

Gemeente Montferland

Zienswijzen ontvangen bij de ter inzage legging van het concept Integraal Verkeers- en VervoersPlan (IVVP), versie juni 2020

Bundeling ontvangen zienswijzen en collegebesluit hoe daar mee om te gaan

Het doel van het IVVP is om een evenwichtig beleid vast te leggen voor verkeersveilige en duurzame verplaatsingen, naar onze dagelijkse bestemmingen en voor de groei van de gemeente. Dit IVVP als beleidsdocument zal, na vaststelling door de gemeenteraad, de basis zijn voor het opstellen van programma's van maatregelen voor een periode tot en met 2030. In hoofdstuk 5 van het IVVP zijn aandachtspunten en mogelijke maatregelen opgesomd, die in het programma een plaats kunnen krijgen. Op basis van de ontvangen zienswijzen wordt voorgesteld daar nog enkele mogelijke maatregelen aan toe te voegen.

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

Dit Uitvoeringsprogramma zal een programmering van maatregelen geven voor de eerste jaren van 2021 tot en met 2025. Uiterlijk in 2025 kan een tussenbalans worden opgemaakt van wat is bereikt en kan een verdere programmering tot 2030 worden opgemaakt.

De eerste versie van het Uitvoeringsprogramma zal zo mogelijk aan het einde van het jaar 2020 worden gedeeld met de gemeenteraad. Dit wordt gedaan met het oog op betrokkenheid van de gemeenteraad bij de uitvoering. Formeel is de uitvoering een verantwoordelijkheid van Burgermeester en wethouders.

De ontvangen zienswijzen

Veel zienswijzen zijn op het uitvoeringsniveau. Die inbreng hoeft niet direct in het IVVP als beleidsplan te worden meegenomen maar kan wel worden gebruikt bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma.

Organisatie			Dorpsraad Kilder	
Hoofdstuk	Paragraafnr.	Blz	Zienswijzen	Reactie B&W
			Schoolstraat Kilder, deze zou 2018 al gerenoveerd worden, destijds hebben wij als dorpsraad contact gehad met Sjoerd Kremer. Onze vraag is wanneer gaat dit opgepakt worden, inclusief de speeltuin/park aanleg?	Dit staat los van het IVVP en er is al een separate afspraak gemaakt over de aanpak van de Schoolstraat.
			Hoofdstraat Kilder vrachtverkeer. De bewegwijzering op de snelwegafrit A18 zal aangepast dienen te worden. Dit zou gebeuren wanneer de laatste schakel v d rondweg Zeddam klaar was. Zodat er geen doorgaand vrachtverkeer meer door Kilder zal komen.	Dit aspect is al in het kader van de aanleg van de ontbrekende schakel aangekaart bij de relevante organisaties en de opvolging hiervan zal worden bewaakt.
			Ook zou dan de Hoofdstraat gerenoveerd worden volgens afspraak. Tanja Loef.	Dit staat los van het IVVP en hier zal separaat op worden gereageerd. Het plan is om dit in 2023 op te pakken.
			Verkeer Braamtseweg. Door het vele verkeer richting Stroombroek/Markant en Land v Jan Klaassen is het momenteel met name voor fietsers erg gevaarlijk. Hoe kan dit aangepast worden?	Deze weg heeft in tegenstelling tot het verlengde daarvan, de Gildenweg, geen vrijliggende fietsvoorziening maar dat is op zich voor een 60 km/uur weg met beperkte intensiteiten ook niet nodig. Deze weg zal als aandachtspunt worden toegevoegd aan het IVVP. Voor het Uitvoeringsprogramma wordt nagegaan of en welke concrete maatregelen nodig en mogelijk zijn.
			De bermen aan de Boskant zijn erg zwak. Veel verkeer gebruikt deze weg als sluipteg en er wordt (te) hard gereden. Misschien kan er gekeken worden wat hier aan gedaan moet/kan worden.	Als de bermen worden verbeterd is de kans groot dat het sluiptegverkeer en de snelheid toeneemt. In overleg met de dorpsraad en aanwonenden zal worden bepaald of en wat hier aan te doen is.
			De voorrangssituatie Doetinchemseweg en Beekseweg. Er is hier voor gekozen om geen of bijna geen borden meer te plaatsen. Maar de zijwegen zoals: Molenweg, Schoolstraat, Zuiderstraat, Dorpskant etc hebben wel voorrang, maar krijgen dit niet of bijna niet. Met de komst van Bikers en Burgers in Kilder(a d Beekseweg) is de situatie daar nog onveiliger geworden betreffende voorrang en fietsers etc.	Voor de geloofwaardigheid is het beter als de Doetinchemseweg en Beekseweg een max snelheid van 50 km/uur krijgen vanwege de aanwezige fietspaden en parallelweg. De vertegenwoordigers van de dorpsraad gaven op de inloopbijeenkomst van het concept IVVP aan daar open voor te staan en liever niet de fietspaden te zien verdwijnen, wat beter bij een 30 km/uur inrichting zou passen. Nader

				overleg met de Dorpsraad zal de basis zijn voor eventuele maatregelen in het uitvoeringsprogramma.
			Snelheid Zeddamseweg en Hooglandseweg, wat kunnen we hier aan gaan doen?	Eerst wordt afgewacht wat de effecten zullen op het verkeersaanbod op de Hooglandseweg als de aanleg van de ontbrekende schakel enige tijd gereed is en de maatregelen in het VCP van 's-Heerenberg zijn uitgevoerd. Op basis van een nieuwe meting in 2021 zal noodzaak en nut van evt maatregelen worden afgewogen tbv het Uitvoeringsprogramma.

