzoek wie er rijdt op de A12 en wie eventueel de trein kan pakken, naar voorbeeld van Arnhem-Nijmegen.



Figuur 5.4: Maatregelenkaart OV

Maatregel OV	Locatie	Draagt bij aan doelen	Navolgbaarheid	Actie	Kosten
Samenwerken voor robuuste en kwalitatief openbaar vervoer	Gehele gemeente	Veranderen vervoerswijze	Enquête: over het huidige openbaar vervoer zijn veel inwoners tevreden	Lobby	Niet van toepassing
Lobby voor een betrouwbare busverbinding Doetinchem - Zeddam -'s-Heerenberg - Emmerich - Kleve - Nijmegen	Verbinding Doetinchem - Zeddam -'s-Heerenberg - Emmerich - Kleve - Nijmegen	Veranderen vervoerswijze	Enquête: 18% van de respondenten uit het zuidelijk gebied ('s-Heerenberg, Lengel en Stokkum) willen hier gebruik van maken	Lobby en verkennen 2022	€
Regionaal samenwerken voor verbeteren bereikbaarheid van stations in omliggende gemeenten	Stations Wehl, Doetinchem, Terborg, Elten, Emmerich	Veranderen vervoerswijze	Openbaar-vervoernetwerk	Lobby	Niet van toepassing
Verbeteren voorzieningen bushaltes en station Didam	Station Didam	Veranderen vervoerswijze	Openbaar-vervoernetwerk	Planvorming 2023 en uitvoeren	€€
Samen met regio en provincie de OV-bussen verschonen	Regio	Verschonen verplaatsingen	Klimaatakkoord en provinciaal en regionaal beleid	Lobby tot 2023	Niet van toepassing
Campagne om het OV gebruik te stimuleren		Veranderen vervoerswijze	Enquête: veel inwoners zien het openbaar vervoer niet als alternatief voor de auto	Doorlopend uitvoeren	€

5.4 Overige maatregelen

Naast maatregelen die zich op een specifieke modaliteit richten, zijn er ook maatregelen die daar niet direct aan te koppelen zijn. Deze overige maatregelen om te werken aan de doelen van dit IVVP zijn hierna opgenomen.

5.4.1 Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving

(mits aanleiding) Verbeteren van verkeersveiligheid voor kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) heeft prioriteit. Per aangedragen schoolomgeving wordt een maatregelenpakket opgesteld: weginrichting, halen en brengen, educatie en voorlichting. In samenspraak met de school wordt een project opgestart. Tijdens stakeholdersbijeenkomst is de schoolomgeving van IKC de Expeditie in Didam genoemd. In de enquête zijn de PCB De Rank in Kerkwijk en de Mariabasisschool in 's-Heerenberg genoemd.

5.4.2 Educatie, campagnes en handhaving ter verbetering van de verkeersveiligheid voortzetten samen met ROV Oost-Nederland

De verkeersveiligheid verbeteren door infrastructurele en gedrag beïnvloedende maatregelen. Gedragsbeïnvloeding bestaat uit:

- Verkeerseducatie voor alle leeftijden gericht op gedrag, vaardigheden, kennis en kunde van de verkeersdeelnemers.
- Jaarlijks worden gedragscampagnes uitgevoerd op landelijke, regionale en lokale schaal en deze sluiten op elkaar aan.

- Handhaving: ongevallen worden ten dele veroorzaakt doordat verkeersregels worden genegeerd. De bedoeling van verkeerstoezicht of handhaving is educatie.

5.4.3 Gewogen afweging voor landbouwverkeer

Problematiek van landbouwverkeer wordt nagenoeg in alle kernen ervaren. De landbouwsector ervaart met name knelpunten in kernen waar zij doorheen móet rijden, omdat er geen alternatieve routes zijn, of omdat logische en veiligere routes verboden zijn. Samen met de provincie Gelderland maken we een afweging van te nemen maatregelen voor het landbouw verkeer. Hierbij wordt de gehele gemeente meegenomen en de maatregelen geprioriteerd, waarbij ook aansluiting wordt gezocht bij de andere maatregelen in dit IVVP.

5.4.4 Aandacht voor onderhoud

De afdeling beheer en onderhoud ondersteunen bij het voorkomen van verkeersonveilige situaties en afstemmen om werk met werk te kunnen maken.

5.4.5 Onderzoek bereikbaarheid Stokkum

De bereikbaarheid van Stokkum is een punt dat aandacht verdient. Daarom is de bereikbaarheid van Stokkum als onderzoeksactie benoemd. Vragen die daarin een rol spelen zijn: Welke verkeersstroom (fiets, auto, vrachtauto en landbouwverkeer) kan over welk tracé de verbinding tussen Stokkum en 's-Heerenberg maken? Is dit eenduidig te maken (er zijn diverse bestemmingen en herkomsten in Stokkum en 's-Heerenberg)? Dient de focus van een route voor een bepaalde modaliteit de bereikbaarheid van Stokkum en de verkeersafwikkeling in

's-Heerenberg? Wat is de rol van bijvoorbeeld de Stokkumseweg en de Slotlaan in de bereikbaarheid van Stokkum?

