

Mobiliteitsvisie Montferland

Een visie op een verbonden, duurzame en levendige gemeente

5 juni 2024



Colofon

Documenttitel	Mobiliteitsvisie Montferland
Ondertitel	Een visie op een verbonden, duurzame en levendige gemeente
Datum	5 juni 2024
Revisie	Definitieve versie

De mobiliteitsvisie is opgesteld door adviesbureau &Morgen in samenwerking met de gemeente Montferland



Voorwoord

Mobiliteit speelt een cruciale rol in ons dagelijks leven. Het draagt bij aan ambities op het gebied van leefbaarheid, economie, duurzaamheid, gezondheid en deelname aan de maatschappij. Mobiliteit is dan ook essentieel voor een leefbare samenleving en een draaiende economie.

Tegelijkertijd heeft de gemeente Montferland te maken met allerlei uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De afhankelijkheid van de auto is groot en de druk op het verkeersnetwerk neemt toe. Daarnaast hebben we stevige ambities, bijvoorbeeld op het vlak van verkeersveiligheid en het halen van de klimaatdoelstellingen.

We willen onze gemeente mee laten ontwikkelen met de mobiliteitstransitie die overal in Nederland gaande is. We willen toe naar een systeem waarin we de ecologische voetafdruk als gevolg van mobiliteit zo veel mogelijk beperken. De verkeersveiligheid wordt vergroot en het aantal slachtoffers wordt zoveel mogelijk teruggebracht. De voetganger en fietser staan centraler in ruimtelijke ontwikkelingen.

De mobiliteitsvisie is ontwikkeld in afstemming met en als onderdeel van de nieuwe omgevingsvisie. Met de omgevingsvisie geven we een antwoord op hoe wij willen dat de mobiliteit en bereikbaarheid er in de toekomst uitziet. De visie is samengesteld na vele gesprekken met inwoners, ondernemers, wijk- en dorpsraden en een groot aantal andere organisaties uit onze gemeente. Ik ben hen erg dankbaar voor hun kennis, inspiratie en gedrevenheid om met elkaar de mobiliteit van de toekomst voor onze gemeente vorm te geven.

De komende maanden wordt de mobiliteitsvisie verder uitgewerkt naar een mobiliteitsprogramma. Ook hier zullen onze inwoners weer bij betrokken worden. Zo zijn we samen op weg naar een verbonden, zorgzaam, ondernemend en levendig Montferland.

Wethouder Jeanette Derksen



Samenvatting

De wereld, de gemeente Montferland en mobiliteit verandert. De opkomst van (verschillende) vormen van elektrische fietsen, deelmobiliteit en emissievrije voertuigen neemt steeds meer toe. Aan de andere kant 'verdunnen' de ov-lijnen in de gemeente en realiseren we ons dat parkeren niet overal meer gewenst is. Digitalisering verandert de samenleving, terwijl de vergrijzing ook onze gemeente voor uitdagingen stelt. We willen de klimaatverandering tegengaan en tegelijkertijd klimaat-adaptief worden.

Gemeente Montferland wil een duidelijkere 'stip op de horizon' waarin wordt aangegeven, hoe wordt omgegaan met de trends en ontwikkelingen, en welke concrete ambitie de gemeente heeft; *welke gemeente willen we zijn en welke rol heeft mobiliteit hierin?*

In deze mobiliteitsvisie beschrijven we de ambities en uitgangspunten voor mobiliteitsbeleid in de gemeente Montferland voor de komende jaren. We moeten nu de juiste keuzes maken om de gemeente toekomstbestendig te maken. Deze keuzes passen binnen de koers die wordt gezet in de omgevingsvisie. In deze mobiliteitsvisie geven we uitwerking aan de volgende drie basisprincipes:

1. De openbare ruimte is voor iedereen vrij en gemakkelijk toegankelijk. De openbare ruimte is ingericht om elkaar te ontmoeten en nodig uit om te lopen of fietsen. Binnen de kernen krijgt leefbaarheid, groen, voetgangers en fietsen (letterlijk) voorrang. Bij de inrichting houden we rekening met toegankelijkheid voor bijvoorbeeld rolstoelen, rollators en hulpmiddelen voor mensen met een visuele beperking. Er zijn doorgaande routes voor auto-, vracht- en landbouwverkeer rondom de kernen. Op deze wegen staat de doorstroming centraal.
2. De gemeente gaat mee in de mobiliteitstransitie en zet in op drie onderdelen:

- a. Een vermindering van mobiliteit met fossiele brandstoffen;
 - b. Een verschuiving van het gebruik van vervoersmiddelen waarbij duurzame vervoersmiddelen, zoals lopen en fietsen, meer worden gebruikt;
 - c. Voor verplaatsingen waar de auto echt nodig is, maken we ruimte en stimuleren we flexibel gebruik, bijvoorbeeld deelmobiliteit.
3. De kernen in de gemeente hebben allemaal een eigen identiteit. Bij het uitwerken van de principes en uitgangspunten bij de thema's moet hiermee rekening worden gehouden.

Kernthema's

De nieuwe mobiliteitsvisie is opgebouwd rondom vier thema's die voortkomen uit de Omgevingsvisie: *verbindt*, *zorgt*, *onderneemt* en *leeft*. De mobiliteitsvisie heeft als planhorizon 2035 en bepaalt de koers zodat bewoners en bezoekers zich prettig en veilig kunnen verplaatsen waarbij we rekening houden met de toekomstige generaties.

1. Montferland verbindt

In de gemeente Montferland zijn verschillende vervoerswijzen welkom. We willen dat inwoners, bedrijven, forensen en bezoekers voldoende keuzemogelijkheden in mobiliteit hebben. Om de kernen leefbaar te houden, stimuleren we duurzame en ruimte-efficiënte vormen van vervoer en halen we daarvoor de barrières weg. In de kernen krijgt gemotoriseerd vervoer daarom minder prioriteit. Tussen de kernen komen verbeterde routes voor fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. We zetten onder andere in op een samenhangend, veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk, met aandacht voor veilige routes rondom en naar scholen, voorkeursroutes voor logistiek verkeer en gaan sluipverkeer tegen. Zo kan Montferland groeien, leefbaar én bereikbaar blijven.

2. Montferland zorgt

Mobiliteit is belangrijk om mee te doen in de maatschappij. Door je te verplaatsen bereik je plekken zoals school, de markt en de bibliotheek. In principe is de straat voor iedereen en moet iedereen (zelfstandig) kunnen deelnemen aan de samenleving. Een onevenredig deel van de ruimte op de straten in de gemeente zijn ingericht voor de auto, terwijl die straat ook bedoeld is voor andere vervoersmiddelen, natuur en spelende kinderen. We maken de straten veiliger en aantrekkelijker voor mensen. Dit doen we bijvoorbeeld door lagere snelheden te hanteren, fietspaden te verlichten, fietsroutes van logistieke routes te ontvlechten en de toegankelijkheid van de centra te verbeteren. Zo zorgen we voor elkaar en de toekomstige generaties op het gebied van gezondheid, veiligheid en duurzaamheid.

3. Montferland onderneemt

Bereikbaarheid is belangrijk voor ondernemen en toerisme. In de gemeente Montferland zorgen we ervoor dat er een gezond ondernemersklimaat is met oog op de toekomst en de leefomgeving. Daarom maken we de routes rondom de kernen aantrekkelijker voor vracht- en landbouwverkeer en stellen we leefbaarheid, ontmoeten en verblijven in de kernen centraal. Hiermee zorgen we voor voldoende bereikbaarheid en een impuls in de omgevingskwaliteit. Toeristisch vervoer en parkeren clusteren we op locaties waar het wenselijk is, en ontmoedigen we waar het niet wenselijk is. We verbeteren de fietsvoorzieningen en bewegwijzering bij toeristische trekkers, faciliteren deelfietsen voor toeristen voor korte afstanden en beperken doorgaande routes van toeristisch vervoer met de auto door onze kernen. Voor ondernemers in de kernen maken we geschikte laad- en losplekken, stemmen we geschikte tijden af en maken we routes buiten de kernen toegankelijk voor vrachtverkeer.

4. Montferland leeft

De gemeente Montferland is een aantrekkelijke gemeente. Het inwoneraantal stijgt, als een van de weinige rurale gemeenten in de Achterhoek. De groei van de gemeente biedt een hoop kansen, maar brengt ook uitdagingen voor wat betreft mobiliteit met zich mee. De gemeente wil de groene omgeving en uitstraling behouden en versterken door de openbare ruimte her en der anders in te richten, waardoor de personenauto op sommige plekken minder ruimte krijgt.

Bij woningbouwontwikkelingen houden we door het opstellen van een mobiliteitsplan rekening met beperkte (parkeer)ruimte en nemen we maatregelen om geluidsoverlast van drukke wegen te beperken. In woonwijken en centra is de auto te gast en we geven prioriteit aan lopen en fietsen. Parkeren gebeurt op de juiste plek, met de juiste parkeerder op het juiste tijdstip, en zo veel mogelijk buiten de centra. Hierbij houden we rekening met ouderen en mensen met een fysieke of visuele beperking, waardoor de kernen voor iedereen toegankelijk blijven. We streven ernaar om basisvoorzieningen voor iedereen binnen de gemeente op 15 minuten loop- of fietsafstand bereikbaar te hebben. In 2035 is de gemeente een plek met ruimte voor ontspanning, ontmoeten en toegankelijke voorzieningen voor iedereen.



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	9
1.1	<i>Doelstelling mobiliteitsvisie.....</i>	<i>11</i>
1.2	<i>Mobiliteitsvisie en omgevingsvisie.....</i>	<i>11</i>
2	Trends en ontwikkelingen.....	12
3	Huidige situatie	15
4	Visie.....	18
4.1	<i>Input van belangenpartijen.....</i>	<i>19</i>
4.2	<i>Algemene principes</i>	<i>19</i>
5	Kernthema's	22
5.1	<i>Montferland verbindt</i>	<i>24</i>
5.1.1	<i>Barrières binnen de kernen wegwerken.....</i>	<i>25</i>
5.1.2	<i>Goede multimodale verbindingen tussen de kernen en de regio.....</i>	<i>26</i>
5.1.3	<i>De krachten worden gebundeld om de regionale ontwikkeling te verstevigen</i>	<i>26</i>
5.2	<i>Montferland zorgt.....</i>	<i>28</i>
5.2.1	<i>Nul verkeersslachtoffers</i>	<i>29</i>
5.2.2	<i>Mobiliteit die duurzame groei mogelijk maakt</i>	<i>29</i>
5.2.3	<i>Mobiliteit en openbare ruimte voor iedereen</i>	<i>30</i>
5.3	<i>Montferland onderneemt.....</i>	<i>32</i>
5.3.1	<i>Aantrekkelijke gemeente voor toerisme en recreatie.....</i>	<i>33</i>
5.3.2	<i>Logistiek en landbouwverkeer</i>	<i>34</i>
5.4	<i>Montferland leeft</i>	<i>36</i>
5.4.1	<i>Nieuwbouw die duurzame en groene groei mogelijk maakt</i>	<i>37</i>
5.4.2	<i>Levendige centra en woonwijken.....</i>	<i>37</i>
6	Toekomstige situatie	39
7	Doorkijk vervolgstappen	40
7.1	<i>Mobiliteitsprogramma.....</i>	<i>40</i>

1 Inleiding

De gemeente Montferland is een levendige, gezellige en groene gemeente. Ze ligt op een unieke locatie in het land en verbindt de regio's Liemers en Groene Metropool (Arnhem/Nijmegen) met de Achterhoek. Met het station in Didam en de snelwegen A12 / A3 (D) en A18 in de buurt, zijn er goede connecties met de regio. Hierdoor wordt de gemeente ook wel gezien als de Groene Toegangspoort van Nederland.

In het voorliggende document gaan we dieper in op de toekomstige mobiliteit in de gemeente Montferland. Bij mobiliteit denken we al snel aan doorstroming, auto's, kruispunten en te hard rijden. Maar mobiliteit is veel breder dan dat. Het gaat om het verbinden van mensen en activiteiten, waarbij mobiliteit niet een doel op zich is maar een middel om dingen te bereiken die het leven kleur geven.

(Individuele) mobiliteit in de vorm van de personenauto geeft vrijheid en zorgt ervoor dat plekken bereikbaar zijn. Aan de andere kant heeft deze mobiliteit veel impact op de leefbaarheid. De (brandstof) personenauto neemt veel ruimte in beslag, zorgt voor verkeersongelukken en stoot schadelijke stoffen uit. De manier waarop we ons verplaatsen heeft impact op onze leefomgeving en aan de andere kant heeft onze ruimtelijke vormgeving impact op welke vervoersmiddelen we kiezen.

Mobiliteit en bereikbaarheid veranderen in hoog tempo. De opkomst van (verschillende vormen van) elektrische fietsen, deelmobiliteit en elektrische voertuigen neemt toe. Ook verdwijnen er steeds vaker buslijnen en -haltes. Dit zet de bereikbaarheid van woon- en werklocaties en voorzieningen onder druk, verhoogt de autoafhankelijkheid en zorgt daardoor voor grotere druk op de openbare ruimte. Als gemeente staan we voor de uitdaging om



Figuur 1: Ligging van de gemeente in de omgeving

onze gemeente leefbaar te houden en tegelijkertijd de bereikbaarheid te borgen.

Het vorige verkeers- en vervoersbeleid (Integraal verkeers- en vervoersplan, IVVP) van de gemeente Montferland komt uit 2020. Hierin gaat de gemeente in op de uitdagingen op het gebied van mobiliteit. Een aantal hiervan zijn vandaag de dag nog actueel. Er is nu behoefte aan een meer integrale visie met een spreekwoordelijke 'stip op de horizon'. Dit is ook opgenomen in de Raadsinformatiebrief van 20 december 2023. Deze mobiliteitsvisie biedt meer structurele en heldere keuzes voor het mobiliteitsbeleid van de komende jaren. In deze mobiliteitsvisie beantwoorden we de vraag 'Welke gemeente willen we zijn en welke rol heeft mobiliteit hierin?' Dit doen we door de landelijke en lokale trends en ontwikkelingen te analyseren, de huidige situatie in kaart te brengen en vervolgens onze visie en uitgangspunten voor mobiliteit in Montferland te formuleren. Hierbij gaan we uit van de vier onderwerpen Montferland verbindt, zorgt, onderneemt en leeft. De mobiliteitsvisie biedt uitgangspunten, die in het maken van toekomstig beleid en uitvoeringsprogramma's concreter ingevuld worden.

1.1 Doelstelling mobiliteitsvisie

Om ervoor te zorgen dat de gemeente Montferland een mooie, leefbare en aantrekkelijke gemeente blijft, is de gemeente aan de slag gegaan met de rol van mobiliteit in de toekomst. Hierbij draait het om de vraag: Welke gemeente willen wij zijn en welke rol speelt mobiliteit daarbij?

De gemeente geeft met de mobiliteitsvisie uitwerking aan de toekomstige mobiliteitsopgaven en speelt in op de trends en ontwikkelingen. De mobiliteitsvisie is een strategisch document wat helpt bij (toekomstige) keuzes bij mobiliteitsbeleid. Het gaat in op de ambities, strategische kaders en doelstellingen van gemeente Montferland. Concrete maatregelen worden uitgewerkt in onderliggende mobiliteitsprogramma's en niet in deze mobiliteitsvisie.

Deze mobiliteitsvisie gaat over de spreekwoordelijke 'stip op de horizon'. Maar het gaat om een concrete stip bij het jaar 2035. Het doel is om in 2035 alle principes te hebben uitgewerkt, tenzij anders is aangegeven. Bij vaststelling van deze mobiliteitsvisie gelden de uitgangspunten zoals hierin opgenomen voor beleid.

De wereld verandert echter snel en is moeilijk te voorspellen. Daarom blijft deze mobiliteitsvisie ook een dynamisch document. Tenminste elke vier jaar wordt de visie herzien en, indien nodig, aangepast en aangescherpt naar nieuwe inzichten en ontwikkelingen.