Organisatie			Buurtbewoners Zeddamseweg/Hooglandseweg - N815	
Hoofdstuk	Paragraafnr.	Blz	Zienswijzen	Reactie B&W
3	4	22	Figuur 3.7 Er wordt over Hooglandseweg aangegeven dat “handhaven snelheid” een verbeterpunt is uit de enquête is voortgekomen. Dat is volgens ons onjuist. Wij willen juist een andere weginrichting die een ander rijgedrag afdwingt. Handhaving is op dit moment het enige middel om nog iets af te dwingen, maar dat is slechts effectief tijdens de snelheidscontrole.	Eerst wordt afgewacht wat de effecten zullen op het verkeersaanbod als de aanleg van de ontbrekende schakel enige tijd gereed is en de maatregelen in het VCP van 's-Heerenberg zijn uitgevoerd. Op basis van een nieuwe meting (te plannen in 2021) zal de noodzaak en het nut van evt maatregelen worden afgewogen. Het resultaat van die afweging wordt in het Uitvoeringsprogramma opgenomen.
4	1	25	Mis expliciet het doel: dat vervoer en Leefbaarheid in balans moeten zijn. Er wonen immers mensen in de omgeving waarin we ons verplaatsen. Als aanwonenden aan de Hooglandseweg ervaren wij dagelijks dat dit nu niet in balans is.	Met iets andere bewoordingen is dit doel wel in het IVVP terug te vinden. Zie ook reactie hierboven.
5	2.1	39	Om de geloofwaardigheid van de 30- en 60 km/h-wegen te verbeteren kunnen de inrichtingsprincipes worden toegepast. Hierdoor zouden de weggebruikers aan de inrichting het wegtype kunnen zien, maar er bestaan ook verkeersborden om mensen te wijzen op een bepaald na te leven gedrag. Hierbij is het uitsluitend vermelden van de aanduiding 30- of 60 km/h zone onvoldoende. Het plaatsen van herhalingsborden die een gebod of verbod aangeven, zodat dat het duidelijk is, zeker wanneer de inrichting volgens het “inrichtingsprincipe “ nog niet op orde is. (Hoe houdbaar is het besef bij bezoekers van een 60km-zone met een geldende snelheidsbeperking?) Voorop orde maken van weginrichting gaan we uit van verkeersdeskundigheid van gemeente. Wij denken zelf aan	Zie reactie bij het eerste punt. Het beleid van de gemeente is niet om het aantal verkeersborden te laten toenemen ,integendeel. Dit geeft alleen maar onduidelijkheid op plekken waar geen herhalingsborden zijn geplaatst. Ook op navigatiesystemen is aangegeven wat de max snelheid van een bepaalde weg is. Zoals in het IVVP aangeven kiezen we er niet voor om de fietspaden langs de 60 km/uur wegen weg te halen om de weg meer op een 60 km/uur weg te laten lijken. In overleg met de politie zal besproken worden hoe het rijgedrag door slimme methoden van handhaving kan worden beïnvloed.

			het wegfrezen van een deel van het wegdek, zoals bij de Drieheuvelenweg gaat gebeuren, al dan niet in combinatie met inhammen (vanuit N316 naar N815 – Zeddamseweg)	
5	2.1.	43	Buiten de bebouwde kom 14. Zeddamseweg Hooglandseweg: De maximale snelheid is 60 km/h. De weginrichting komt overeen met een 80 km/h weg (wegbreedte, fietspaden, lage drempels, ruime en overzichtelijke weg). Hierdoor kent de weg veel hogere snelheden dan toegestaan. Ook is er relatief veel (forensen/recreatief-) verkeer dat van deze weg gebruik maakt.¹	Zie de eerste opmerking hiervoor

¹ Rode tekst is aanvulling van de Dorpsraad op de tekst in het concept IVVP

Organisatie			Dorpsraad Stokkum	
Hoofdstuk	Paragraafnr.	Blz	Zienswijzen	
5	1,2 en 4		Zie hieronder onze reactie. Deze is gebaseerd op het verzoek om, vanwege de ligging van Stokkum en de verkeersafhankelijkheid van 's Heerenberg, aan te geven welk tracé in het beleidsplan dient te worden gebruikt voor resp. fietsverkeer, autoverkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer tussen de beide woonplaatsen.	

Situatieschets van de verbindingen 's Heerenberg – Stokkum



Inleiding

Allereerst spreken wij onze dank uit dat we vooraf bij het concept IVVP betrokken zijn in de informatieverstrekking. De Dorpsraad beseft dat dit beleidsplan aandacht moet hebben voor het corrigeren van slechte verkeerssituaties, om daarmee de totale verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. Uiteraard beperken onze opmerkingen zich uitsluitend over het verkeer in Stokkum, welke voor de ontsluiting grotendeels gericht is op 's-Heerenberg.

Huidige situatie

Momenteel zijn er drie assen waarlangs het verkeer van en naar Stokkum plaatsvindt.

1. van Heeklaan/Peeskesweg/Kastanjelaan
2. Stokkumseweg
3. Lengelseweg West/Molenpoort/Slotlaan

Verder kiest het grotere vrachtverkeer (bouwmaterialen) regelmatig voor de route vanuit Beek, via het bos over de Peeskesweg, omdat de drie voornoemde trajecten voor vrachtverkeer niet geschikt zijn.

Traject 1 voert vanaf de Zeddamseweg brandweerkazerne langs de sportaccommodaties van voetbalvereniging FC Bergh en tennisvereniging TV Bergh en wordt op de Peeskesweg gehinderd door diverse plateaus.

Traject 2 voert vanaf de Zeddamseweg langs wisselende parkeerstroken en zelfs bomen op de Stokkumseweg, waardoor er op de smalle resterende rijstrook conflict is met tegemoetkomende fietsers, die regelmatig dan maar het levensreddende trottoir van de Stokkumseweg gebruiken.

Traject 3 heeft op de Lengelseweg West eveneens een smalle rijstrook door parkerende auto's en gaat bij de kruising Zeddamseweg/Molenpoort langs het drukste punt van 's-Heerenberg, door een smalle winkelstraat, maar de bocht naar rechts bij eetcafé Georgio is te smal om tegenliggers te passeren.

Inmiddels wordt ook de Herdersweg al gebruikt voor bijvoorbeeld bereikbaarheid sportvelden van Fc Bergh.

Fietsverkeer

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.

Met het opheffen van de basisschool in Stokkum, zou er gewerkt worden aan een veilige schoolroute naar OBS Montferland, waar de meeste kinderen naar toe gaan. We zouden graag zien, dat in uw beleidsplan de gewenste schoolroute, ook met de nieuwe ontwikkelingen school bij Specialized, wordt aangegeven. Traject 1 (van Heeklaan) lijkt daarvoor de meest geschikte oplossing zijn. Deze sluit dan ook aan bij de provinciale fietsroute (3.3.2 langs Peeskesweg -5.2.1 ad 17 Peeskesweg/Kastanjelaan).

Reactie B&W

Met name de Camphuizenstraat tussen 's-Heerenberg en Stokkum is ook geschikt voor schoolfietsverkeer. In relatie tot de OBS Montferland en de mogelijke brede schoollocatie aan de Zeddamseweg kan als schoolroute ook gekozen worden voor de route Camphuizenstraat/Stokkumseweg/ Peeskesweg/Bovensteenakkers/Dr JH van Heeklaan/ Willem van den Berghstraat (inclusief aandacht voor de bajonetkruising van de van Heeklaan/ Willem van den Berghstraat met de Zeddamseweg).

In het algemeen wordt in het IVVP aanbevolen om voor in principe alle scholen in gezamenlijkheid te werken aan een veilige schoolomgeving.

Bij het overleg met de scholen zal ook aandacht zijn voor de scholieren uit Stokkum.

Autoverkeer

Voor het autoverkeer lijkt de Stokkumseweg de aangewezen route. Daarvoor moet de huidige inrichting echter wel wijzigen en moet er een oplossing komen voor de huidige parkeerproblematiek en de conflicten met het fietsverkeer.

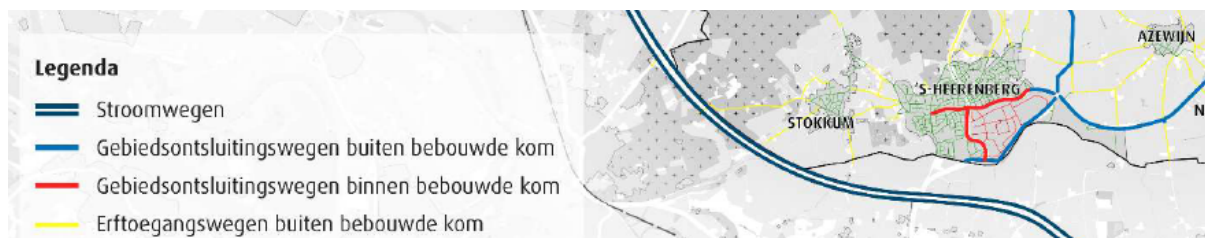
Reactie B&W

Het is de vraag of het autoverkeer hierdoor niet teveel wordt beperkt om alleen de Stokkumseweg daarvoor aan te wijzen. Ook de Slotlaan is belangrijk voor de bereikbaarheid van Stokkum. Wij zullen in het IVVP de bereikbaarheid van Stokkum opnemen als aandachtspunt.

Bereikbaar voor vrachtwagens

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



Volgens het VCP 's-Heerenberg zou de gebiedsontsluiting voor vrachtwagens uitsluitend kunnen vanaf de Lengelseweg West. Echter de huidige wegstructuur maakt het bijna onmogelijk om als vrachtwagen de route te kunnen volgen. In het VCP is de Molenpoortstraat de aangewezen

route, zodat wij daardoor graag zien dat de Slotlaan dan de aangewezen route naar Stokkum wordt. Daarvoor moeten ook aanpassingen bij inrichting van het parkeren plaatsvinden.

Reactie B&W

Wij zullen dit in het IVVP opnemen als aandachtspunt.

Landbouwverkeer

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.

Als laatste zouden we in uw IVVP graag de voorkeursroute voor Landbouwverkeer willen opnemen, hoe bijv. de loonwerker vanuit Azewijn zijn klant in Stokkum kan bereiken.

Reactie B&W

In het concept IVVP staat oa: 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. Ook aan de situatie bij Stokkum zal dus aandacht worden gegeven. Het gaat teveel in detail om in het IVVP alle landbouwroutes op te nemen,

Resume

Ons verzoek is er op gericht om een duidelijke keus te maken welke verkeersstroom over welk tracé de verbinding tussen Stokkum en 's-Heerenberg kan maken. Dus fiets, auto, vrachtauto en landbouwverkeer. Deze duidelijkheid wordt momenteel in uw concept niet geboden.

Reactie B&W

Wij zullen nagaan of die keus zo eenduidig is te maken (er zijn diverse bestemmingen en herkomsten in Stokkum en 's-Heerenberg) en het is de vraag of de focus van een route voor een bepaalde modaliteit wel de bereikbaarheid van Stokkum en de verkeersafwikkeling in 's-Heerenberg dient. In ieder geval zal de bereikbaarheid van Stokkum als onderzoebspunt worden benoemd in het IVVP en als onderzoeksactie worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.

Organisatie			Vereniging wijkraad Greffelkamp	
Hoofdstuk	Paragraafnr.	Blz	Zienswijzen	Reactie B&W
Toevoegen	Besproken tijdens de wandeling door Greffelkamp met de verkeersdeskundige gemeente Montferland op donderdag 16-07-2020		Graag aandacht voor het onoverzichtelijke kruispunt: Luynhorststraat-met Greffelkampseweg naar Vincwijcweg, omdat hier veel jeugdleden van de sportverenigingen fietsen naar sportpark DVC26, Turn vereniging Margriet (Margriethal) en Tennispark van de Tennisvereniging Didam (TVD). Eventueel in de toekomst de bouw van een overdekt zwembad naast de Turnhal. Daarnaast toename verkeer door uitbreiding gebruik overdag van de open club sportpark de Nevelhorst (OCDN)	Wij zullen de verkeersafwikkeling op dit kruispunt als onderzoekspunt in het IVVP toevoegen.
Toevoegen	Idem		Gevaarlijke punten: kruisingen van de Greffelkampseweg met de Van Voorstweg en Loilderhofweg. Dit zijn vanuit de Greffelkampsweg richting Greffelkamp wegen van rechts. Er bestaat een onoverzichtelijke situatie.	Een onoverzichtelijke situatie zal kunnen zorgen voor voorzichtig rijgedrag. En aanpassing van de kruisingen zal niet eenvoudig zijn. Mogelijk kan de begroeiing in de tuin van het huis op dit punt worden gesnoeid.
Toevoegen	Idem		2 gevaarlijke bochten, onoverzichtelijk, op de Luynhorststraat vanuit Tatelaarweg naar Greffelkamp	Deze "gevaarlijke" bochten zullen zorgen voor voorzichtig rijgedrag. Mogelijk kan een signaleringsbord voor de scherpe bochten worden toegevoegd.
Toevoegen	Idem		Meer zichtbaar maken van 60 KM zone in Greffelkamp, echter zonder toepassing van nog meer verkeersdrempels ivm het landbouwverkeer. De agrariërs van Greffelkamp geven aan van elke drempel hinder te ondervinden.	In algemene zin wordt in het IVVP een geloofwaardige inrichting van wegen als belangrijk aandachtspunt benoemd. In overleg met de wijkraad zal worden bepaald hoe hier voor Greffelkamp vorm aan kan worden gegeven.

Organisatie			Stichting Wijkplatform 's-Heerenberg Oost	
Hoofdstuk	Paragraafnr.	Blz	Zienswijzen	Reactie B&W
1	Inleiding	1	Nabijgelegen voortgezet onderwijs in Ulft ontbreekt. Fietsroute 's-Heerenberg - Ulft dient te voldoen aan veiligheidseisen i.v.m. naastgelegen bedrijventerreinen, dus voorrang op kruispunten etc. en verlichting op cruciale punten	De fietsroute 's-Heerenberg – Ulft zal als aandachtspunt worden toegevoegd aan het IVVP. De concrete vormgeving zal als actie worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.
5	Maatregelen	31 e.v.	Verbodsborden op toegangsweg(en) dorps- stadskern voor vrachtverkeer m.u.v. bestemmingsverkeer. Het vrachtverkeer dient om dorps- en stadskern heen geleid te worden.	Deze borden zijn deels al aanwezig. Ik het kader van de gerealiseerde ontbrekende schakel wordt hier verder ook aandacht aan gegeven.

Organisatie			Plattelandsraad Montferland	
Hoofdstuk	Paragraafnr.	Blz	Zienswijzen	Reactie B&W
5	1.4	41	Fietsstallingen in kleine kernen ook meenemen daar waar dorpspleinen heringericht worden, o.a. Sint-Jansgildestraat Beek	Dit is al in het concept IVVP benoemd in algemene zin. Per kern zal in overleg de noodzaak en de mogelijke locatie worden bepaald.
3	3.5	21	Landbouwverkeer mag niet onderschat worden. Dit is bij de inloopbijeenkomst nog eens bevestigd door wethouder Oscar van Leeuwen dat we in een agrarische gemeente wonen. Verder wil ik nog onder aandacht brengen de ontsluiting van perceel aan Deelhorstweg 3, Vracht en landbouwverkeer via Beek , denk hierbij aan de herinrichting van de Sint-Jansgildestraat en Eltenseweg wat nu speelt	In het concept IVVP staat oa: 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. Specifiek zal ook naar de ontsluiting van het perceel aan de Deelhorstweg 3 in Beek worden gekeken.

Organisatie			Dorpsraad Beek-Loerbeek	
Hoofdstuk	Paragraafnr.	Blz	Zienswijzen	Reactie B&W
Algemeen			Als dorpsraad zal het fijn zijn om het samen eens te hebben over het IVVP en dan speciaal gericht op Beek en Loerbeek. Als het gaat over toegankelijkheid van Beek voor jeugd, basisschool , verenigingen, naar Doetinchemse en Didamse scholen, voor ouderen bereikbaarheid winkels, herinrichting van wegen, parkeren en speelpleinen, genoeg voor overleg voor “centrumplan”. Om verkeersdruk te laten afnemen, herinrichting Sint-Jansgildestraat- Eltenseweg, hierbij moet men zeker ook denken aan landbouw- en vrachtverkeer betreffende perceel aan de Deelhorstweg 3, zou gekeken kunnen worden voor een “randweg”, dit zou kunnen om verkeer vanuit Duitsland vanaf de Eltenseweg over de Melkweg en Zuidermarkweg te laten gaan en omgekeerd. Steegseweg zou dan ook als goede ontsluitingsweg van Beek kunnen worden. Genoeg om over te praten.	Het is denkbaar dat een “randweg” om verkeer vanuit Duitsland vanaf de Eltenseweg over de Melkweg en Zuidermarkweg te laten gaan bij de zienswijzen aan de orde komt vanwege de problematiek in de kern van Beek. Echter zo’n structurele ingreep heeft (ook) een aantal behoorlijke nadelen. Het is niet echt een oplossing voor verkeer irt Beek, Loerbeek en Stokkum. Daarnaast versterkt het de neiging om van heinde en verre via de Noorder- en Zuidermarkweg te sluipen naar de Duitse winkels en tankstations. Het zal de leefbaarheid voor huidige aanwonenden van deze wegen aantasten en het zal de nodige investeringen met zich meebrengen. Een alternatieve oplossing voor de problematiek is de grensovergang naan Elten af te sluiten maar daar zullen ook bezwaren tegen kunnen zijn.. In het IVVP kan worden opgenomen dat in het uitvoeringsprogramma een onderzoek zal plaatsvinden naar noodzaak en nut van netwerkaanpassingen rondom Beek. Voor het perceel Deelhorstweg 3 zie hiervoor de reactie bij de zienswijze van de Plattelandsraad Montferland.

Organisatie			Maatschap Heebing	
			Zienswijzen	Reactie B&W
			Ik mis voor het landbouwverkeer een duidelijk beleid, alleen een gewogen afweging. Wat houdt dit in? Montferland is toch ook een landbouwgemeente dus moeten de wegen goed begaanbaar zijn voor het landbouwverkeer dat steeds groter wordt	In het concept IVVP staat oa: Samen met de provincie Gelderland maken we een afweging van te nemen maatregelen voor het landbouwverkeer. Hierbij wordt de gehele gemeente meegenomen en de maatregelen geprioriteerd, waarbij ook aansluiting wordt gezocht bij de andere maatregelen in dit IVVP. Ook de situatie van Beek zal hierin aandacht krijgen.

Organisatie			Wijkraad Didam Zuid	
Hoofdstuk	Paragraafnr.	Blz	Zienswijzen	Reactie B&W
			In paragraaf 4.3 wordt gesteld dat de erftoegangswegen in de gemeente niet overal in balans zijn qua vorm, functie en gebruik. Het beleid is erop gericht deze balans voor een aantal wegen te herstellen. Graag zouden wij zien dat de Kerkwijkweg in Didam aan deze lijst van wegen wordt toegevoegd. Tijdens de informatieavond is besproken dat deze weg meer als doorgangsweg (Nieuwdijk/A18 -> Zevenaar/A12) wordt gebruikt, dan als erftoegangsweg, als gevolg van genoemde onbalans in vorm en functie. De aanwezige drempels hebben nauwelijks een remmende functie en zij wordt als sluiproute gebruikt als de rondweg druk is c.q. vol staat. Ook in de ochtend- en avondspits is het een geliefde route voor lokaal sluiptraffic, die de rondweg door haar rotondes onpraktisch vindt.	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. Daarom deze route als sluiproute ook benoemen in het IVVP. In het Uitvoeringsprogramma zal worden opgenomen dat met wijkraad en aanwonenden zal worden overlegd om te bepalen welke aanpak van deze route haalbaar en effectief is.
			In paragraaf 5.1.4 worden wijk- en dorpsraden opgeroepen mee te denken ten aanzien van praktische invullingen van extra fietsstallingen. Bij het station Didam is deze gelegenheid absoluut te gering, zeker in het licht van het willen stimuleren meer gebruik te maken van OV en dit op een duurzame wijze te doen. Is er wellicht extra ruimte te creëren op de parkeerplaats voor auto's? Dit stimuleert ook gebruik fiets t.o.v. auto. Aan de oostzijde van het station zou extra fietsenstalling	Dit punt is in algemene zin al benoemd in het concept IVVP. Voor Didam zijn de genoemde aandachtspunten mee te nemen in de uitwerking van maatregelen.

			welkom zijn. Ook is te overwegen een verdiepte fietsenstalling op de huidige plaats te realiseren met op BG-niveau een extra laag. Verdubbeling van de huidige capaciteit is minimaal gewenst en er is ook zeker behoefte aan bewaakte fietsenstalling c.q. afsluitbare fietsenstalling. Vernielingen en diefstal zijn immers aan de orde van de dag.	
			Paragraaf 5.2.1. gaat ook in op de onder punt 1 reeds genoemde balans tussen vorm, functie en gebruik van erftoegangswegen. Wij verwijzen graag naar het onder punt 1 genoemde en zouden als oplossing zien om in deze weg in plaats van drempels meer obstakels te plaatsen, die de snelheid uit het gebruik van deze weg halen c.q. haar minder aantrekkelijk maken dan de rondweg voor verkeer dat haar als doorgangsweg gebruikt in plaats van erftoegangsweg. Wij denken aan meer 'Diamantjes', een soort van 'sluis' waar steeds 1 auto per keer door kan (auto's mogen hier elkaar niet kunnen passeren). Ook het aanleggen van rode fietsvlakken zou de verkeersveiligheid kunnen vergroten en de snelheid ter plaatse eruit kunnen halen. Voor ons geldt de Beekseweg richting Loerbeek als voorbeeld van opties om deze weg minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand/sluiptverkeer c.q. veiliger voor niet gemotoriseerde verkeersdeelnemers.	Zie opmerkingen bij Kerkwijkweg/Haagweg
			Ten aanzien van paragraaf 5.2.2. zouden we graag zien dat onderdeel van dit beleidsplan wordt dat beleid wordt gevormd om verkeershinder voor Didam te voorkomen als de verbreding A12 en het doortrekken van de A15 gaan plaatsvinden. Dit zal gedurende de looptijd van dit	Het beleidsplan gaat uit van structurele situaties. Wel kan inderdaad tijdens het WIU aan de A12 gezien worden welke maatregelen tegen sluiptverkeer op de Haagweg/Kerkwijkweg adequaat zijn.

			beleidsplan gaan plaatsvinden en wij verwachten toenemende verkeershinder op genoemde snelwegen, waardoor er meer verkeer door Didam zal sluipen. Bij het verleggen van de toe en afritten A12 zal de dorpskern worden ontlast (mede door realisatie van het Masterplan, maar op de rondweg en de eerder genoemde Kerkwijkweg i.c.m. de Haaghweg zal het verkeer toenemen als de A12 congestie vertoont. Maatregelen als het tijdelijk afsluiten van de Haaghweg vanaf Nieuw Dijk gedurende de periode van werkzaamheden aan genoemde snelwegen lijkt een optie. Dit komt tevens tegemoet aan de al langer bestaande wens tot maatregelen ter plaats om sluipverkeer te voorkomen. Gedurende de periode van de werkzaamheden zou dit als pilot kunnen worden beproefd. Daarna kan worden gezien of de maatregel opgeheven, danwel gecontinueerd zou dienen te worden. E.e.a. in nauwe afstemming met belanghebbenden c.q. de wijkraad.	
			Bij paragraaf 5.3.2. stellen wij voor om de optie te onderzoeken een snelle busverbinding tussen Doetinchem en Arnhem op te zetten, teneinde de drukte in de treinen te verminderen, zodat het beleidsvoornemen tot stimulering van meer gebruik van het OV beter vorm kan krijgen. Door mensen uit het achterland een kans te bieden een alternatieve snelle OV-route te kiezen, wordt het voor treinreizigers vanuit Montferland aantrekkelijker de trein te nemen, die dan wat minder vol zal zitten. In dat kader verwijzen we naar paragraaf 5.3.6., waarbij de voorgestelde campagnes naar onze mening weinig zin	De gemeente heeft in dit punt een tertiaire rol. Het structureel inzetten van een bus al alternatief voor een trein heeft niet onze voorkeur. Wellicht is het ook beter om met de provincie en ProRail te gaan overleggen over capaciteitsvergroting van treinen en van perrons. Het is overigens niet duidelijk of de druk op het OV zal blijven groeien in het licht van de corona-crisis.

			hebben (en verspilling van gemeentegelden zijn) indien de capaciteit van de treinen niet structureel vergroot wordt.	
			Het beleidskader besteedt expliciet aandacht aan duurzaamheid in het kader van het Klimaatakkoord. (recreatief) Fiets- en wandelverkeer blijven onbesproken, terwijl dit uiteindelijk de meeste duurzame verplaatsingsopties zijn. Gelet op de verschillende ontwikkelingen in onze omgeving (o.a. de ontwikkeling van de nieuwe wijk Kerkwijk) en het feit dat de wijkraad signalen ontvangt, die blijken geven van een behoefte aan betere wandelvoorzieningen ligt er een taak voor de gemeente op t.a.v. deze verplaatsingswijzen beleid te vormen.	(Recreatief) fiets- en wandelverkeer blijven niet onbesproken. Concrete maatregelen zullen het resultaat kunnen zijn overleg met de wijkraad. Dit zal een plaats krijgen in het Uitvoeringsprogramma.
			We bestellen met zijn allen jaarlijks heel wat pakketjes, waardoor ons straatbeeld in toenemende mate wordt bepaald door (te) (hardrijdende) busjes van pakketbezorgers. Het lijkt aannemelijk dat dit de komende tien jaar eerder zal toenemen dan afnemen. Dit onderwerp blijft helaas onbelicht in het beleidskader. Onze gemeente (een agrarische en toeristische gemeente die prettig wonen, werken en recreëren en goede en veilige bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen onder haar missie schaaft) zou zorgvuldig handelen als de gemeente ook dit thema een plek geeft in haar beleidskader.	Dit is lastig voor de gemeente om aan te pakken omdat het de inwoners van de gemeente zelf zijn, die dit verkeer veroorzaken. Pakketbezorgers werken in principe volgens een uitgekende routeplanning zodat het bovendien de vraag is of het verkeer door internetbestellingen per saldo toeneemt.

Organisatie			Ondernemersvereniging Zeddám-Braamt	
Hoofdstuk	Paragraafnr.	Blz	Zienswijzen	Reactie B&W
5	5.2	39 t/m 43	In hoofdstuk 5 wordt geschreven over verbetering geloofwaardige inrichting van 30 en 60 km wegen. In het IVVP wordt daarom voorgesteld om een aantal wegen te toetsen aan een geloofwaardige inrichting. Ons inziens is dit niet aan de orde voor de volgende wegen met de daarbij genoemde redenen en feiten. Kilderseweg en 's-Heerenbergseweg in Zeddám - Beide wegen zijn in 2012 nog volledig duurzaam en veilig heringericht door de gemeente Montferland voor heel veel gemeenschapsgeld, opnemen in IVVP is absoluut ongewenst. - De dorpsraad (nu klankbordgroep Zeddám), aanwonende en Ondernemersvereniging Zeddám-Braamt hebben destijds in 2012 na uitvoerig overleg volledig ingestemd met de huidige duurzame en veilige weginrichting. Er is nog steeds voldoende draagvlak voor de huidige inrichting. - Er zijn de afgelopen 10 jaar slecht 2 ongelukken geregistreerd op deze wegen. De snelheid was in beide gevallen niet de oorzaak van de ongevallen. Alleen op grond hiervan is opname in IVVP niet verdedigbaar. - Uit niets blijkt dat beide wegen gevaarlijk zijn. Opname in het IVVP is op basis van een gevoel, niet op onderbouwde feiten. - Een beperkt aantal aanwonende, die in 2012 ook hebben meegedacht aan de herinrichting, heeft het gevoel dat er te hard wordt gereden en dat daardoor fietsers zich onveilig voelen.	Een opname van de betreffende wegen in het IVVP zullen wij handhaven vanwege de ontvangen observaties. Wij zullen bij de toetsing van de noodzaak van eventuele maatregelen ook uw inbreng meenemen. Daarnaast zullen we ook de effecten van de aanleg van de ontbrekende schakel en van de VCP-projecten van 's-Heerenberg meenemen.

			- Snelheidsmetingen die in het verleden zijn uitgevoerd geven aan dat een deel van de auto's iets harder rijden dan 30 km/uur maar dit geen effect heeft op de onveiligheid. Circa 90 % rijdt nog geen 50 km/uur). Verkeersdeelnemers die lak aan snelheid hebben laten zich ook niet dwingen door een toetsing en snelheidsbeperkende maatregelen van een IVVP. - Veel aanwonende en gebruikers van deze wegen zijn uiterst tevreden over de veiligheid. Nu heerst er een gevoel van wie het hardst en het meeste schreeuw (dat het onveilig is) wordt gehoord. Dit mag geen reden zijn dat beide wegen worden opgenomen in het IVVP. Dit is de omgekeerde wereld. - Ondernemers, met name de horeca bedrijven, in Zeddam staan niet te wachten op een nieuw onderzoek/toetsing met eventuele snelheidsbeperkende maatregelen op beide wegen, dit gaat ten koste van de omzet en vestigingsklimaat voor nieuwe ondernemers. Wees zuinig op het beperkte aantal ondernemers die nog in Zeddam actief zijn. - Er is nog geen enkele duidelijkheid over het effect welke de ontbrekende schakel heeft op het autoverkeer wat nu nog gebruik maakt van de 's-Heerenbergseweg en Kilderseweg. Zolang effect niet bekend is beide wegen niet in het IVVP opnemen totdat effecten bekend zijn zodat eventuele peperdure toetsing achterwege kan blijven en er geen onnodige snelheidsbeperkende maatregelen worden aangelegd. - Er is nog geen enkele duidelijkheid over het effect welke de afwaardering van de Drie Heuvelenweg heeft op het autoverkeer wat nu nog gebruik maakt van de 's-Heerenbergseweg en Kilderseweg. Zolang effect niet bekend is beide wegen niet in het IVVP opnemen totdat effecten bekend zijn zodat een dure toetsing achterwege kan blijven	
--	--	--	--	--

			en er geen onnodige snelheidsbeperkende maatregelen worden aangelegd. - Verkeer dat nu nog via Wehl/Kilder door Zeddam naar 's-Heerenberg rijdt wordt in de nabije toekomst (2021/2022) via een gewijzigde bewegwijzering nabij Wehl/Kilder (viaduct A18) omgeleid via de snelweg A18 en rondweg/ontbrekende schakel naar 's-Heerenberg waardoor er veel minder verkeer door Zeddam zal rijden wat de verkeersveiligheid automatisch ten goede komt. Opname in het IVVP is overbodig. - IVVP kost 250.000 euro per jaar: De gemeente heeft een ontzettend financieel tekort op de begroting. Maak pas op de plaats en neem op grond van bovenstaande argumenten beide wegen niet mee in het IVVP. Besteed (een deel van) het budget aan wegen die echt onveilig zijn (ongelukken); - Bij een eventuele handhaving van beide wegen in het IVVP deze afwaarderen in prioriteit en toetsing uitvoering na 2023/2024 laten plaatsvinden omdat een aantal effecten zoals hierboven genoemd op moment nog geheel onduidelijk zijn. Oude Doetinchemseweg in Zeddam (buiten bebouwde kom) - Langs deze weg liggen gescheiden fietspaden die als veilig worden ervaren; - Er zijn geen ongevallen bekend in de afgelopen 10 jaar; - Geen duidelijke argumenten en feiten waarom deze weg is opgenomen in het IVVP; - Afwaarderen naar een 60 km/uur weg kan Ondernemersvereniging goed mee leven. Hiervoor is echter geen dure toetsing of opname in het kader van het IVVP voor noodzakelijk;	
--	--	--	---	--

		Wij raden een opname van betreffende wegen in het IVVP nadrukkelijk af omdat de noodzaak op geen enkele wijze is onderbouwd in het IVVP. Mocht u voornemens zijn niet tegemoet te komen aan onze zienswijze dan willen wij graag de volgende wegen laten toevoegen aan het IVVP in hoofdstuk 5: - Bovendorpsstraat Zeddam - Benedendorpstraat Zeddam - Vinkwijkseweg Zeddam - Schapenweg Zeddam Op deze wegen is er bij een aantal ondernemers/inwoners ook een onveilig gevoel omdat een auto ook wel eens te hard rijdt. Opname van deze wegen is dan ook redelijk en geeft invulling aan het gelijkwaardigheidsbeginsel voor elke inwoner en ondernemer.	Wij vinden het vreemd dat de hiernaast staande wegen alleen voor maatregelen in aanmerking komen als bovenstaande zienswijze niet wordt gevolgd. Wij staan open voor overleg over de eventuele aanpak van deze wegen met betrokkenen.
--	--	---	---