Maatregel overig	Locatie	Draagt bij aan doelen	Navolgbaarheid	Actie	Kosten
Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding)	Schoolomgeving(en) aangedragen door de desbetreffende school	Verbeteren infrastructuur Veranderen vervoerswijze	- Strategisch Plan Verkeersveiligheid - Enquête: betere (oversteek)voorzieningen voor kinderen - Tijdens stakeholdersbijeenkomst nadrukkelijk besproken en aandacht voor gevraagd	Doorlopend uitvoeren, initiatief bij scholen	€/€€
Educatie, campagnes en handhaving ter verbetering van de verkeersveiligheid voortzetten samen met ROV Oost-Nederland	Gehele gemeente	Verbeteren infrastructuur Veranderen vervoerswijze	- Strategisch plan verkeersveiligheid - ROV Oost-Nederland - Regio: Slim en Schoon onderweg in combinatie met werkgevers. - Enquête: veel klachten over gedrag van verkeersdeelnemers	Doorlopend uitvoeren	€
Gewogen afweging voor landbouwverkeer	Diverse	Verbeteren infrastructuur	- Inventarisatie - Enquête: aandacht gevraagd voor landbouwverkeer en verkeersveiligheid	Planvorming 2020 en uitvoeren daarna	€€
Aandacht voor onderhoud	Gemeentelijke infrastructuur	Verbeteren infrastructuur	Enquête: veel klachten over achterstallig onderhoud	Beheer en onderhoud	Niet van toepassing
Onderzoek bereikbaarheid Stokkum	Verbinding Stokkum - 's-Heerenberg	Verbeteren infrastructuur	Ontvangen zienswijze	Onderzoek in 2022	€

5.5 Contouren voor een uitvoeringsprogramma

In voorgaande paragrafen zijn de aandachtspunten en mogelijke maatregelen van dit IVVP toegelicht. In onderstaande tabel is het overzicht van de aandachtspunten en mogelijke maatregelen per modaliteit opgenomen. Daarbij zijn ook overgenomen de prioriteit (jaartal) van de eerste actie om de maatregel uit te voeren en de kosten voor uitvoering van de maatregel waarbij de volgende scoring is gehanteerd:

- € = lager dan € 50.000,-;
- €€ = tussen de € 50.000,- en € 500.000,-;
- €€€ = hoger dan € 500.000,-.

Om te komen tot definitieve maatregelen is er afstemming nodig met de afdelingen wegenbeheer, groenbeheer en waterbeheer. Ook zullen sommige maatregelen nog met betrokkenen worden afgestemd. De definitieve maatregelen zullen worden opgenomen in een apart Uitvoeringsprogramma.

Maatregelen fiets	Actie	Kosten
5.1.1. Campagnes om het fietsgebruik te stimuleren	Doorlopend uitvoeren	€
5.1.2a. Realiseren snelle fietsroute: Zevenaar - Didam (- Doetinchem)	Verkennen in 2021	€€€
5.1.2b. Realiseren snelle fietsroute: Doetinchem - Zeddam - 's-Heerenberg - Emmerich	Verkennen in 2022	€€€
5.1.3. Verbeteren van verkeersveiligheid en infrastructuur voor fietsers*	Doorlopend uitvoeren	€€€
5.1.4. Verbeteren en uitbreiding fietsenstallingen	Verkennen in 2023	€€
5.1.5. Fietsparkeernorm toevoegen bij ruimtelijke ontwikkelingen	Beleid vaststellen 2020	€
Maatregel auto	Actie	Kosten
5.2.1. Verbeteren (geloofwaardige) inrichting van 30- en 60 km/h-wegen*	Doorlopend uitvoeren	€€€
5.2.2. Lobby voor versnellen realisatie VIA15 ter verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid	Lobby tot VIA15 gerealiseerd is	€
5.2.3. Lobby voor volwaardige verbinding DocksNLD - Netterden - Haven Emmerich	Lobby en verkennen 2021	€
5.2.4. Lobby verbetering LZV-netwerk	Lobby	Niet van toepassing
5.2.5. Onderzoeken parkeren 's-Heerenberg	Verkennen 2020	€
5.2.6. Laadinfrastructuurbeleid	Beleid vaststellen 2020	€
5.2.7. Verkennen mogelijkheden voor realiseren van waterstof-tankstation	Verkennen 2022	€
Maatregel OV	Actie	Kosten
5.3.1. Samenwerken voor robuuste en kwalitatief openbaar vervoer	Lobby	Niet van toepassing
5.3.2. Lobby voor betrouwbare busverbinding Doetinchem - Zeddam - 's-Heerenberg - Emmerich - Kleve - Nijmegen	Lobby en verkennen 2022	€
5.3.3. Regionaal samenwerken voor verbeteren bereikbaarheid van stations in omliggende gemeenten	Lobby	Niet van toepassing
5.3.4. Verbeteren voorzieningen bushaltes en station Didam	Planvorming 2023 en uitvoeren	€€
5.3.5. Samen met regio en provincie de OV-bussen versnellen	Lobby tot 2023	Niet van toepassing
5.3.6. Campagne om het OV gebruik te stimuleren	Doorlopend uitvoeren	€
Maatregel overig	Fasering	Kosten
5.4.1. Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding)	Doorlopend uitvoeren, initiatief bij scholen	€/€€
5.4.2. Educatie, campagnes en handhaving ter verbetering van de verkeersveiligheid voortzetten samen met ROV Oost-Nederland	Doorlopend uitvoeren	€
5.4.3. Gewogen afweging voor landbouwverkeer	Planvorming 2020 en uitvoeren	€€
5.4.4. Aandacht voor onderhoud	Beheer en onderhoud	Niet van toepassing
5.4.5. Onderzoek bereikbaarheid Stokkum	Onderzoek in 2022	€