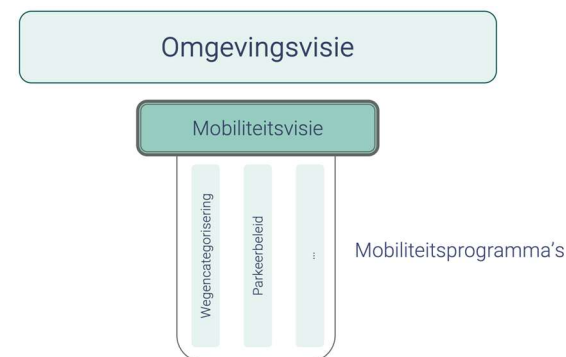
1.2 Mobiliteitsvisie en omgevingsvisie

De gemeente is ook aan de slag gegaan met de ontwikkeling van de omgevingsvisie. Tijdens het opstellen van deze mobiliteitsvisie is de omgevingsvisie nog niet door de gemeenteraad vastgesteld. Deze mobiliteitsvisie sluit aan op de uitgangspunten, thema's en keuzes die

worden gemaakt in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie geeft integraal richting aan alle brede maatschappelijke thema's van de gemeente zoals wonen, werken, sociale cohesie en de energietransitie.

De omgevingsvisie en mobiliteitsvisie zijn nauw met elkaar verbonden. Beide beleidsdocumenten spelen in op toekomstige ontwikkelingen en beschrijven welke gemeente we willen zijn.

Mobiliteit speelt een grote rol in verschillende aspecten van de samenleving. Daarom wordt in dit document uitgebreid belicht hoe dit concept bijdraagt aan de bredere doelstellingen van de gemeente.



Figuur 1: Positie van de mobiliteitsvisie onder de omgevingsvisie

2 Trends en ontwikkelingen

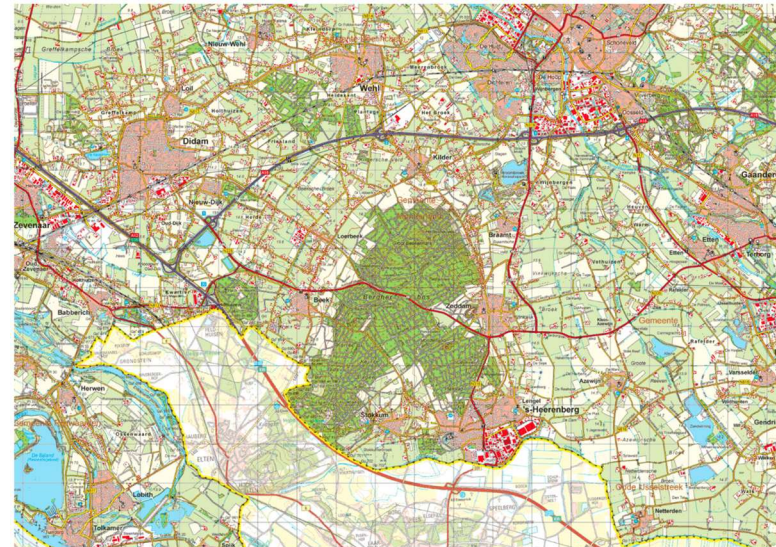
De gemeente is de afgelopen jaren veranderd. Sinds 2014 (10 jaar) zijn er nieuwe wijken gerealiseerd en is het bedrijventerrein bij 's-Heerenberg uitgebreid. Er is een nieuwe rondweg in het zuiden van Didam gekomen en de N316 is naar het oosten gelegd om de Drieheuvelenweg te verlichten van verkeer. Daarnaast wordt in de toekomst de A15 tussen Duiven en Zevenaar doorgetrokken en wordt de A12 tussen Duiven en Oud-Dijk aan de weerszijde verbreed. Dit zal zorgen voor een verbeterde regionale doorstroming.

De komende jaren gaat er veel gebeuren. Het inwoneraantal groeit en de gemeente wil voor 2030 1.900 woningen realiseren. Er komt ook een extra sneltrein tussen Arnhem en Doetinchem. Deze stopt niet in Didam, maar de huidige stoptrein blijft en wordt hierdoor minder druk bezet.

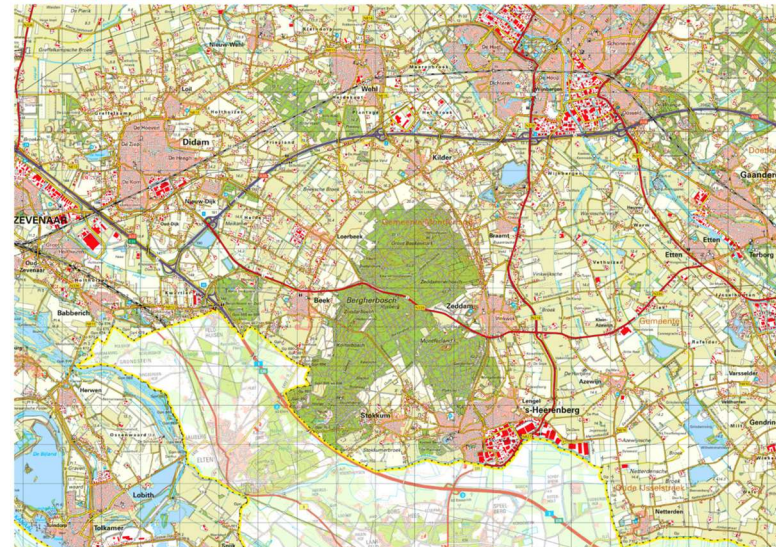
Waar een paar jaar geleden elektrische fietsen vooral een symbool voor ouderen op een fiets was, hebben tegenwoordig ook veel jongeren een elektrische fiets. De opmars van online winkelen heeft ervoor gezorgd dat er meer bestelbusjes voor thuisbezorging door de woonwijken rijden. Daarbij komen er steeds meer elektrische auto's die geladen moeten worden en worden auto's steeds groter.

Aan de andere kant kunnen we met een app de beste en snelste route voor onszelf op dat moment vinden. En (video)bellen maakt reizen soms zelfs helemaal overbodig.

In dit hoofdstuk zetten we een aantal trends en ontwikkelingen uiteen die impact hebben op de manier waarop we reizen.



2014



2023

Figuur 2: Ontwikkeling gemeente tussen 2014 en 2023 in beeld

Digitalisering

Steeds meer zaken kunnen online geregeld worden, waardoor de noodzaak voor mensen om zich te verplaatsen, met name voor inkopen en werken, afneemt. Tijdens de coronapandemie is dit in een stroomversnelling gekomen. We werken vaker vanuit huis en als we naar de werkplek gaan, doen we dat meestal op dinsdag of donderdag. Daardoor is de spits op die dagen drukker geworden, zowel in het openbaar vervoer als op de (snel)wegen.

Innovatie en digitalisering bieden zowel uitdagingen als kansen om Montferland verder te helpen. We onderzoeken hoe we de vruchten hiervan kunnen plukken, vooral in regionaal verband. Een voorbeeld van digitalisering is het gebruik van kaarten-applicaties; het is mogelijk om via een app de snelste route te vinden. Maar deze route gaat soms dwars door onze kernen heen, wat niet wenselijk is vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarom onderzoeken we hoe we bij serviceproviders kunnen aangeven om de routes rondom de kernen hoger in de prioritering te zetten dan de routes door de kernen.

Klimaatcrisis

Op Europees en landelijk niveau zijn afspraken gemaakt om de CO₂-uitstoot te reduceren: In 2030 een reductie van 55% en in 2050 klimaatneutraal. De gemeente wil zich aan deze doelstellingen houden en bijdragen aan een leefbare wereld. Daarom heeft de gemeente de doelstelling om uiterlijk in 2050 energieneutraal te zijn.

In Montferland is de CO₂-uitstoot tussen 1990 (het basisjaar voor de reductie) en 2023 met 14% afgenomen. Van de totale CO₂-uitstoot in de gemeente komt 29% van wegverkeer. De uitstoot van het wegverkeer is tussen 1990 en 2021 gedaald met 8%, maar de uitstoot is sinds 2010 nagenoeg stabiel. Alle sectoren moeten bijdragen aan de reductie van de CO₂-uitstoot. Sommige gemeenten voeren een milieuzone en/of een *zero-emissiezone* in. Hier mogen op den duur geen voertuigen meer in die rijden op fossiele brandstoffen. Het doel van deze zone is om de uitstoot van CO₂

en fijnstof terug te dringen. Logistieke bewegingen worden daardoor steeds vaker met kleine, emissievrije voertuigen gedaan zoals een elektrische bakfiets.

Daarnaast hebben we gelimiteerde ruimte. Om de voldoende ruimte over te houden voor andere zaken zoals groen, woningen, winkels en terrassen, moet de beschikbare ruimte efficiënt verdeeld worden.

De gemeente zet daarom met deze mobiliteitsvisie in op de mobiliteitstransitie, waarbij een verschuiving is naar meer duurzame vervoersmiddelen (fiets, uitstootvrije auto en verminderen van mobiliteit). We hebben hierbij vooral aandacht voor het bieden van alternatieven van de auto. Zo houden we de gemeente gezond, mooi en leefbaar; voor onszelf, voor onze kinderen en onze kleinkinderen.

Vergrijzing

Landelijk staan we voor een enorme vergrijzingsgolf. Dit speelt de komende decennia en hier moeten we bij de inrichting van onze buitenruimtes rekening mee houden. Ruim 17 % van de bevolking was in 2023 boven de 70 jaar en de vergrijzing van de bevolking neemt de komende jaren alleen maar toe. Daarnaast is er sprake van dubbele vergrijzing: meer oudere mensen én deze ouderen bereiken ook een steeds hogere leeftijd. De vergrijzing in Montferland is zelfs groter dan het landelijke gemiddelde. Deze ontwikkeling heeft veel consequenties waar we op moeten anticiperen, zoals de manier hoe bewoners zich in onze gemeente verplaatsen. Ook het aantal fietsdoden neemt toe, wat deels in samenhang staat met de steeds hogere leeftijden van fietsers. Er moet daarom voor de hogere leeftijdsgroep meer aandacht zijn voor verkeersveiligheid.

Elektrische fiets

Elektrische fietsen zorgen ervoor dat gemakkelijker grotere afstanden gefietst kunnen worden en ouderen langer kunnen blijven fietsen. Hierdoor blijven ze vitaal en actief in de samenleving. Ook voor jongeren, die grotere afstanden moeten afleggen, kan de elektrische fiets aantrekkelijk zijn. De

heuvels van de gemeente Montferland, die eerst een barrière vormden voor veel fietsers, worden nu steeds gemakkelijker overbrugbaar.

Speed pedelecs kunnen nog sneller rijden en kunnen qua reistijd concurreren met de auto. Bakfietsen met elektrische ondersteuning zijn ook interessant voor het vervoeren van zwaardere goederen (bijvoorbeeld als postpakketten of potgrond) of kinderen. In Montferland zien we deze ontwikkeling vandaag nog niet, maar wellicht verandert dit door de nieuwe locatie van het integraal kindcentrum (IKC) in 's-Heerenberg.

De toenemende aantrekkelijkheid van elektrische fietsen maakt het wel drukker op straat en op de fietspaden, en de onderlinge snelheidsverschillen nemen toe. Bij de inrichting van infrastructuur houden we rekening met deze verschillende typen fietsen.

Deelmobiliteit

De laatste jaren is er een verschuiving te zien van bezit naar gebruik. Er ontstaan steeds meer vormen van deelmobiliteit van aanbieders zoals Greenwheels en Mywheels. Hierbij gebruikt men een vervoersmiddel enige tijd om deze later weer beschikbaar te stellen voor anderen. De OV-fiets is een herkenbaar voorbeeld hiervan en zijn ook beschikbaar op het station in Didam. In de Achterhoek hebben we het deelauto- en deelfiets concept GAON. Er zijn ook andere vervoersmiddelen zoals deelscooters en deelauto's die in andere dorpen en steden al stevige voet aan de grond hebben. Gebruikers van deelmobiliteit kunnen dagelijks hun vervoermiddel kiezen, afhankelijk van de dagelijkse behoefte en het doeleinde. Hierdoor zijn mensen minder afhankelijk van de privéauto. Dit kan ervoor zorgen dat er minder ruimtebeslag nodig is voor mobiliteit, omdat mensen ervoor kiezen om hun (tweede) auto weg te doen. Deelmobiliteit draagt ook bij aan een completer mobiliteitssysteem met meer alternatieven.

Deelmobiliteit kan individueel worden aangeboden of op een mobiliteitshub. Zie het kader *Mobiliteitshubs* voor een toelichting op mobiliteitshubs. De gemeente sluit zich aan bij de bestaande initiatieven

van GAON, het platform voor o.a. deelvervoer in de Achterhoek. Samen met de regio onderzoeken we de meerwaarde van kleinschalige mobiliteitshubs in ons mobiliteitssysteem.

Mobiliteitshub

Een mobiliteitshub is een ruimtelijk knooppunt van vervoersmiddelen. Mobiliteitshubs zijn er in verschillende soorten en maten. Zo zijn de meeste treinstations een mobiliteitshub waar je bijvoorbeeld je eigen fiets kan stallen, op de trein kan stappen en een bus kan pakken.

De laatste jaren komt ook een kleiner type mobiliteitshub op waarbij (enkele vormen van) deelmobiliteit gevonden kan worden of kan worden teruggezet. Hierdoor is het voor de gebruiker duidelijker waar men (deel)mobiliteit kan vinden, en blijft de openbare ruimte overzichtelijker omdat men weet waar deelmobiliteit teruggebracht kan worden, maar ook omdat deelmobiliteit alleen nog op deze locaties gestald mag worden. Met verschillende soorten en maten van deelmobiliteit kan een compleet mobiliteitssysteem worden aangeboden.

Ook in de Achterhoek is deze ontwikkeling gaande: In Lichtenvoorde is dit jaar de eerste Achterhoekse mobiliteitshub geopend. Hier komt allerlei vervoer – de bus, (deel)auto, (deel)fiets, Haltetaxi – bij elkaar en zijn er faciliteiten zoals elektronische weergave van de dienstregeling, horeca, laadfaciliteiten en pakketkluizen te vinden.

3 Huidige situatie

De gemeente Montferland met de verschillende kernen ¹ ligt in een prachtige en aantrekkelijke omgeving. Op het kruispunt van de Liemers, Achterhoek, Groene Metropoolregio en Duitsland.

In het hart van de gemeente ligt een heuvel in een bosrijke omgeving. Er zijn verschillende landgoederen en kastelen die veel toeristen en recreanten trekken. Er wonen ruim 36.000 mensen in de gemeente en het is de verwachting dat dit aantal de komende jaren verder toeneemt.

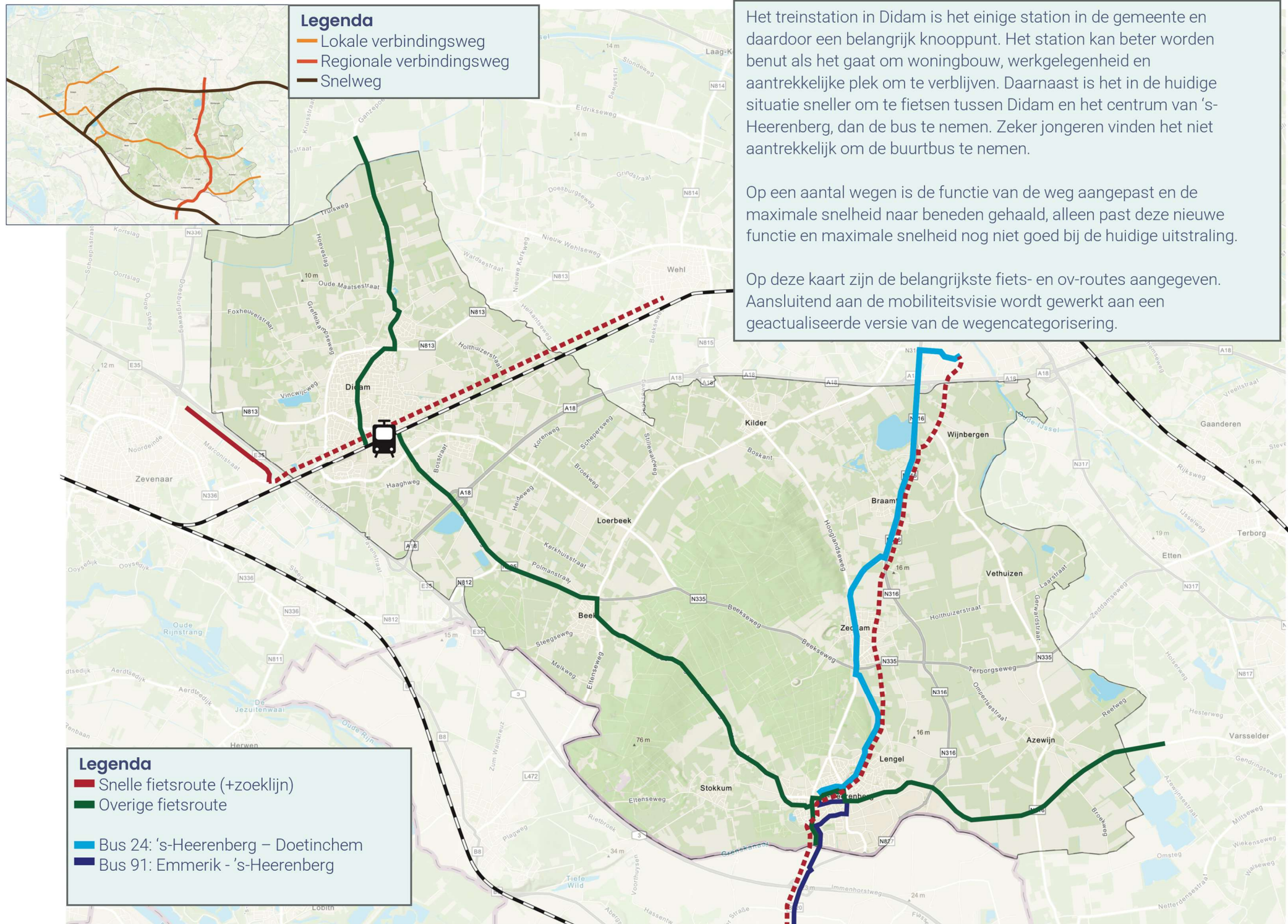
De gemeente wil een levendige, groene en fijne gemeente blijven en met de huidige uitdagingen is daar is een nieuwe toekomstbestendige koers voor nodig.

In dit hoofdstuk staan een aantal cijfers en ontwikkelingen in de gemeente. Zo zien we dat 25% van de bewoners van de gemeente in de gemeente zelf werkt op gemiddeld 2,1 km afstand van de werklocatie. Er wordt veel gefietst in de gemeente, ook naar de supermarkt, school en werk. Helaas zien we geen duidelijke afname van verkeersongevallen in de afgelopen jaren.

In bijlage 1 zijn een aantal kaarten opgenomen die meer duiding geven aan de cijfers.



¹ Met onder andere de plaatsen Azewijn, Beek, Braamt, Didam, 's-Heerenberg, Kilder, Lengel, Loerbeek, Loil, Nieuw-Dijk, Stokkum, Zeddam



Legenda

- Lokale verbindingsweg
- Regionale verbindingsweg
- Snelweg

Het treinstation in Didam is het enige station in de gemeente en daardoor een belangrijk knooppunt. Het station kan beter worden benut als het gaat om woningbouw, werkgelegenheid en aantrekkelijke plek om te verblijven. Daarnaast is het in de huidige situatie sneller om te fietsen tussen Didam en het centrum van 's-Heerenberg, dan de bus te nemen. Zeker jongeren vinden het niet aantrekkelijk om de buurtbus te nemen.

Op een aantal wegen is de functie van de weg aangepast en de maximale snelheid naar beneden gehaald, alleen past deze nieuwe functie en maximale snelheid nog niet goed bij de huidige uitstraling.

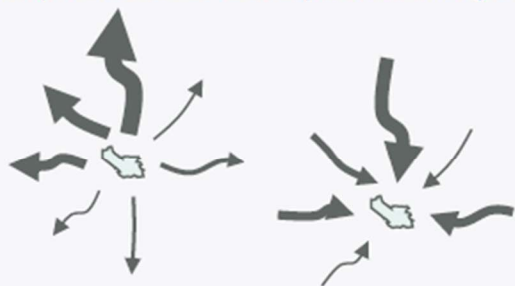
Op deze kaart zijn de belangrijkste fiets- en ov-routes aangegeven. Aansluitend aan de mobiliteitsvisie wordt gewerkt aan een geactualiseerde versie van de wegcategorisering.

Legenda

- Snelle fietsroute (+zoeklijn)
- Overige fietsroute
- Bus 24: 's-Heerenberg - Doetinchem
- Bus 91: Emmerik - 's-Heerenberg

Woon-werkrelaties

Woonwerkplekken voor inwoners van de gemeente (uitgaand) en woonplekken van de arbeidsplaatsen in de gemeente (inkomend).



Percentages op (elektrische) fietsafstand

Afstand	Aandeel uitgaand
< 7,5 km.	25%
< 15 km.	56%

Percentage richting de windstreken

Windstreek	Uitgaand	Inkomend
Binnen gemeente Montferland	25%	32%
Noord (Apeldoorn, Doetinchem)	25%	20%
Noordwest (Arnhem, Rheden)	18%	10%
West (Nijmegen, Utrecht)	15%	13%
Zuidwest (Eindhoven, Overbetuwe)	3%	1%
Zuid (Venlo, Maastricht)	5%	-
Oost (Oude IJsselstreek, Winterswijk)	7%	13%
Noordoost (Oost-Gelre, Berkelland)	1%	2%
Totaal aantal arbeidsplaatsen	17.200	13.500

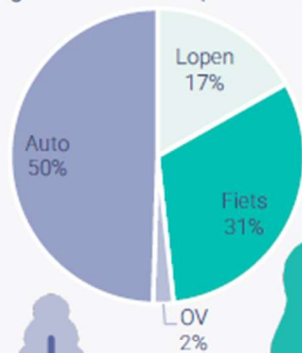
Top 5 werklocaties voor woners van de gemeente

Werk-gemeente	Aandeel
1. Montferland	25%
2. Doetinchem	16%
3. Arnhem	8%
4. Zevenaar	8%
5. Oude IJsselstreek	5%

Een toelichting van deze cijfers is te vinden in de bijlage.

Vervoerskeuze

Van alle verplaatsingen kiezen bewoners het meest de auto, gevolgd door de fiets (2012 – 2015)



Gemiddeld autobezit per huishouden. Zie bijlage voor een kaart

Locatie	Auto's per huishouden
Hele gemeente	1,2
Minste (verspreide huizen De Heegh)	0,6
Meeste (Loerbeek)	1,9

Verkeersongevallen

Geregistreerde ongevallen in de gemeente sinds 2015. Zie bijlage voor de locaties van de ongevallen.



Betrokken partijen van ongevallen met letsel zijn het vaakst meerdere personenauto's of personenauto's en fietsers of voetgangers. Soms zijn er ook ongevallen met snorfietsen of bomen. Bij dodelijke ongevallen zijn meestal trekkers, personenauto's en / of voetgangers, fietsers of motors betrokken partijen.

Leeftijdsopbouw



CO₂-ontwikkelingen

Wegverkeer



Kaartmateriaal in de bijlage

Bronnen:

Woon-werkrelaties: CBS (2020) Banen van werknemers naar woon- en werkregio. De data is grofmazig, waardoor onder de 50 werkplekken niets wordt getoond. Hierdoor tellen de percentage sniet op tot 100%. Duitsland zit hier ook niet bij.

Vervoerskeuze: OVIN bewerking Goudappel. Gemiddelde modal share tussen 2012 en 2015, recentere informatie is er niet.

Gemiddeld autobezit: CBS (2021) Kencijfers per postcode

Verkeersongevallen: Via AlleCijfers.nl: Rijkswaterstaat Bestand geregistreerde Ongevallen Nederland (BRON)

Leeftijdsopbouw: CBS (2023), Leeftijdsopbouw Montferland

CO₂-ontwikkelingen: Emmissieregistratie.nl, gemeente Montferland wegverkeer

4 Visie

Een leefbare gemeente is een fijne gemeente om in te wonen en te werken; een gemeente die aandacht heeft voor haar inwoners en de uitdagingen waar zij voor staan. Mobiliteit kan bijdragen aan de leefbaarheid in een gemeente, als de ruimte efficiënt gebruikt wordt. Door verplaatsingen kun je dingen bereiken die het leven kleur geven. Om de openbare ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken en in te zetten op zowel bereikbaarheid als ook leefbaarheid, zet de gemeente in op het STOMP principe – deze wordt bij de algemene principes toegelicht.

Aan de andere kant heeft mobiliteit ook ruimte nodig, gebeuren er ongelukken in het verkeer en zorgt de verbranding van fossiele brandstoffen voor schadelijke stoffen in de lucht. De afstanden binnen de gemeente zijn vaak te groot voor de (gewone) fiets en de bereikbaarheid van locaties met het openbaar vervoer is een uitdaging. Ook zorgt de drukte op de wegen in en rondom de gemeente voor druk op de bereikbaarheid en leidt het landbouwverkeer op bepaalde punten tot onveilige situaties met fietsers. De routing en bewegwijzering van logistiek verkeer is niet optimaal en in de kernen wordt de parkeerdruk als hoog ervaren. In sommige gebieden ervaren we sluipverkeer, met name als er file op de A12 is en rijdt deze vaak nog door onze centra heen. Deze ontwikkelingen vormen een uitdaging voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente.

De uitdagingen zijn complex; zonder integraal plan heeft een oplossing als extra asfalt niet altijd het gewenste effect en draagt deze niet altijd bij aan het oplossen van de uitdagingen. Daarom heeft de gemeente Montferland deze mobiliteitsvisie opgesteld om de komende jaren mobiliteit integraal op te pakken. In de volgende twee hoofdstukken gaan we in op de input van belangenpartijen bij het opstellen van deze mobiliteitsvisie en leggen we de algemene principes van de visie uit.

De buurtbus is prettig voor ouderen, jongeren vinden het niet aantrekkelijk. Er is te veel vrachtverkeer. Men vindt het over het algemeen fijn fietsen en wandelen. Centrum van Didam is lastig voor fietsers. Winkelen in het centrum van 's-Heerenberg is lastig voor voetgangers. Betere verspreiding van toeristen. Landbouwverkeer gaat nu vaak door de kernen heen. Stoepen moeten fijner worden voor mensen met een rollator/kinderwagen. Wat is het plan met logistiek? Centrum is niet wandelvriendelijk. Het openbaar vervoer met de bus is slecht. Trottoir voor mensen met een beperking is slecht toegankelijk. Missende verlichting buiten de bebouwde kom voor fietsers. Parkeerbeleid is toe aan vernieuwing. Er is weinig ruimte voor fietsers en voetgangers in het centrum. Autoluwe (historische) dorpscentra. Veel verstening in de dorpscentra. Meer veiligheid voor ouderen en kinderen in de woonwijken. Bij nieuwbouw meer laadpalen voor elektrische auto's. Het parkeerbeleid vormt een belemmering voor ontwikkelingen. Oost-westverbindingen zijn slecht, noord-zuidverbinding is prima voor auto's. A12 A18 minder belasten. Veiligheid in het centrum is matig. Clean Energy Hub biedt kansen. Concentreer toeristische trekpleisters. Tijdens Duitse feestdagen is er veel verkeer. Maak van de openbare ruimte leefruimte waar men elkaar kan ontmoeten. Mensen rijden te hard buiten de winkeltijden. Zet in op autoluwe (nieuwbouw) woonwijken. Parkeren aan de randen van woonwijken en centra. Toeristen concentreren bij hotspots. De uitstraling van de weg moet passen bij de maximale snelheid. Binnen dorpen alles naar 30 km/u. Er staan vaak auto's op het dorpsplein. Het is fijn dat er brede stoepen zijn in Didam. Het centrum is slecht toegankelijk voor mensen met een fysieke beperking. Parkeren is nu lastig. Er wordt weinig gehandhaafd. Vergroenen. Reclameborden op de stoepen zijn een barrière voor voetgangers. Richt wijken zo in dat je makkelijk een rondje kan lopen. Behoud het groen in de dorpen. Straten moeten veiliger zodat kinderen er kunnen spelen. Komst van Regio Express maakt de treinen rustiger. Er is veel sluipverkeer. Benut technologische ontwikkelingen. Voorkom sluipverkeer in de spits. Verminder onnodige mobiliteit. De auto niet meer centraal stellen bij nieuwbouw. Verbeter de verbinding met de haven in Emmerik. Er zijn heel veel auto's die overal willen parkeren. Er zijn veel ruimteclaims wat geven we voorrang? Gemeente moet aandringen bij de provincie op goed openbaar vervoer. Snelfietspaden ontwikkelen. Verbeter routing. Meer fietsparkeerplaatsen. Parkeren langs de randen, buiten de binnenstad. Mobiliteit in het centrum minimaliseren. Parkeerprobleem centrum 's-Heerenberg. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Veiligere routes voor voetgangers en fietsers. Meer

Figuur 3: Een greep uit de input vanuit belangenpartijen

4.1 Input van belangenpartijen

De mobiliteitsvisie geeft uitwerking aan het beleidsthema mobiliteit dat past binnen de omgevingsvisie. Als onderdeel van het opstellen van de omgevingsvisie heeft de gemeente verschillende participatierondes voor bewoners, ondernemers en belangenpartijen gehouden.

Er is een enquête uitgezet en zijn vele interviews geweest aan het einde van 2023 en begin van 2024. Hierbij hebben bewoners, ondernemers en belangenpartijen hun mening kunnen geven over verschillende thema's, waaronder mobiliteit. Een greep uit deze input is opgenomen in figuur 4. Bij bewonersavonden voor het parkeerbeleid is gevraagd naar input voor de mobiliteitsvisie door middel van een wensen- en klaagplaat. Hier konden betrokkenen wensen- en verbeterpunten meegeven. De aandachtspunten, wensen en ambities zijn meegenomen bij het opstellen van deze mobiliteitsvisie.

Uit deze onderdelen blijkt dat het grootste deel van de bewoners het belangrijk vindt dat er meer rekening wordt gehouden met klimaat en natuur, en dat het aan de gemeente is om duurzaam vervoer aan te moedigen. Ook maken bewoners zich zorgen over de (toenemende) drukte op lokale wegen en te hard rijdend verkeer. Het openbaar vervoer wordt, zeker door jongeren, als slecht ervaren en het centrum van 's-Heerenberg vindt men niet fijn om te lopen.

Daarnaast is er, omdat mobiliteit veel raakvlakken heeft met andere beleidsterreinen, een integrale ambtelijke expertsessie geweest. Hierbij zijn beleidsterreinen betrokken van onder andere de omgevingsvisie, ruimtelijke ordening, economie, het sociaal domein en toerisme.

Hieruit bleek de wens om bij duurzame mobiliteit verder te kijken dan de elektrische auto, en juist naar het verminderen van automobilititeit of naar de fiets. Ook kwam naar voren dat de openbare ruimte beter toegankelijk

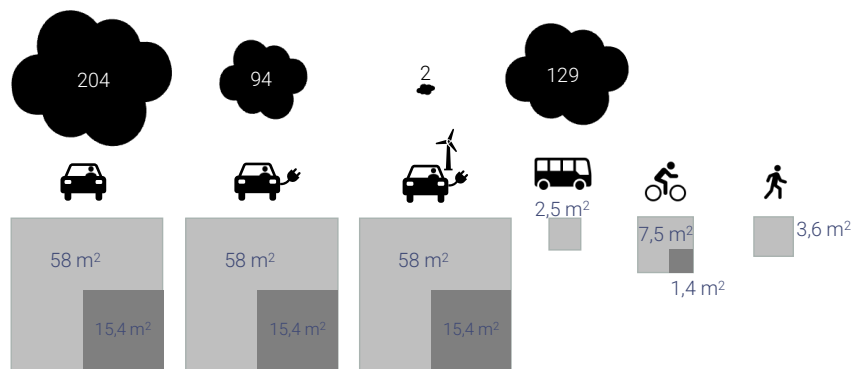
moet worden gemaakt voor voetgangers en mensen met een beperking, en dat er rekening gehouden moet worden met klimaatadaptatie.

In het kader van de voorliggende mobiliteitsvisie is er op 4 april 2024 een werksessie geweest met de gemeenteraadsleden. Tijdens deze sessie zijn we in gesprek gegaan over de thema's en de strategische uitgangspunten die hierbij horen. De uitgangspunten en aandachtspunten die tijdens deze avond zijn opgehaald vormen de basis van deze mobiliteitsvisie.

4.2 Algemene principes

De gemeente Montferland staat de komende jaren voor grote opgaven. Zo is er een groeiende behoefte aan (betaalbare) woningen en is er de klimaatcrisis. Gezien de beperkte ruimte kunnen we niet aan alle behoeften tegelijkertijd voldoen en moeten prioriteiten worden gesteld. Van alle vervoersmiddelen neemt de auto verreweg de meeste ruimte in, zowel stilstaand als rijdend (zie figuur 5). De auto geeft echter wel veel vrijheid voor het individu.

We willen een veilige, leefbare en bereikbare gemeente blijven. Zonder ingrijpen van de gemeente, nemen de problemen die we vandaag de dag hebben rondom ruimtegebruik, verkeersveiligheid en bereikbaarheid alleen maar toe. Dat belemmert ons in de ambitie om een aantrekkelijke gemeente te blijven met ruimte voor groen, ontmoeting, verblijven en ondernemers.



Figuur 4: CO₂-uitstoot in grammen en ruimtegebruik per gebruiker per kilometer. Het donkere blokje is het ruimtegebruik van het stilstaande voertuig, het totale blokje bij verplaatsing. Hierbij is uitgegaan van 50 km/u bij gemotoriseerde voertuigen. De linker stekkerauto is met de huidige stroommix van hernieuwbaar en fossiel, de stekkerauto met windturbine is een auto die op volledig hernieuwbare energie rijdt. Bij de bus is ook van 50 km/u en van een vol bezette brandstof-bus uitgegaan. Bij bussen op waterstof of elektriciteit is de uitstoot lager. Het gaat hierbij om de gemiddelde uitstoot per kilometer tijdens de volledige levensduur inclusief productie. (Bron: co2emissiefactoren.nl. Deze lijst wordt ook door de Rijksoverheid gebruikt.)

Daarom zet de gemeente in op het STOMP-principe. Dit houdt in dat we prioriteit geven aan lopen en fietsen (stappen en trappen) en daarna kijken naar openbaar vervoer voor de mobiliteitsoplossing. Als dat niet toereikend is onderzoeken we de mogelijkheden van deelmobiliteit (mobiliteitsdiensten) en tot slot pas naar de privéauto. In de gemeente blijft de (privé)auto een volwaardige rol spelen in het mobiliteitssysteem, maar het automatisme waarmee de auto wordt gepakt willen we veranderen. De uitwerking van dit principe kan per kern en per locatie verschillen. Maar centraal staat dat de dominante positie van de privéauto wordt teruggedrongen in het straatontwerp.

Deze mobiliteitsvisie, gebaseerd op de thema's en participatie van de omgevingsvisie, input van de ambtenaren en gemeenteraad, volgt enkele fundamentele principes om het maken van keuzes te ondersteunen:

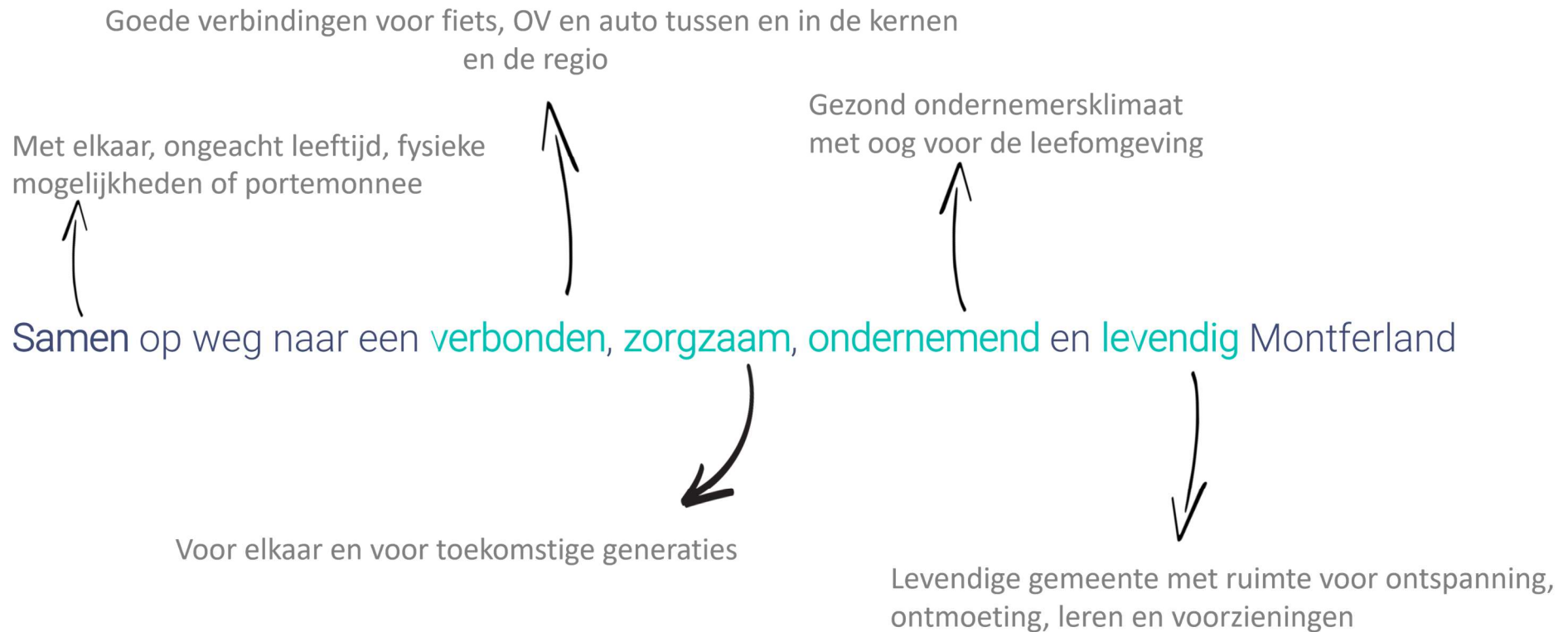
- De openbare ruimte is voor iedereen vrij en gemakkelijk toegankelijk. De openbare ruimte wordt ingericht om elkaar te ontmoeten en nodigt uit om te lopen, fietsen en recreëren. Binnen de kernen krijgt leefbaarheid, groen, voetgangers en fietsen (letterlijk) voorrang. In de toekomst zijn er doorgaande routes voor auto-, vracht- en landbouwverkeer rondom de kernen. Op deze wegen staat doorstroming centraal.
- De gemeente gaat mee in de mobiliteitstransitie en zet in op drie onderdelen:
 - Een vermindering van mobiliteit met fossiele brandstoffen;
 - Een verschuiving van het gebruik van vervoersmiddelen waarbij duurzame vervoersmiddelen, zoals lopen en fietsen, meer worden gebruikt;
 - Voor verplaatsingen waar de auto echt voor nodig is willen we flexibel gebruik stimuleren, bijvoorbeeld deelmobiliteit.
- De kernen in de gemeente hebben allemaal een eigen identiteit. Bij het uitwerken van de principes en uitgangspunten bij de thema's moet hiermee rekening worden gehouden.
- Als gemeente willen we inclusief zijn; in relatie tot mobiliteit betekent dit, dat iedereen mee kan doen aan de samenleving, toegang heeft tot voorzieningen en zelfstandig gebruik kan maken van de openbare ruimte. We onderscheiden hierbij de fysieke, economische en sociale toegankelijkheid. Hierbij houden we rekening met verschillende doelgroepen, zoals ouderen, mensen met een fysieke en visuele beperking, kinderen en de veiligheid van iedereen.

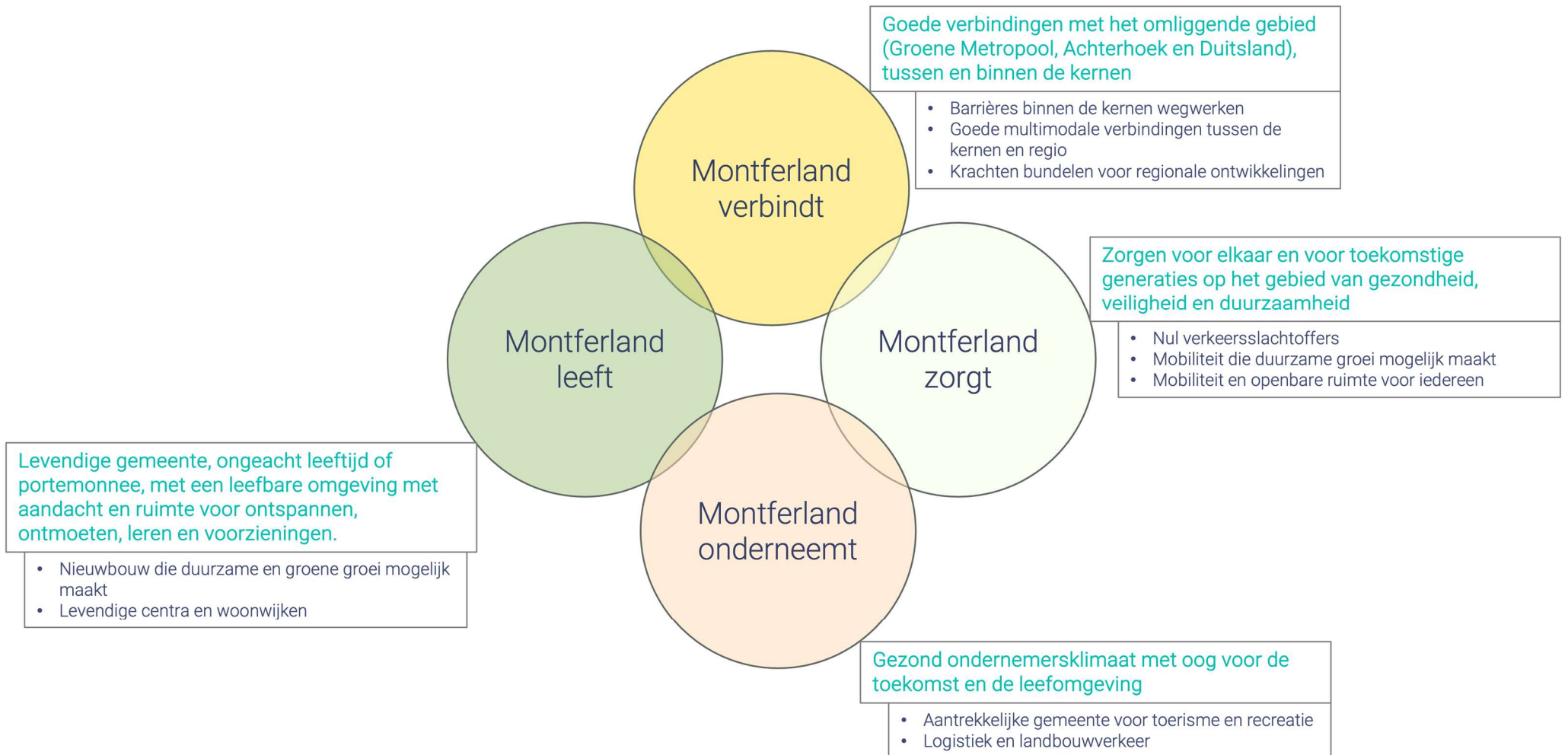
Als gemeente staan we voor complexe en uitdagende opgaven. Sommige doelstellingen zijn tegenstrijdig en de belangen van de ene groep kunnen tegenovergesteld zijn van de belangen van een andere groep. We streven ernaar om de in deze visie benoemde algemene principes te hanteren en doelen te bereiken. Echter realiseren we ons ook,

dat sommige doelen deels buiten onze invloed liggen of heel ambitieus zijn. Toch kiezen we ervoor, ambitieuze doelen te stellen, om er zo veel mogelijk naartoe te werken.

5 Kernthema's

De Omgevingsvisie is opgezet rondom vier thema's die passen bij de gemeente Montferland. Deze mobiliteitsvisie sluit aan bij deze thema's zodat er in de gemeente integraal wordt gewerkt aan de toekomst. Zie onderstaande positioneringsverklaring:





5.1 Montferland verbindt

In Montferland zijn verschillende vervoerswijzen welkom en iedereen bepaalt in principe voor zichzelf welke het meest passend is. We willen dat inwoners, bedrijven, forensen en bezoekers voldoende keuzemogelijkheden in mobiliteit hebben. Om de kernen leefbaar te houden, stimuleren we duurzame en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Zo kan Montferland groeien, leefbaar én bereikbaar blijven.

Maar mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrens. Daarom is het van belang om ontwikkelingen op regionaal niveau aan te pakken. Zo kan deelmobiliteit en de ontwikkeling van mobiliteitshubs meer effect hebben als het regionaal wordt aangepakt.

De gemeente Montferland heeft een gunstige ligging. Met het station in Didam met vier keer per uur een trein richting Doetinchem en Arnhem, de haven van Emmerik in de buurt en de A18, is de gemeente verbonden met de regio. De goede ligging en bereikbaarheid draagt bij aan een sterke economische positie en aantrekkelijke gemeente.

De gemeente geeft ruimte aan voetgangers en fietsers in de kernen, snelle fietsroutes tussen de kernen, goede connecties tussen de dorpen voor alle vervoersmiddelen en geschikte routes rondom de kernen voor landbouwverkeer en logistieke bewegingen. Voor voetgangers maken we meer ruimte vrij in de kernen en zorgen we voor minder obstakels voor wandelen. Hierbij houden we rekening met verschillende groepen, zoals scholieren, ouderen en mensen met een handicap.

Door een goede mix van verbindingen te stimuleren wordt het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker. De verbindingen met de auto tussen de kernen blijven op peil. Doordat andere vervoersmiddelen worden gestimuleerd is het aannemelijk dat het rustiger op de weg wordt. In 2035 hebben we **goede verbindingen met het omliggende gebied (Achterhoek, Groene Metropool en Duitsland), tussen en binnen de kernen.**



5.1.1 Barrières binnen de kernen wegwerken

Mobiliteitsverbindingen, zoals een weg of spoorlijn, kunnen een barrière vormen in een kern. Bijvoorbeeld als het onveilig voelt om een weg over te steken, het aantal oversteekplekken beperkt is of er topografische verschillen of visuele barrières zijn. Voorbeelden hiervan zijn de Drieheuvelenweg in 's-Heerenberg en de spoorlijn in Didam.

De volgende uitgangspunten moeten ervoor zorgen dat de huidige barrières worden aangepakt en toekomstige barrières worden vermeden.

- De **inrichting van de straten past bij de gewenste maximale snelheid en functie in het netwerk**. Hierdoor is het voor de verkeersdeelnemer direct duidelijk welk gedrag wordt verwacht. Ook houden we bij de inrichting rekening met het effect op omliggende natuur.
 - Voldoende **fietsenstallingsmogelijkheden** bij bestemmingen zoals dorpscentra, supermarkten en sportclubs.
 - **Een prominente plek voor fietsers** in het wegbeeld. Bijvoorbeeld door fietsstraten, brede fietspaden of verbindingroutes.
 - Binnen de kernen is **fietsen sneller dan het gebruik van de auto**. Bijvoorbeeld met extra doorsteken voor fietsers en voetgangers en wegen waar de auto moet omrijden via de rondweg. Waar olifantenpaadjes ontstaan onderzoeken we of we trottoirs kunnen verleggen om beter aan te sluiten bij de wensen van inwoners.
 - **Wandel- en fietsroutes worden aantrekkelijk, klimaat-adaptief (groen) en veilig ingericht**. Om belangrijke wandel- en fietsroutes klimaat adaptief te maken, worden zij met minimaal 40% schaduw/overdekking ingericht.
 - **Veilige schoolfiets- en wandelroutes**. De omgeving rondom basisscholen wordt autoluw. We scheiden verkeersstromen rondom scholen zo veel mogelijk van elkaar, om routes naar scholen zo veilig mogelijk in te richten. Volgens het STOMP principe stimuleren we niet-gemotoriseerd verkeer naar scholen. Een voorbeeld hiervan is het integraal kindcentrum (IKC) in 's-Heerenberg, waarbij meerdere scholen naar dezelfde locatie verhuizen.
- **Veilige fietsroutes voor ouderen**. Vanuit vitaliteit is het fijn als ouderen zich langer zelfstandig met de fiets kunnen verplaatsen. Hoge verschillen in snelheid op fietsroutes kunnen tot onveilige situaties leiden. Vanuit fietsveiligheid houden we hier rekening mee bij het inrichten van fietspaden.
 - Sommige straten worden door meer verkeer gebruikt dan gewenst. Bijvoorbeeld in woonwijken of bij scholen. Dit noemen we sluipverkeer. We gaan **sluipverkeer zoveel mogelijk tegen door de straten binnen de kernen passend bij de functie en maximale snelheid in te richten**, en op andere wegen (rondom de kernen) doorstroming meer centraal te zetten. Dit betekent niet dat de huidige doorgaande routes meer 'sluipverkeer' aantrekken, maar dat de doorstroming op peil blijft.
 - Sluipverkeer speelt ook op wegen in het buitengebied een rol, die niet voor grote aantallen auto's gemaakt zijn (bijvoorbeeld zandwegen of smalle wegen). **We gaan sluipverkeer tegen, op moment dat deze voor onveilige situaties of onevenredige overlast zorgt** of op niet gewenste routes rijdt.

Autoluw

In een autoluw gebied wordt de openbare ruimte zo ingericht dat de auto niet centraal staat en dat er meer ruimte is voor andere zaken. Autoluw is niet hetzelfde als autovrij. Het is nog steeds mogelijk om als automobilist gebruik te maken van de openbare ruimte. Daarbij moet specifiek aandacht blijven gaan naar mensen met een beperking, nood- en hulpdiensten en logistieke verplaatsingen.

Hoe de term 'autoluw' in de gemeente Montferland wordt gebruikt, wordt uitgewerkt in de mobiliteitsprogramma's. Het kan zijn dat het in verschillende kernen een andere betekenis krijgt.

5.1.2 Goede multimodale verbindingen tussen de kernen en de regio

Multimodale verbindingen tussen de kernen zijn cruciaal om de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de gemeente te borgen. Dit zorgt voor economische en regionale ontwikkeling. De volgende uitgangspunten verbeteren de multimodale verbindingen tussen de kernen:

- We stellen een **samenhangend fietsnetwerk met doorgaande, aantrekkelijke en groene fietsroutes tussen de kernen en de regio en een fijnmazig fietsnetwerk in de kernen** op. Hierin wordt specifiek aandacht besteed aan sociale veiligheid op de routes. De focus voor routes tussen de kernen en de regio ligt op de fietsroutes tussen 's-Heerenberg en Didam, Zevenaar-Doetinchem en Doetinchem-Emmerik langs Braamt, Zeddam en 's-Heerenberg. Het doel is, in lijn met het provinciale doel, om in 2030 35% meer fietsers te hebben (ten opzichte van 31% fietsers vandaag).

- **Voorkeursroutes voor logistiek vervoer** om het logistieke vervoer zo efficiënt mogelijk, buiten de kernen en op wegen die het aan kunnen te laten rijden.
- Vergroten van het bereik van het openbaar vervoer **door deelmobiliteit te stimuleren**, bijvoorbeeld met deelfietsen bij bushaltes. Hiervoor sluiten we aan bij het regionale platform voor deelmobiliteit GAON.
- In het buitengebied maakt ongewenst doorgaand verkeer gebruik van wegen, die daar niet voor bedoeld zijn. **Deze straten worden ingericht voor het lokale verkeer** waardoor het minder aantrekkelijk wordt voor het doorgaande verkeer om hier gebruik van te maken.

5.1.3 De krachten worden gebundeld om de regionale ontwikkeling te verstevigen

De unieke locatie van gemeente Montferland in de regio stelt ons in staat om met verschillende regionale verbanden samen te werken. Sommige opgaven kunnen namelijk beter in regionaal verband worden opgepakt.

De volgende uitgangspunten staan centraal bij de regionale samenwerking voor mobiliteitsbeleid:

- Verbinding met het **station en de haven in Emmerik** vanuit (bedrijventerreinen in) 's-Heerenberg met de fiets, het OV en de auto verbeteren.
- Als de **ontwikkelingen van de ViA15** (het doortrekken van de A15 en de verbreding van de A12) weer worden opgepakt, onderzoekt de gemeente in regionaal verband hoe deze ontwikkeling kan bijdragen aan een beter bereikbare gemeente. Hierbij houdt de gemeente rekening met scenario's waarbij de Via15 (voorlopig) niet doorgaat of de realisatie een langdurig proces wordt.

- **Station van Didam beter benutten.** Bijvoorbeeld door meer woningbouw en werkgelegenheid rondom het station te ontwikkelen. In combinatie met de RegioExpress waardoor de treinen van en naar Didam ontlast kunnen worden, wordt het station nog aantrekkelijker. Voor de kern Kilder richten we ons erop, het station in Wehl aantrekkelijker als startpunt van de reis met het openbaar vervoer te maken. Vanuit 's-Heerenberg is station Emmerik interessant en voor Beek is het station Elten.
- De gemeente zet zich in de regio in voor het **versterken van de openbaar vervoersverbindingen met bus en trein**. De gemeente maakt zich hard voor een snelle reguliere busverbinding tussen 's-Heerenberg en Didam. Daarnaast hecht de gemeente veel belang aan het behoud en de versterking van de huidige buslijn tussen 's-Heerenberg en Doetinchem, en 's-Heerenberg en Emmerik (om de verbinding met de treinverbinding naar Arnhem te verbeteren). De gemeente sluit zich aan bij lopende en toekomstige initiatieven en de visie van de regio Achterhoek hierover. We streven ernaar, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle doelgroepen te verbeteren.
- **We zetten in op publieke mobiliteit.** Publieke mobiliteit wordt gedefinieerd als het vermogen van elke inwoner van Nederland om op een goede, veilige, inclusieve, betrouwbare en betaalbare manier deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer, waarbij de mobiliteitsbehoefte van de burger centraal staat. Het doel is een mobiliteitssysteem, waarmee elke burger een naadloze, vanzelfsprekende reis van deur tot deur kan maken met verschillende reismogelijkheden, waaronder halte tot halte met het openbaar vervoer, flexibel vervoer van deur naar halte of van deur naar deur en deelmobiliteit. We ondersteunen initiatieven om de publieke mobiliteit te verbeteren en het gebruik te stimuleren (bijvoorbeeld GAON) en pakken dit onderwerp in de regio gezamenlijk op.
- De gemeente sluit zich aan bij bestaande initiatieven van GAON, het platform voor onder andere deelvervoer in de regio Achterhoek. Samen met de regio onderzoeken we de meerwaarde van (een regionaal netwerk van) **mobiliteitshubs met deelmobiliteit** in ons mobiliteitssysteem.
- Navigatiesystemen geven vaak de snelste route, maar niet altijd de gewenste route vanuit het leefbaarheidszoogpunt. Daarom zoeken we, in samenwerking met de regio, **contact met de serviceproviders van navigatiesystemen** om de routes waar doorstroming centraal staat hoger in de prioritering te zetten dan de routes waar leefbaarheid centraal staat, zoals de centra en woonwijken van de kernen. Dit gaat gepaard met snelheidsverminderende maatregelen in gebieden waar leefbaarheid prioriteit heeft, zoals opgenomen in het thema ['Montferland leeft'](#).

5.2 Montferland zorgt

Mobiliteit is belangrijk om mee te doen in de maatschappij. Door je te verplaatsen kan je plekken bereiken zoals werk, school, supermarkt en de huisarts. In de gemeente Montferland vinden we het belangrijk dat iedereen mee kan doen in de samenleving, ongeacht leeftijd, lichaam of portemonnee. Het vervoerssysteem moet daarom voor iedereen toegankelijk zijn en blijven.

In de gemeente Montferland zien we dat de bevolking vergrijsd. Ruim 17% van de bevolking was in 2023 boven de 70 jaar en dit aandeel zal in de toekomst toenemen. Gelukkig blijven bewoners langer vitaal en meedoen aan de samenleving, mede door de opkomst van de elektrische fiets. Daarnaast moeten we niet uit het oog verliezen dat er ook veel jongeren en gezinnen in Montferland wonen. Ruim 17% van de inwoners van de gemeente is jonger dan 20 jaar. Zij hebben vaak geen toegang tot een (eigen) auto en fietsen vaak naar school of spelen op straat.

De gemeente Montferland streeft ernaar dat alle inwoners en bezoekers zich zelfstandig kunnen verplaatsen in de gemeente. Hieraan gerelateerd is de straat er eigenlijk voor iedereen en moet iedereen kunnen deelnemen aan de samenleving en vrijheid hebben van beweging. De straat wordt in de gemeente Montferland nu vooral ingericht voor de auto. Deze ruimte willen we ook inrichten voor andere vervoersmiddelen, ontmoeting en spelende kinderen. Door in te zetten op duurzame en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen (fiets, OV) blijft er meer ruimte hiervoor over. In 2035 **zorgen we voor elkaar en voor toekomstige generaties op het gebied van gezondheid, veiligheid en duurzaamheid.**



5.2.1 Nul verkeersslachtoffers

Het is belangrijk dat we veilig en prettig kunnen deelnemen aan het verkeer. Het is daarom van belang dat we streven naar een veilig mobiliteitssysteem. De gemeente Montferland onderschrijft daarom de ambities van het strategisch plan verkeersveiligheid 2030, waarbij het streven is naar nul verkeersdoden in 2050.

Landelijk gezien is er sinds 2015 geen sprake meer van een dalende trend in het aantal verkeersdoden. Ook in de gemeente Montferland is geen dalende trend te zien. Met de toename van verschillende voertuigen, ook op het fietspad, en vitale ouderen die langer blijven deelnemen aan het verkeer is dit een uitdaging voor de komende jaren.

Daarom zet de gemeente in op de volgende uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren:

- Met een **lagere maximale snelheid voor gemotoriseerd verkeer**, is de tijd om te reageren op een situatie langer en is de kans op letsel of dodelijke afloop kleiner. Daarom verminderen we, waar het de veiligheid ten goede komt, de maximale snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom. Dit wordt per locatie afgewogen, waarbij gekeken wordt naar wat wenselijk is vanuit doorstroming, leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid, effecten op plant en dier en op verschillende doelgroepen. Verschillende effecten moeten integraal en per locatie afgewogen worden. Hierbij hoort ook het uitgangspunt bij het thema **verbindt** dat de snelheid niet alleen verlaagd moet worden, maar ook de uitstraling van de straat. Het moet voor iedere verkeersdeelnemer duidelijk zijn welk gedrag wordt verwacht.
- Naast het aanpassen van de maximale snelheid wordt ook meer aandacht gegeven aan een **aanpak om het gedrag van**

verkeersdeelnemers veiliger te maken. Bijvoorbeeld over risicogedrag in het verkeer zoals hard rijden en alcoholgebruik.

- We werken de komende jaren aan een **actieplan verkeersveiligheid**. Hierin worden verbeteringen in de infrastructuur onderzocht, maar wordt er ook gekeken naar educatie en gedragsverandering in het verkeer.
- Fietspaden tussen de kernen zijn momenteel deels onverlicht. Zeker in de winterperiode is dit voor scholieren niet prettig om te fietsen. In afweging met de natuurlijke waarde van het landschap en het negatieve effect op planten en dieren, wordt gekeken **hoe deze belangrijke verbindingroutes beter verlicht kunnen worden**, bijvoorbeeld door sensoren te gebruiken.
- In verband met fietsveiligheid **scheiden we doorgaande fietsroutes van scholieren van voorkeursroutes van het landbouwverkeer**.

5.2.2 Mobiliteit die duurzame groei mogelijk maakt

Montferland is een fijne en aantrekkelijke gemeente. Daarom komen er steeds meer inwoners naar de gemeente toe. Zij willen wonen, werken en recreëren in de gemeente. Om dit mogelijk te maken, moeten we goed omgaan met de beschikbare ruimte.

Daarnaast draagt mobiliteit bij aan de CO₂-uitstoot van de gemeente. Om een leefbare wereld door te geven aan toekomstige generaties, moeten alle sectoren bijdragen aan het tegengaan van de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen. Mobiliteit heeft verder betrekking op aspecten als geluid(overlast), fijnstof en stikstof; Deze moeten ook meegewogen worden.

Omdat de openbare ruimte nu vooral is ingericht voor de auto, pakt men, meestal zonder er goed over na te denken, automatisch de eigen auto. Echter heeft deze een aantal nadelen voor de samenleving als geheel, zoals de uitstoot van fijnstof en verkeersongelukken. Om dit meer in balans te brengen zetten we in op duurzame en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen

volgens het STOMP principe. Dit is tastbaarder bij nieuwbouw-ontwikkelingen en wordt beschreven bij het thema '[Montferland leeft](#)'.

Met de volgende uitgangspunten wil de gemeente inzetten op een inclusieve en duurzame samenleving:

- Fietsen is een ruimte-efficiënte, gezonde en inclusieve manier van verplaatsen. Jongeren zijn vaak aangewezen op de fiets en ouderen blijven langer vitaal door te fietsen. De toenemende snelheidsverschillen en type fietsen, zoals de e-bike en bakfietsen, zorgen er echter voor dat het drukker wordt op de straat. Daarom **geeft de gemeente meer ruimte aan de fiets op straat binnen de kernen** en ontwikkelt de gemeente een **samenhangend fietsnetwerk tussen de kernen**.
- De gemeente stimuleert het gebruik van de **fiets als volwaardig alternatief** van de auto. Bijvoorbeeld door gedragscampagnes en meer ruimte te bieden aan de fiets, zodat de verschillende type fietsers veilig, comfortabel en gemakkelijk gebruik kunnen maken van de straat.
- Om autobezit te ontmoedigen **faciliteert de gemeente het gebruik van deelvervoer**, bijvoorbeeld door deelfietsen bij bushaltes. Verder sluit zich de gemeente aan bij GAON, het platform voor o.a. deelvervoer in de Achterhoek.
- Infrastructuur wordt zoveel mogelijk **klimaat adaptief en circulair**. De nieuwe 'Leidraad inrichting openbare ruimte' (LIOR) geeft een praktische beschrijving van hoe we de openbare ruimte willen inrichten. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan gasbetontegels met groen bij parkeervakken, of het aanleggen van stoepen die water beter kunnen afvoeren.
- Het aantal emissievrije voertuigen zal de komende jaren groeien en de gemeente stimuleert het gebruik hiervan. De gemeente moedigt

het **realiseren van openbare elektrische laadpunten** op strategische locaties aan. Gemeente Montferland staat, zoals veel andere gemeenten, voor een uitdaging met betrekking tot netcongestie tot 2030. Hiervoor prioriteren we samen met de netbeheerder en de regio de opgaven en kijken we naar gezamenlijke oplossingen. Hierbij spelen ook slimme oplossingen een rol, zoals het ter plekke gebruiken van opgewekte stroom, het combineren van laadlocaties tot laadhubs of slim laden. In verband met onze laadvisie spreiden we laadinfrastructuur in een eerste fase over de gemeente en clusteren we aanvullende infrastructuur in een later stadium op laadpleinen.

5.2.3 Mobiliteit en openbare ruimte voor iedereen

De gemiddelde leeftijd van de inwoners wordt langzamerhand hoger. Gelukkig wordt men steeds fitter ouder, waardoor men ook langer blijft deelnemen aan het verkeer. Dat betekent wel dat er meer mensen gebruik zullen maken van een rollator en elektrische fietsen. Ook moeten we oog houden voor (jonge) gezinnen die met een kinderwagen gebruik willen maken van de openbare ruimte. Zoals ook bij de andere thema's is opgenomen, richten we daarom de openbare ruimte in de kernen meer in voor voetganger en halen we barrières weg:

- **Dorpscentra worden toegankelijker voor voetgangers en mensen met een handicap**. Bij de inrichting houden we rekening met rolstoeltoegankelijkheid, rollators en hulpmiddelen voor mensen met een visuele beperking, zodat iedereen zelfstandig gebruik kan maken van de openbare ruimte. Dit betreft niet alleen de straten en stoepen, maar ook bereikbare en voldoende lage verkeerslicht-knoppen. We halen bijvoorbeeld in minder drukke gebieden de stoepranden zoveel mogelijk weg zodat de gehele openbare ruimte vrij toegankelijk is voor mensen met een rolstoel of zorgen alternatief voor brede

stoepen die veilig en prettig toegankelijk zijn voor iedereen. Dit doen we bijvoorbeeld door de centra te bezoeken met een werkgroep toegankelijkheid.

- Veel ouderen zijn heel mobiel, maar sommige groepen zijn minder goed ter been of hebben andere gezondheidsbeperkingen. Vaak is voor deze groep de fiets of het openbaar vervoer geen optie meer en is autogebruik een noodzaak om het dagelijks leven zelfstandig te kunnen leiden. Ook de vormgeving van het wegdek heeft invloed op de toegankelijkheid van de openbare ruimte en centra. We houden daarom in verband met het doel van levensloopbestendige centra **bij het inrichten van de openbare ruimte rekening met de fysieke toegankelijkheid voor ouderen**.
- Niet iedereen heeft toegang tot een auto, mogelijk om financiële redenen. **Deelmobiliteit** kan daarom een uitkomst bieden voor **jongeren en mensen die minder financieel sterk zijn**. Bijvoorbeeld om het bereik met het openbaar vervoer te vergroten of toch een auto tot hun beschikking te hebben als dat nodig is. De gemeente stimuleert het gebruik en het plaatsen van deelmobiliteit in de gemeente.

5.3 Montferland onderneemt

Met de goede verbindingen in de regio, hoogwaardige natuur en goede ondergrond, is de gemeente aantrekkelijk voor ondernemers, toeristen en agrariërs. Dit is een kracht van de gemeente, maar op sommige plekken knelt deze met leefbaarheid.

De logistieke bewegingen, die onder andere de bedrijventerreinen in 's-Heerenberg aantrekken, zorgen voor veel (vracht)verkeer over de wegen en straten. Dit wordt versterkt door niet-optimaal gebruik van de wegen passend bij hun functie. Bij Zeddam mogen landbouwvoertuigen op dit moment niet over alle provinciale wegen rijden, waardoor ze door de kernen rijden.

De historische kernen en het landschap trekken veel toeristen. In het toeristische hoogseizoen, op (Duitse) feestdagen en tijdens evenementen komen veel mensen naar onze gemeente. Tijdens de vakantie zijn de wegen in en rondom onze gemeente druk met mensen die richting vakantieadressen in en buiten de gemeente rijden. Parkeren (op afstand) bij toeristische trekkers is een belangrijk aandachtspunt, zowel voor de auto als ook voor de fiets. We streven ernaar het toeristische verkeer tot de gewenste routes te beperken en ter plekke fietsen meer stimuleren.

Daarnaast moeten we ervoor zorgen dat de (kleine) ondernemers voldoende bereikbaarheid en omgevingskwaliteit hebben om hun onderneming te laten bloeien. Vooral in het centrum van 's-Heerenberg is het laden en lossen op een aantal locaties een probleem.

Bereikbaarheid is belangrijk voor ondernemen en toerisme. Het verschilt per sector welke vorm van bereikbaarheid belangrijk is. Bij diensten en onderwijs is inzetten op de fiets haalbaar, terwijl vrachtwagens in de logistieke sector onmisbaar zijn. In 2035 **is er een gezond ondernemersklimaat met oog voor de toekomst en de leefomgeving.**



5.3.1 Aantrekkelijke gemeente voor toerisme en recreatie

De gemeente ligt in een prachtige omgeving met natuurgebieden, een rijke historie en uiteenlopende landschappen. Deze kwaliteiten trekken veel toeristen en recreanten. De gemeente wil deze aantrekkelijkheid borgen en verder uitbreiden, bijvoorbeeld door zich te profileren als een groene poort van Nederland. Daarbij wil de gemeente ook zorgen voor rustigere plekken, waar minder toeristen komen. Daarom zetten we in op het aantrekkelijker maken van TOP-locaties² in de gemeente. In Zeddam bij Het Tolhuis is een dergelijke TOP-locatie en Gouden Handen in 's-Heerenberg is een mogelijke nieuwe locatie.

We zetten in op het aantrekkelijk maken van onze gemeente voor bezoekers door te investeren in toegankelijke, veilige en goed onderhouden wandel- en fietsinfrastructuur. Hierbij denken we aan het verbeteren van de fiets- en wandelpaden die niet alleen de natuurlijke schoonheid van onze regio benadrukken, maar ook onze culturele erfgoederen toegankelijker maken.

Met de volgende uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid werken we de komende jaren hiernaartoe:

- Om de verkeersdruk te verminderen binnen de gemeente, zetten we in op **verbeterde fietsvoorzieningen (zoals fietsstallingen) bij toeristische trekpleisters en TOP-locaties**. Hierdoor wordt het voor toeristen aantrekkelijker om zich binnen de gemeente te bewegen met de fiets. We besteden hierbij aandacht aan de veiligheid van fietsstallingen (afgesloten, bewaakt) om de steeds kostbaardere fietsen te beschermen (mountainbikes, elektrische fietsen).

- Om toeristen en recreanten te concentreren op de locaties waar dat gewenst en mogelijk is, zetten we in op **goede bewegwijzering** van toeristische fiets-, wandel- en paardenroutes. Hiervoor werken we voor de toeristische ontwikkelkader samen met Stichting Achterhoek Toerisme, die het netwerk en de bewegwijzering beheert.
- We **clusteren parkeren bij de TOP-locaties zodat deze locaties aantrekkelijker worden** voor toeristen en recreanten. Op andere locaties zijn we terughoudend met het aanbieden van parkeergelegenheid. Hoge parkeerdruk speelt op dit moment in het Bergherbos, maar ook in 's-Heerenberg en de Nevelhorst.
- Het toeristisch hoogseizoen, met name de zomermaanden, zorgen voor extra verkeersdruk bij toeristische trekkers zoals Huis Bergh en recreatiegebieden zoals Stroombroek. Maar ook evenementen, zoals Lago Lago of de carnavalsoptochten, kunnen buitengewone verkeersdruk veroorzaken. De toename van mini-campings en kampeerplaatsen in het buitengebied dragen hier ook aan bij. We houden hier rekening mee bij het inrichten van de wegen. **Rondom toeristisch intensief gebruikte gebieden zorgen we voor goede voetgangersverbindingen**. Ook rijdt er veel toeristisch verkeer tussen vakantieverblijven (B&B's, Landal) en voorzieningen in de kernen. Voor toeristisch verkeer van korte afstanden faciliteren we het gebruik van de (deel)fiets, door bij vakantieverblijven het gebruik van deelfietsen te stimuleren.
- We maken de **(historische) kernen aantrekkelijker voor verblijven**. Hierdoor worden de locaties aantrekkelijker voor toeristen, recreanten en bewoners. Daarom zetten we in op minder parkeervoorzieningen voor auto's in de historische centra, en

² Toeristisch overstappunt. Dit is een knooppunt waar verschillende fiets- en wandelroutes samenkomen.

toereikende parkeervoorzieningen rondom het centrum. We stimuleren inwoners om samen 'ommetjes' aan te leggen, om een aantrekkelijker gebied voor wandelaars en fietsers te realiseren

- In samenhang met het thema [verbindt, verminderen we doorgaande routes in de kernen](#). Hierdoor blijft er meer ruimte over voor ontmoetingen en verminderen we het (doorgaand) verkeer op (Duitse) feestdagen en in de vakantieperioden. We gaan in contact met de navigatiediensten om ze te bewegen vaker de gewenste route aan te raden die om de kernen heen gaat. Daarnaast kunnen we middels snelheidsvertragende infrastructurele maatregelen ook voorkomen dat men over ongewenste routes rijdt.

5.3.2 Logistiek en landbouwverkeer

De gemeente heeft een belangrijke logistieke en agrarische sector. Deze sector zorgt voor een deel van de werkgelegenheid in de gemeente. De grote voertuigen die deze sector benut hebben echter impact op de leefbaarheid in de gemeente.

Als gemeente streven we naar een goede balans voor een dynamische gemeente waarbij deze kwaliteiten worden benut voor ondernemers en agrariërs, en rekening wordt gehouden met de leefbaarheid en milieuverantwoordelijkheid in de gemeente.

Dit gaat hand in hand met het ontwikkelen van logistieke routes die de impact op de leefomgeving minimaliseren, zodat zowel inwoners als ondernemers profiteren van een betere bereikbaarheid en hogere levenskwaliteit. Daarom stimuleren we doorgaande routes rondom de kernen en zo snel mogelijk naar de snelwegen rondom de gemeente, zoals de A18 en A3 in Duitsland.

De gemeente zet vanuit het oogpunt van mobiliteitsbeleid in op de volgende uitgangspunten:

- Op sommige locaties, bijvoorbeeld in het centrum van 's-Heerenberg of Didam, gebeurt laden en lossen niet altijd op ervoor geschikte locaties en tijden. Dit kan voor onoverzichtelijkheid, verkeersonveiligheid, obstakels en geluidsoverlast voor andere verkeersdeelnemers en bewoners zorgen. In de kernen streven we daarom naar een [logisch netwerk van laad- en losplekken en geschikte tijden voor bevoorrading van winkels](#). We onderzoeken, of venstertijden voor bevoorrading van toegevoegde waarde kunnen zijn.
- In lijn met de uitgangspunten bij [Montferland verbindt, optimaliseren we de routes rondom de kernen](#), waardoor landbouwvoertuigen en vrachtverkeer efficiënt rondom de kernen kan doorstromen en in de kernen leefbaarheid en verkeersveiligheid voorop staat. Bijvoorbeeld door het ontvlechten van de fietspaden van deze routes, met bijzondere aandacht voor doorgaande fietsroutes van scholieren. Hierbij onderzoeken we mogelijke verbeterde aansluitingen op de A3 in Duitsland en de haven van Emmerik.
- De N-wegen N827 en N316 zijn vanuit provinciaal beleid gedefinieerd als routes voor LZV's (lange zware voertuigen). De provincie houdt rekening met deze functie bij aanpassingen aan de weg. [Als gemeente streven we ernaar, deze N-wegen toegankelijk te houden voor LZV's](#). Als LZV's via deze routes gaan, zorgt dit voor minder CO2 uitstoot, kosten-efficiënter transport en we ontlasten daarmee andere wegen. Hiervoor werken we samen met de provincie om deze wens bij aanpassingen aan de wegen te benadrukken. We starten de gesprekken met de provincie Gelderland waarbij de inzet is dat dit wel mag zodat de kernen worden ontlast.

- Landbouwverkeer mag in de huidige situatie niet op de N316 rijden, wat in het oogstseizoen voor overlast in Zeddam zorgt. **Landbouwverkeer krijgt een specifieke plek in het netwerk** en wordt zoveel mogelijk ontvlochten van fietsnetwerk en rondom de kernen geleid.
- We stimuleren de **ontwikkeling van pakketkluisen** aan de randen van woonwijken om logistieke bewegingen voor online bestellingen in woonwijken te minimaliseren.
- We versterken de **multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen**, zodat werknemers de keuze hebben om op de fiets of met het openbaar vervoer naar de werklocatie te reizen.
- We stimuleren het gebruik van duurzame (alternatieven voor) brandstoffen in de logistieke sector en benutten de kansen van de **Clean Energy Hub**.
- Door **mobiliteitsmanagement en werkgeversaanpakken** zetten we in op langdurige implementatie van duurzaam reisgedrag. Hierbij wordt de samenwerking gezocht met de regio.

5.4 Montferland leeft

Montferland is een aantrekkelijke gemeente om te wonen. De gemeente is in ontwikkeling en groeit qua inwoneraantal. In elke kern is er behoefte aan nieuwe woningen en de gemeente heeft de ambitie om circa 1.900 woningen tot 2030 te realiseren. De groei van de gemeente biedt een hoop kansen, maar brengt ook uitdagingen wat betreft mobiliteit met zich mee. De treinen naar Arnhem en Doetinchem worden drukker en wegen, zoals de A12 die nu al druk is, worden zonder maatregelen nog drukker. Daarnaast wil de gemeente de huidige inwoners en kwaliteiten behouden en de leefbaarheid vergroten.

De gemeente ligt in een groene omgeving met een heuvel en een bos in het hart van de gemeente. De gemeente wil deze uitstraling behouden en versterken. Dat is ook belangrijk, want door klimaatverandering krijgen we steeds meer te maken met perioden van hevige regenval of juist perioden van hitte en droogte. Groen in en rondom de bebouwde gebieden zorgt ervoor dat water kan worden vastgehouden en de omgeving afkoelt.

De openbare ruimte is er namelijk niet alleen om snel van A naar B te gaan. Die is er ook voor groen, ontmoeten en spelen. De centra en woonwijken ondervinden regelmatig druk op de leefbaarheid door mobiliteit. In 2035 is de **gemeente levendig met ruimte voor ontspanning, ontmoeten en toegankelijke voorzieningen voor iedereen.**



5.4.1 Nieuwbouw die duurzame en groene groei mogelijk maakt

Ruimtelijke ordening heeft veel invloed op mobiliteit en omgekeerd. Door bij de ruimtelijke vormgeving zoveel mogelijk rekening te houden met prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame vervoersmiddelen, blijft er meer ruimte over voor groen en ontmoeting. Dit wordt gedaan op basis van het [STOMP-principe](#). Dit geeft de prioriteitsvolgorde tussen vervoersmiddelen aan. Door bij nieuwbouw in te zetten op dit principe, en het automatisme waarmee de auto wordt gepakt te beperken, blijft de gemeente leefbaar en veilig.

- Bij (woningbouw)ontwikkelingen, zeker in de ontwikkelzones, wordt verder gekeken bij mobiliteit dan naar de parkeernorm. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt vanaf nu een [mobiliteitsplan opgesteld waarbij wordt aangegeven hoe de toekomstige gebruikers zich gaan verplaatsen](#). Dit wordt gebaseerd op het op te stellen parkeerbeleid en op het STOMP-principe. Dit kan per gebied, kern en doelgroep verschillen. Het doel hiervan is vooral om breder naar mobiliteit te kijken dan alleen de parkeernormen, en mobiliteit als een integraal onderwerp vanaf begin mee te nemen.
- In woonwijken nodigt de straat uit tot ontmoeten, verblijven, lopen en fietsen. [De auto is hier te gast](#). De nieuwe *'Leidraad inrichting openbare ruimte (LIOR)'* speelt hier ook op in.
- Bij (woningbouw)ontwikkelingen hebben we aandacht voor de [situering van woningen bij wegen met hoge intensiteiten en/ of geluidsoverlast](#). We onderzoeken nieuwe mogelijkheden om de geluidsoverlast en belasting van de luchtkwaliteit te beperken, zoals het gebruik van stille wegdektypes of het aanleggen van wadi's.

5.4.2 Levendige centra en woonwijken

De dorpscentra zijn het hart van de sociale interactie en aantrekkelijk voor toeristen en winkeliers. Een goed functionerend centrum zorgt ervoor dat andere delen van de gemeente rustig kunnen blijven en bevordert de lokale economie. De gemeente zet in op het verbeteren van de leefbaarheid in de centra en de woonwijken en zorgt zo voor een gemeente waar men wil wonen, werken en ontspannen.

De openbare ruimte nodigt uit om te lopen en fietsen. We ontmoeten elkaar daardoor weer op straat, wat de sociale cohesie tussen dorpsgenoten bevordert.

Hierbij draait het niet alleen om de grotere kernen zoals Didam en 's-Heerenberg, maar ook om de centra en woonlocaties van de kleinere kernen. Per kern kunnen de uitgangspunten wel een andere uitwerking hebben.

- In de [woongebieden en centra van de kernen krijgen voetgangers en fietsers prioriteit](#). In samenhang met het thema [verbindt](#), realiseren we aantrekkelijke fiets- en wandelverbindingen tussen de woonwijken en de centra. Het is hierbij van belang dat de uitstraling van de openbare ruimte hier ook bij past en de barrières worden geminimaliseerd. Bijvoorbeeld het centrum van 's-Heerenberg wordt door voetgangers niet als prettig ervaren om te wandelen en verblijven, omdat er te weinig stoepen en te veel obstakels (bijvoorbeeld geparkeerde auto's, reclameborden, bloembakken) zijn.
- Het blijft uiteraard van belang dat de [bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten](#) op peil blijft en alles in de gemeente [goed en vrij toegankelijk blijft voor mensen met een handicap](#). Hierbij hebben we, ook in verband met de toenemende vergrijzing, aandacht voor voldoende groene rustplekken, bijvoorbeeld banken, voor ouderen en gehandicapten om uit te rusten of tot adem te komen. We

onderzoeken in welke kernen we woonerven kunnen aanleggen voor meer veiligheid.

- Ook wordt **doorgaand verkeer door de centra zoveel mogelijk tegengegaan**. Om dit voor elkaar te krijgen, is het belangrijk dat op enkele wegen de doorstroming van verkeer centraal staat (zie ook thema [verbindt](#)).
- We stimuleren inwoners om samen **'ommetjes'** aan te leggen, om een aantrekkelijker gebied voor wandelaars en fietsers te realiseren.
- **Parkeren gebeurt op de juiste plek, met de juiste parkeerder op het juiste tijdstip**. Sturen op parkeren, bijvoorbeeld door een parkeerregiem of dubbelgebruik van parkeren is mogelijk. Parkeren is namelijk geen doel, maar een middel om een doel te behalen. Parkeren kan bijvoorbeeld aan de randen van de centra worden bevorderd en beperkt in de centra.
- **Parkeren wordt zoveel mogelijk gerealiseerd buiten de centra**, zodat er meer ruimte vrijkomt voor voetgangers, fietsers, groen en ontmoeten in de centra. Hierbij wordt uiteraard rekening gehouden met mensen met een beperking, ouderen, ondernemers en bewoners. Bijvoorbeeld door begrijpelijke en logische plekken aan te bieden voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Waar nodig worden deze toegevoegd. Reguliere parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk buiten de dorpscentra geplaatst. Op deze plekken kunnen ook andere vormen van mobiliteit worden toegevoegd om de mobiliteit van bewoners te verbeteren. Bijvoorbeeld met een fietsenstalling en deelfietsen.
- De gemeente zet zich ervoor in, dat **zoveel mogelijk basisvoorzieningen voor iedereen op een acceptabele loop- of fietsafstand bereikbaar zijn** en blijven. Basisvoorzieningen zijn bijvoorbeeld winkels voor dagelijkse boodschappen, sportvoorzieningen, scholen of zorgvoorzieningen. Hierdoor wordt de keuzevrijheid vergroot om naar voorzieningen te gaan.

- Soms houden verkeersdeelnemers zich niet aan de regels. Dit kan zijn door individueel gedrag, maar soms komt het structureel voor. **In samenwerking met de politie, stellen we een handhavingsplan op om ongewenst gedrag met handhaving aan te pakken**. Hierbij gaat het over foutparkeren, inrijden waar dat niet mag en snelheidshandhaving.

Montferland 2035

Met de strategische uitgangspunten zoals beschreven in deze mobiliteitsvisie wordt de gemeente nog mooier, bereikbaarder en klaar voor de toekomst.

Zodra de mobiliteitsvisie is vastgesteld gaan we aan de slag met het uitwerken van de strategische uitgangspunten van deze mobiliteitsvisie in de precieze lijnen, prioritering en details. Hiernaast staan een aantal concrete doelstellingen:

Vervoerskeuze

Met deze mobiliteitsvisie maken we het aantrekkelijker om te fietsen en te lopen in de gemeente. We sluiten aan bij de doelstelling van de provincie Gelderland dat in 2035 minimaal 35% van alle verplaatsingen met de fiets plaatsvindt. Daarnaast is er een compleet systeem van mobiliteitshubs in de gemeente die aansluit bij het regionale netwerk van mobiliteitshubs.

Hierdoor hebben inwoners meer mogelijkheden van vervoer, naast de auto. Omdat er voldoende alternatieven zijn, wordt het rustiger op de wegen met autoverkeer en blijft de gemeente ook met de auto goed bereikbaar.

Verkeersdoden

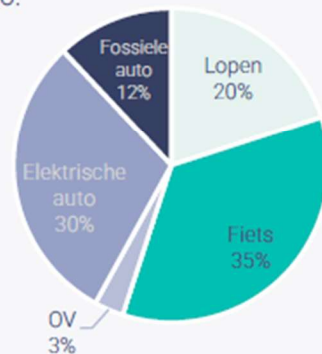
We streven ernaar dat er geen verkeersdoden meer in de gemeente vallen.

CO₂-ontwikkelingen wegverkeer

De nationale afspraak is dat we in 2030 55% van de totale CO₂-uitstoot hebben gereduceerd. Alle sectoren moeten hieraan bijdragen. Met mobiliteit sluiten we aan bij een zelfde reductie als het landelijke doel. Als we minder reduceren op het gebied van mobiliteit, moeten andere sectoren meer reductie bijdragen zoals agrariërs. De gemeente staat voor een flinke uitdaging. Een deel van deze reductie wordt gehaald door in te zetten op elektrische voertuigen, maar ook vooral door een verschuiving van de auto naar uitstootvrije vervoersmiddelen.

Vervoerskeuze in 2035

Bewoners kiezen vaker de fiets of lopen. De auto blijft een belangrijke rol spelen, maar bewoners verplaatsen zich meer met de elektrische auto.



0 verkeersdoden in 2035

CO₂-ontwikkelingen wegverkeer



7 Doorkijk vervolgstappen

Deze mobiliteitsvisie is opgesteld in samenwerking met ambtenaren van de gemeente, een integrale ambitiesessie met ambtenaren van verschillende beleidsterreinen en de gemeenteraad. Verder zijn de participatiedocumenten van de omgevingsvisie en het op te stellen parkeerbeleid geraadpleegd. Hiermee is het eerste definitieve concept van de mobiliteitsvisie gereed.

In de komende maanden wordt indien relevant – aanvullend op de participatiedocumenten van de omgevingsvisie - de mening gevraagd van bewoners, ondernemers en andere belangenpartijen. Ook wordt deze versie van de mobiliteitsvisie voorgelegd aan het college en de gemeenteraad.

Aan de hand van deze feedback wordt de mobiliteitsvisie aangescherpt. Hierna zal de mobiliteitsvisie worden voorgelegd aan de gemeenteraad en worden vastgesteld.

Ook na vaststelling blijft het van belang dat het een dynamisch en up-to-date document blijft. Zoals al vaker aangegeven, verandert de wereld snel en zo ook de ontwikkelingen rondom mobiliteit. Tenminste eens in de vier jaar wordt deze visie herzien en aangescherpt op de dan geldende inzichten. Hiermee creëren we ruimte om te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderende inzichten.

7.1 Mobiliteitsprogramma en organisatie

Het hebben van een visie is belangrijk omdat dit de koers bepaalt voor de komende jaren. De vertaling van deze visie naar maatregelen in een uitvoeringsprogramma, of mobiliteitsprogramma zoals we dat vanaf nu noemen, is net zo belangrijk om het realistisch en concreet te maken. Het

mobiliteitsprogramma leidt tot de realisatie van de ‘stip op de horizon’. Tijdens het opstellen van de mobiliteitsvisie is het een continue zoektocht geweest om te komen tot de juiste voorstellen die recht doen aan de vier thema’s. Bij het mobiliteitsprogramma moeten de doelen, acties en prioritering van de uitgangspunten uit de visie worden vertaald naar maatregelen.

Het mobiliteitsprogramma kan bestaan uit een samengevatte lijst met maatregelen die bijvoorbeeld als (1) doen, (2) kansrijk en (3) later geprioriteerd zijn:

- Pakket DOEN: maatregelen waarvan wordt geadviseerd ze in de termijn van 2025-2028 uit te voeren.
- Pakket KANSRIJK: maatregelen waarvan wordt geadviseerd ze op enig moment nader te onderzoeken om op korte- of middellange termijn (2028 e.v.) uit te voeren.
- Pakket LATER: maatregelen die nu (nog) niet onder kansrijk of doen worden geschaard, maar wel enige interesse hebben om mogelijk ooit een keer uit te voeren.

In het mobiliteitsprogramma zijn de maatregelen in meer detail uitgewerkt. Alle maatregelen in het mobiliteitsprogramma werken toe naar de stip op de horizon en passen binnen de uitgangspunten van deze visie.

De maatregelen kunnen uiteenlopen van concrete maatregelen op straat tot het opstellen van onderzoeken om beleidsmatige ontwikkelingen vorm te geven. Daarnaast zijn de maatregelen gepositioneerd in een globale planning. De uitvoering is uiteraard afhankelijk van de beschikbare financiële middelen, prioritering en (ambtelijke) capaciteit, de mogelijkheid werk-met-werk te maken en beschikbare subsidies.

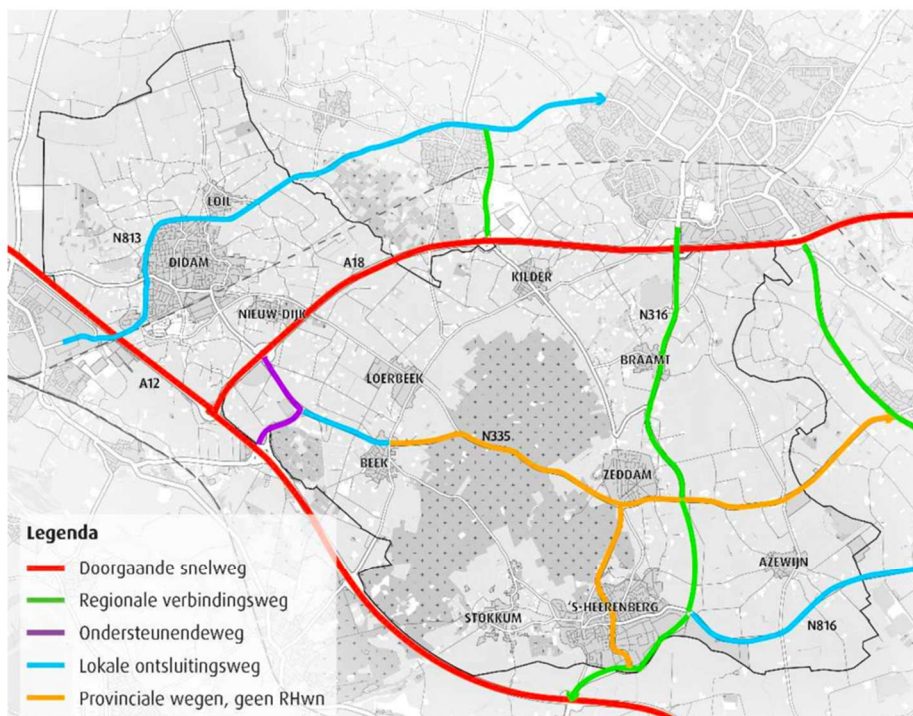
De projectplannen zijn voorzien van een indicatieve kostencalculatie, resultaatdefinitie, randvoorwaarden, fasering, activiteitenplanning en een beheersplan voor kwaliteit, geld en organisatie.

Ook het mobiliteitsprogramma is een dynamisch document. De gemeente Montferland monitort de mobiliteitsprogramma's en scherpt het jaarlijks aan op de actuele situatie. Tevens kan het programma jaarlijks worden voorzien van een geactualiseerde kostencalculatie en een selectie van maatregelen die meegenomen kunnen worden in de 2-jaarlijkse opstelling van de gemeentelijke begroting.

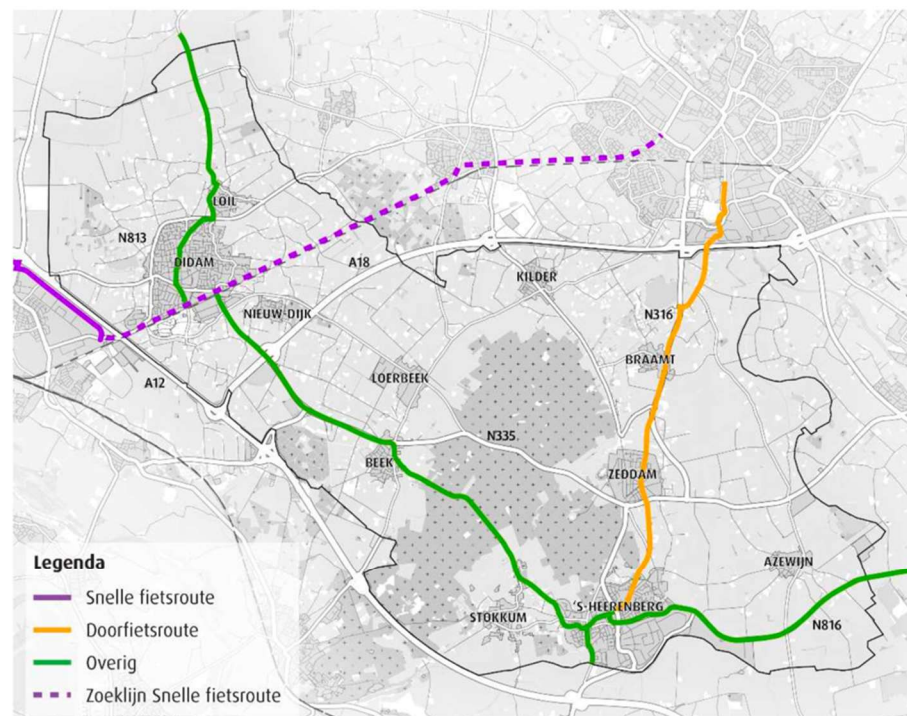
Om het voorgaande organisatorisch te borgen, is het belangrijk dat zowel de Mobiliteitsvisie als het Mobiliteitsprogramma 'eigendom wordt' van een nog nader te definiëren rol en verantwoordelijke binnen de gemeentelijke organisatie.



Bijlage: Kaarten ter ondersteuning van de cijfers bij de huidige situatie



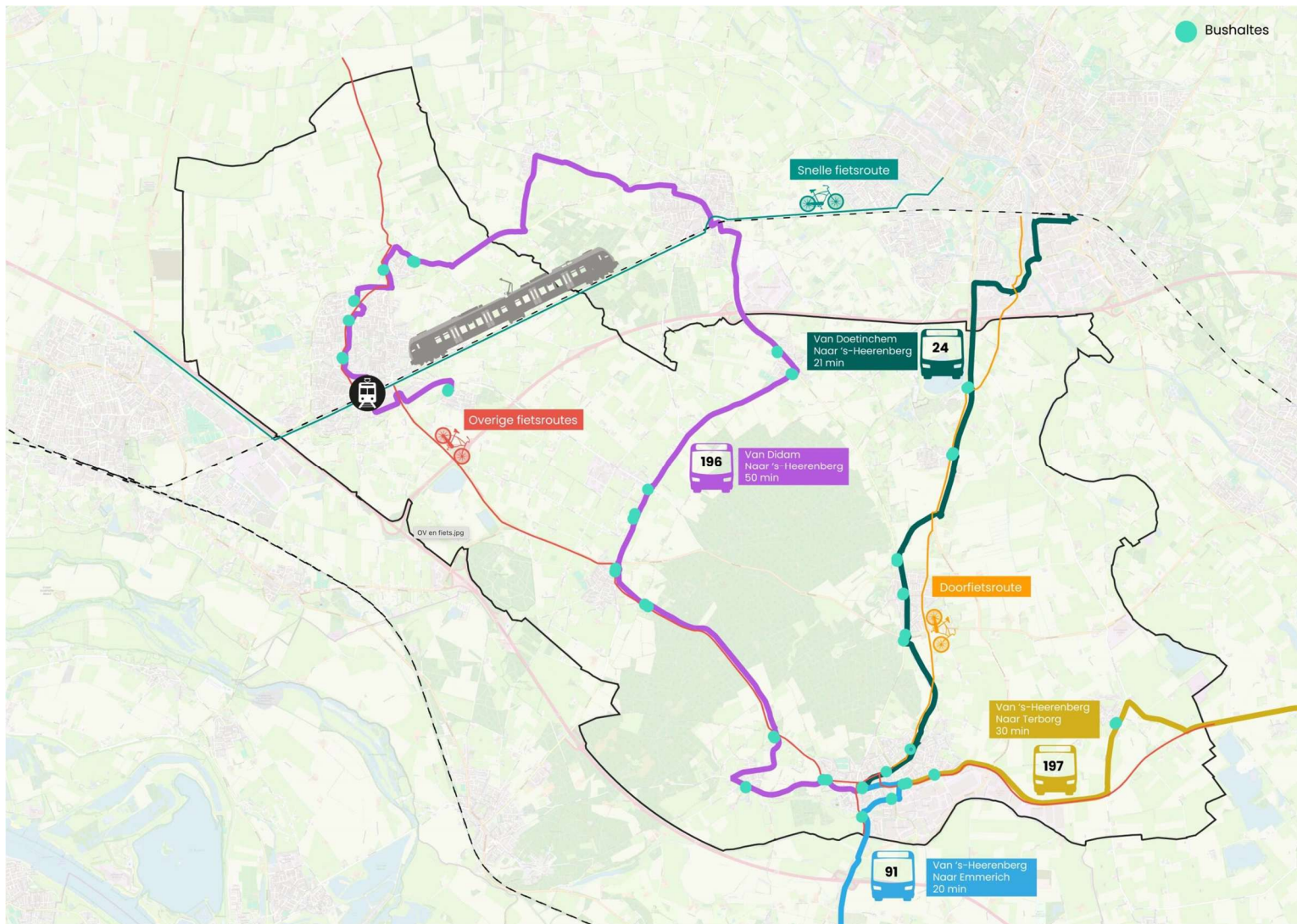
Figuur 2.1: Functiekaart provincie Gelderland (bewerkt door Goudappel Coffeng)



Figuur 2.2: Hoofd fietsnet Gelderland (bewerkt door Goudappel Coffeng)

Wegencategorisering zoals opgenomen in het IVVP 2020

De wegcategorisering en fietsroutekaart uit het IVVP van 2020 worden na vaststelling van de mobiliteitsvisie herzien.



Openbaar vervoer verbindingen in de gemeente Montferland

Gemeente	Verdeling werklocaties van werknemers uit Montferland	Gemiddelde afstand tussen woon- en werklocatie (km)
Montferland	25%	2,1 km
Doetinchem	16%	10,3 km
Arnhem	8%	21,6 km
Zevenaar	8%	9,0 km
Oude IJsselstreek	4%	13,8 km

Top 5 gemeenten waar inwoners van de gemeente Montferland werken

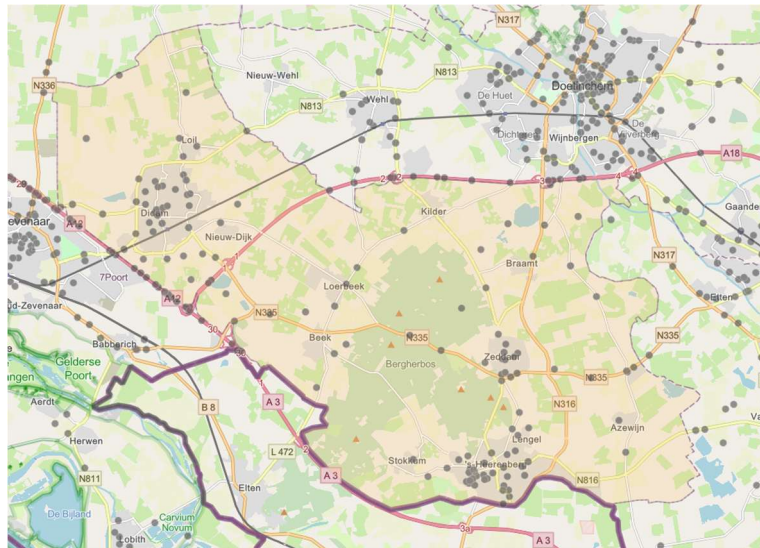
De **uitgaande woon-werkstroom** beschrijft het percentage arbeidsplaatsen van de werkende bevolking in Montferland. De 25% beschrijven dus het aandeel werkende inwoners van Montferland die in de gemeente zelf werken. 16 % van de werkende inwoners van Montferland werken in Doetinchem.

Gemeente	Verdeling woonplekken / herkomst van werknemers die in Montferland werken	Gemiddelde afstand tussen woon- en werklocatie (km.)
Montferland	32%	2,1 km
Doetinchem	12%	10,6 km
Oude IJsselstreek	10%	12,4 km
Zevenaar	8%	11,5 km
Arnhem	4%	23,0 km

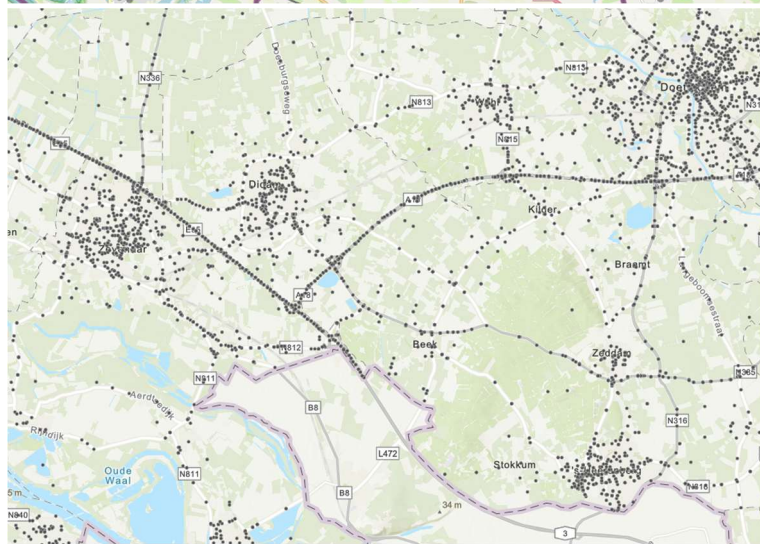
Top 5 gemeenten waar werknemers die in Montferland werken wonen

De **ingaande woon-werkstroom** beschrijft het aantal arbeidsplaatsen in de gemeente en waar deze werknemers vandaan komen. Van het totaal aantal werkplekken in Montferland worden 32% door inwoners van de gemeente zelf bezet. 12% van de werkplekken zijn bezet door inwoners van Doetinchem.

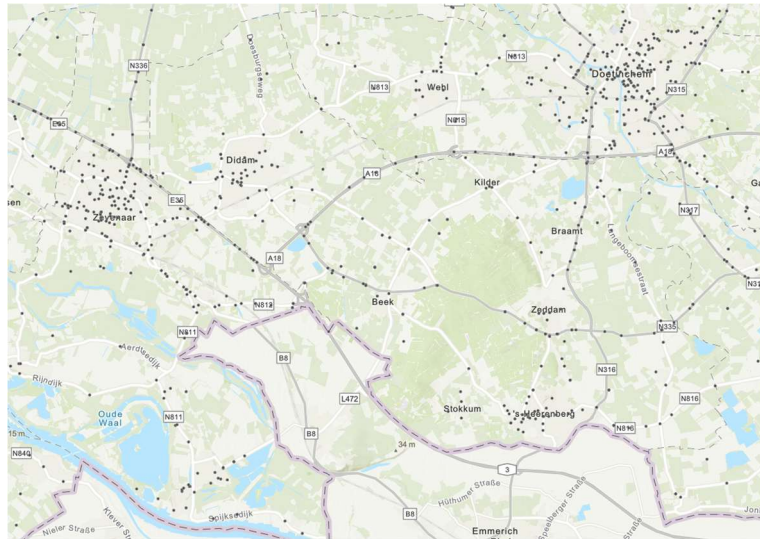
Locaties geregistreerde verkeersongevallen in 2022



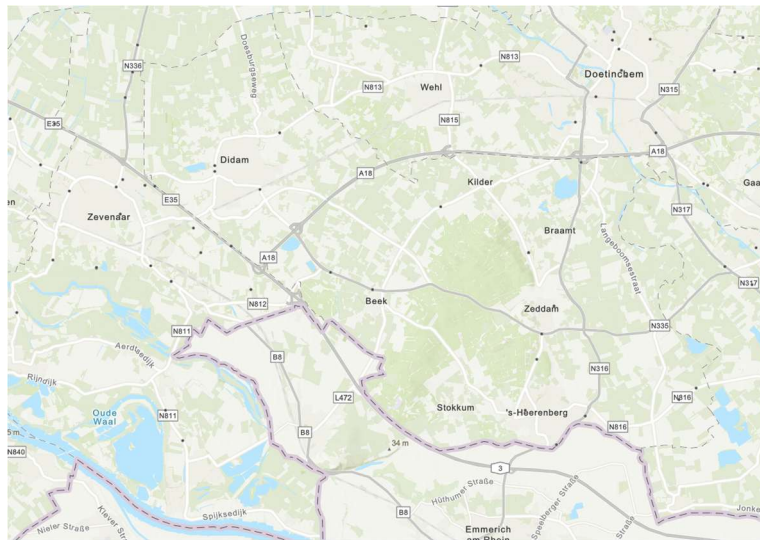
Locaties ongevallen met uitsluitend materiele schade tussen 2012 en 2022

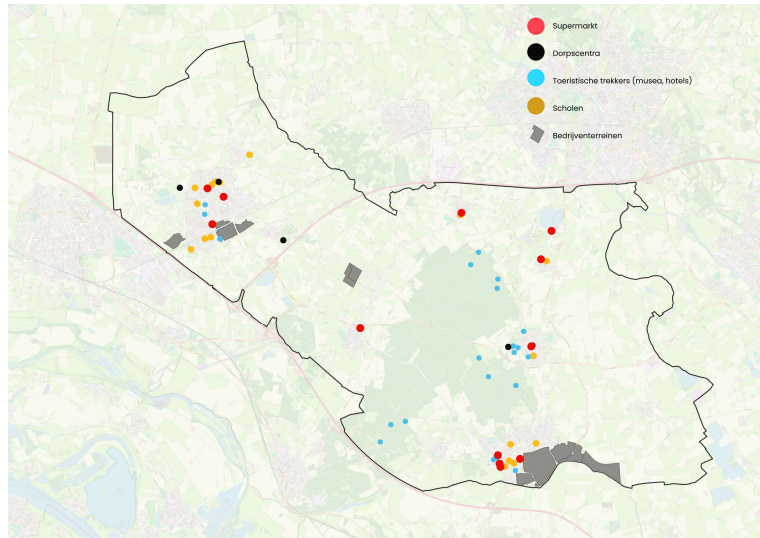


Locaties ongevallen met letsel tussen 2012 en 2022

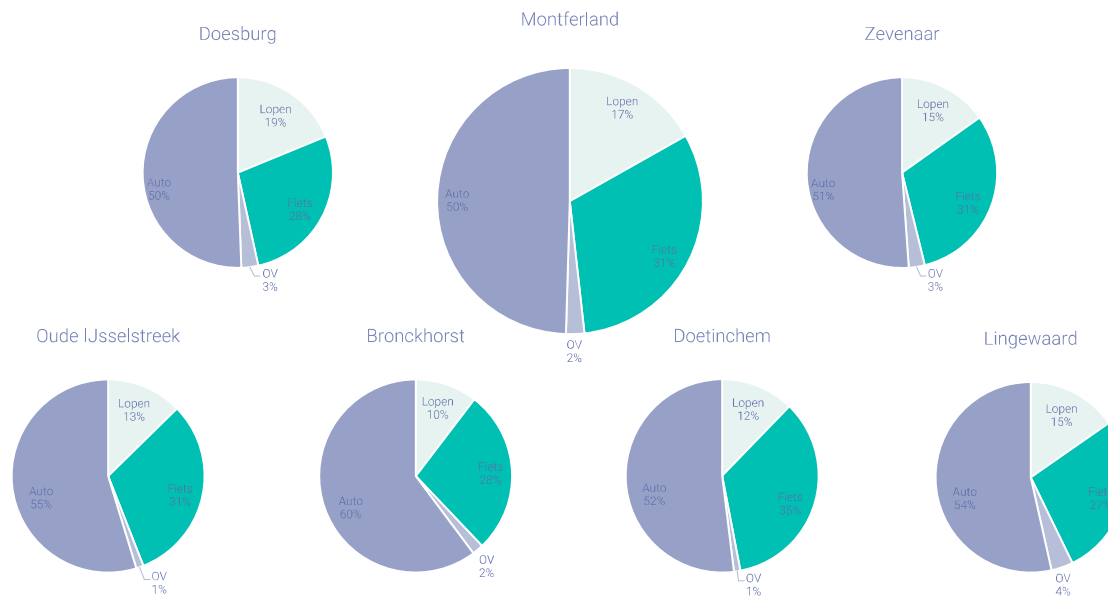


Locaties met dodelijke ongevallen tussen 2012 en 2022

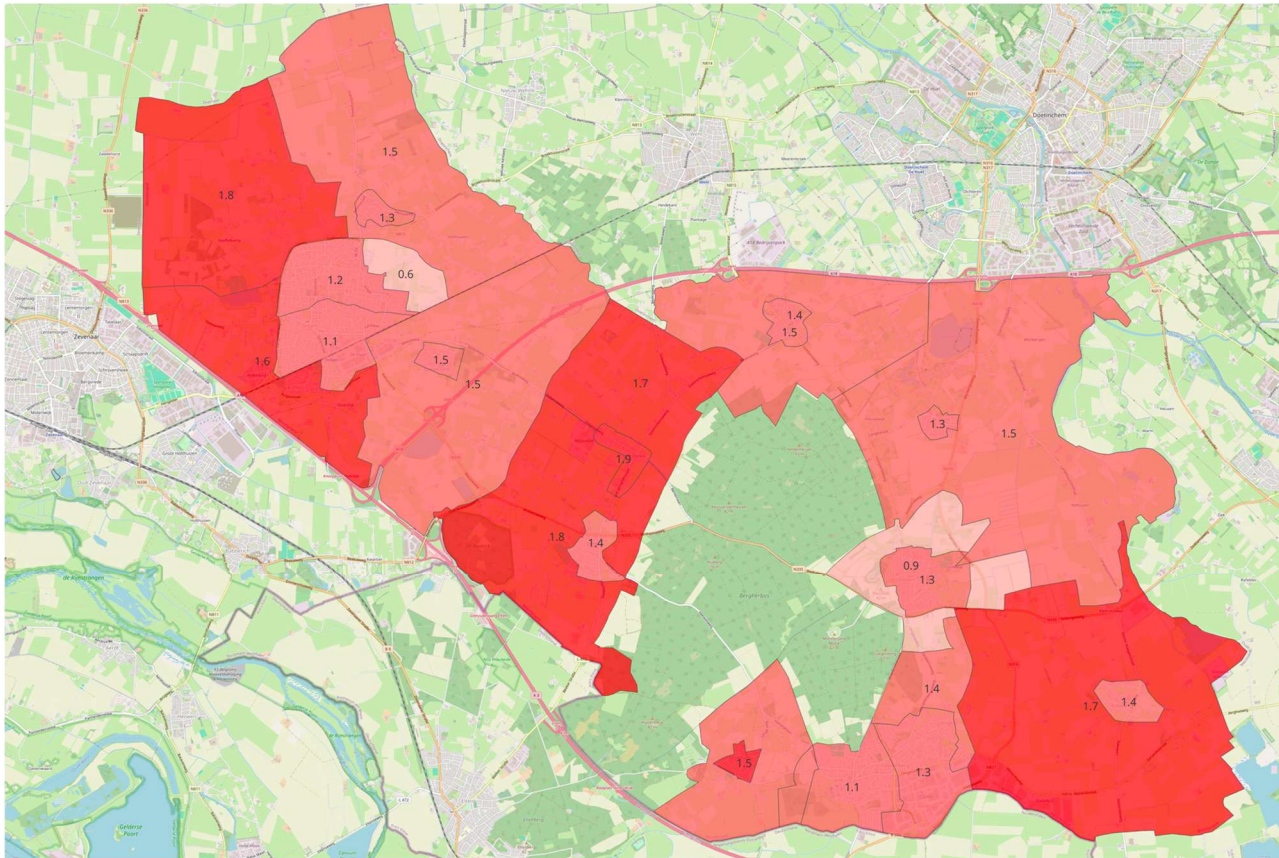




Locaties met voorzieningen



Vervoerskeuze (modal share) in vergelijking met andere gemeenten. Bron: OViN bewerking Goudappel. Gemiddelde over 2012 en 2015



Gemeente	Gemiddelde autobezit
Montferland	1,3
Doesburg	1,1
Zevenaar	1,2
Oude IJsselstreek	1,3
Bronckhorst	1,4
Doetinchem	1,2
Lingewaard	1,2

Gemiddeld autobezit per huishouden
(CBS 2022)