* In het definitieve uitvoeringsprogramma komt een prioritering van maatregelen voor fietsvoorzieningen in combinatie met een prioritering van wegen/maatregelen voor 30- en 60 km/h wegen.

In onderstaande tabel zijn de aandachtspunten en mogelijke maatregelen geordend naar prioriteit.

Structureel: doorlopend uitvoeren	Actie	Kosten
5.3.1. Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding)	Doorlopend uitvoeren, initiatief bij scholen	€/€€
5.3.2. Educatie, campagnes en handhaving ter verbetering van de verkeersveiligheid voortzetten samen met ROV Oost-Nederland	Doorlopend uitvoeren	€
5.2.1. Verbeteren (geloofwaardige) inrichting van 30- en 60 km/h-wegen in samenhang met 5.1.3	Doorlopend uitvoeren	€€€
5.1.3. Verbeteren van verkeersveiligheid en infrastructuur voor fietsers in samenhang met 5.2.1	Doorlopend uitvoeren	€€€
5.1.1. Campagne om het fietsgebruik te stimuleren	Doorlopend uitvoeren	€
5.3.6. Campagne om het OV gebruik te stimuleren	Doorlopend uitvoeren	€
5.3.4. Aandacht voor onderhoud	Beheer en onderhoud	Niet van toepassing
Structureel: lobby	Actie	Kosten
5.2.2. Lobby voor versnellen realisatie VIA15 ter verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid	Lobby tot VIA15 gerealiseerd is	€
5.2.4. Lobby verbetering LZV-netwerk	Lobby	Niet van toepassing
5.3.2. Lobby voor betrouwbare busverbinding Doetinchem - Zeddam - 's-Heerenberg - Emmerich - Kleve - Nijmegen	Lobby en verkennen 2022	€
5.3.1. Samenwerken voor robuust en kwalitatief openbaar vervoer	Lobby	Niet van toepassing
5.3.3. Regionaal samenwerken voor verbeteren bereikbaarheid van stations in omliggende gemeenten	Lobby	Niet van toepassing
5.3.5. Samen met regio en provincie de OV-bussen verschonen	Lobby tot 2023	Niet van toepassing
Eenmalig: naar jaartal	Actie	Kosten
5.2.8. Laadinfrastructuurbeleid	Beleid vaststellen 2020	€
5.1.2a. Realiseren snelle fietsroute: Zevenaar - Didam (- Doetinchem)	Verkennen 2021	€€€
5.2.7. Onderzoeken parkeren 's-Heerenberg	Verkennen 2020	€
5.2.3. Lobby voor volwaardige verbinding DocksNLD - Netterden - Haven Emmerich	Lobby en verkennen 2021	€
5.3.3. Gewogen afweging voor landbouwverkeer	Planvorming 2020 en uitvoeren	€€
5.1.5. Fietsparkeernorm toevoegen bij ruimtelijke ontwikkelingen	Beleid vaststellen 2021	€
5.1.2b. Realiseren snelle fietsroute: Doetinchem - Zeddam - 's-Heerenberg - Emmerich	Verkennen 2022	€€€
5.2.9. Verkennen mogelijkheden voor realiseren van waterstof-tankstation	Verkennen 2022	€
5.4.5. Onderzoek bereikbaarheid Stokkum	Onderzoeken 2022	€
5.1.4. Verbeteren en uitbreiding fietsenstallingen	Verkennen 2023	€€
5.3.4. Verbeteren voorzieningen bushaltes en station Didam	Planvorming 2023 en uitvoeren	€€

Vestiging Deventer

Snipperlingsdijk 4

7417 BJ Deventer

T +31 (0570) 666 222

F +31 (0570) 666 888

Postbus 161

7400 AD Deventer

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl