

In opdracht van:
Gemeente Montfoort

Projectnummer:
M07795-R-C08

Datum:
18 oktober 2024

Mobiliteitsplan 2025 - 2035



VOORWOORD	4
1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Bouwstenen en proces	6
1.3 Leeswijzer	7
2. BELEIDSKADERS	8
2.1 Landelijk beleid	8
2.2 Beleid provincie Utrecht en regio	9
2.3 Gemeentelijk beleid	12
3. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	14
3.1 Mobiliteitstransitie	14
3.2 Meer werkgelegenheid	15
3.3 Demografische ontwikkelingen	16
3.4 Toerisme en beleving	16
4. MOBILITEIT IN MONTFOORT	17
4.1 Mobiliteitsprofiel, hoe verplaatst men zich in Montfoort?	17
4.2 Mobiliteitsnetwerk, wat hebben we?	18
4.3 Verkeersveiligheid	21
4.4 Wat vinden inwoners belangrijk op het gebied van mobiliteit?	22
4.5 De opgave voor de gemeente Montfoort	25
5. VISIE MOBILITEIT 2035	26
6. BELEIDSUITGANGSPUNTEN	27
6.1 Thema A: Bereikbaarheid	27
6.2 Thema B: Veiligheid & leefbaarheid	28
6.3 Thema C: Duurzaamheid	29
6.4 Thema D: Toegankelijk en inclusief	30
6.5 Thema E: Parkeren	30
7. UITVOERINGSPROGRAMMA	32
BIJLAGE 1 - VISUALISATIE UITVOERINGSPROGRAMMA	37
BIJLAGE 2 – RESULTATEN ENQUÊTES	40

Colofon

Dit Mobiliteitsplan 2025 - 2035 is opgesteld door Mobycon in opdracht van de gemeente Montfoort.

Mobycon: Boukje Dotinga, Lian de Jong en Marc Schenk
Gemeente Montfoort: Peter Nederlof, Martijn van Buuren en Farid Kallioe

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.







VOORWOORD

Voor u ligt het nieuwe Mobiliteitsplan 2025-2035. Dit plan is het eerste mobiliteitsplan van Montfoort en beschrijft onze visie op mobiliteit voor de gemeente voor de komende jaren. Dit plan zet in op het veilig, bereikbaar, leefbaar en duurzaam houden van gemeente Montfoort richting de toekomst. Het geeft de kaders aan waarbinnen we de diverse beoogde maatregelen en onderzoeken gaan oppakken en verder uitwerken. Het plan geeft de kaders aan voor de opgaven en ontwikkelingen die op ons af komen. De wereld is continue in beweging en ook gemeente Montfoort staat niet stil. uitdagingen die vragen om een duidelijke visie op mobiliteit.

Onze ambitie om de komende jaren nieuwe woningen te bouwen vraagt om het mobiel bereikbaar houden van onze gemeente. Daarbij streven we naar een verkeersveilige infrastructuur en toegankelijke mobiliteit. We zetten in op bewustwording dat waar de auto niet perse nodig is lopen of fietsen een duurzaam alternatief is en ook bijdraagt aan de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.

Mobiliteit raakt ons allemaal. Als gemeente willen we dat onze inwoners zich veilig en makkelijk kunnen verplaatsen, ongeacht hun leeftijd. Daarom werken we aan toegankelijke wegen en paden voor iedereen en hebben we oog voor kansen om verder te verduurzamen.

We moeten ons echter ook bewust zijn van de financiële kant van deze plannen. Niet alles is haalbaar zonder de juiste middelen. Daarom willen en moeten wij slimme keuzes maken en waar mogelijk profiteren van subsidies en kansen die op ons pad komen. Bij nieuwe ontwikkelingen of herinrichtingen bekijken we steeds hoe we slim kunnen meeliften om op deze manier onze ambities kunnen waarmaken.

Bij de voorbereiding van dit plan is veel input van inwoners, ondernemers, hulpdiensten en andere betrokkenen ontvangen. Als mobiliteitswethouder ben ik blij met alle betrokkenheid en dank u allen hartelijk voor uw inzet. Met het vaststellen van dit Mobiliteitsplan betekent dit zeker niet dat ons gesprek met onze inwoners en ondernemers hierbij stopt. De waardevolle input van onze inwoners en ondernemers blijven we nodig hebben om onze plannen sterker te maken en samen te laten slagen. De komende jaren willen we blijven samenwerken om de mobiliteit in onze gemeente verder brengen. Op weg naar een veilig, bereikbaar, aantrekkelijk én duurzaam Montfoort.

Rob jonkers
Wethouder Mobiliteit



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Mobiliteit is volop in ontwikkeling. We reizen steeds meer, steeds verder en mensen blijven steeds langer mobiel. Er is een groeiende mobiliteitsbehoefte. Dit zorgt ervoor dat de toekomstige bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente Montfoort onder druk staan. Mobiliteit – met name de auto – neemt ruimte in beslag die al zeer schaars is. Het wordt steeds drukker op de weg, de parkeerdruk neemt toe en fietser en voetganger delen vaak de weg met (groot) gemotoriseerd verkeer. Verkeersveiligheid is ook een zorgpunt. Landelijk neemt het aantal verkeersslachtoffers toe en is het met name de doelgroep fietsers en senioren oververtegenwoordigd. Deze trend is er in Montfoort niet en dat willen we zo houden. Verkeersveiligheid is – terecht – een belangrijk onderwerp voor onze inwoners.

Tegelijkertijd spelen er meerdere ontwikkelingen in onze gemeente die impact hebben op de groeiende mobiliteit. Ook in Montfoort werken we aan het terugdringen van het woningtekort en bouwen we de komende jaren veel woningen. Daarnaast groeit de bedrijvigheid in onze gemeente: er is een toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein, er komt meer werkgelegenheid, we versterken onze voorzieningen en trekken meer bezoekers naar onze toeristische kernen. Meer woningen en bedrijvigheid betekent echter ook meer mobiliteit. Hiermee komen de bereikbaarheid en leefbaarheid in de toekomst nog verder onder druk te staan.

De ervaring leert dat de groei van mobiliteit in een gemeente voor een groot deel wordt opgevangen door meer autogebruik, wanneer de alternatieven zoals openbaar vervoer, fiets en lopen niet voldoende voorradig, aantrekkelijk of gewenst zijn. Een toename aan autogebruik legt grote druk op de al beperkte openbare ruimte, door onder andere benodigde parkeervoorzieningen en drukte op de weg. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en kan ruimtelijke ontwikkelingen in de weg staan.

Een duurzamer mobiliteitssysteem

Internationaal en nationaal zijn er afspraken gemaakt om de negatieve gevolgen van (auto)mobiliteit terug te dringen. We zien daarom steeds meer aandacht voor duurzame vormen van mobiliteit. In 2019 is in het Nationale Klimaatakkoord afgesproken dat alle mobiliteit in 2050 emissieloos is. Om deze doelstelling te behalen zullen we de manier waarop we ons verplaatsen moeten veranderen. Bovendien biedt dit kansen om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van onze gemeente verbeteren.

Het is dus noodzakelijk dat we een nieuwe weg inslaan naar een duurzamer mobiliteitssysteem. Door het toenemende beslag op de openbare ruimte is het niet langer mogelijk om de auto op dezelfde manier te faciliteren. *Als we onze doelstelling willen bereiken om een bereikbare, leefbare en verkeersveilige gemeente te zijn, dan moeten we nu keuzes maken in hoe we omgaan met mobiliteit.* Dit is wel afhankelijk van de beschikbare infrastructuur en de ontwikkelingen binnen de regio en vraagt om een verandering in ons mobiliteitssysteem. De zogenoemde mobiliteitstransitie moet de komende jaren in Montfoort vormkrijgen: actieve en duurzame mobiliteit (lopen, fiets, openbaar vervoer) krijgen een grotere plaats in het mobiliteitssysteem. En de fietser en voetganger moeten een veiligere en comfortabelere plek op de weg krijgen, om onze bewoners te stimuleren vaker de auto te laten staan. Dit alles om een gezonde, leefbare en veilige omgeving te creëren waar jong kan spelen en oud zelfstandig op pad kan.



Het mobiliteitsplan

Momenteel zijn delen van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid vastgelegd in een raadsbesluit uit 2009, de Visie Binnenstad 2030 en de gemeentelijke omgevingsvisie. Deze visies geven onvoldoende handvatten voor de beschreven ontwikkelingen en opgaven die op dit moment spelen. In dit nieuwe beleidsplan, het Mobiliteitsplan 2025 - 2035, maken we de keuzes voor hoe we het gemeentelijke mobiliteitssysteem vormgeven tot 2035, om zo de ambitie te halen om dan een leefbare, vitale en bereikbare gemeente te zijn.

Dit Mobiliteitsplan bestaat uit een overkoepelende visie, een ambitie en beleidsuitgangspunten voor de vijf thema's:

1. Bereikbaarheid
2. Veiligheid & leefbaarheid
3. Duurzaamheid
4. Toegankelijkheid
5. Parkeren

1.2 Bouwstenen en proces

Diverse bouwstenen hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan. Met deze verschillende bouwstenen borgen we dat het plan goed aansluit bij landelijke en lokale ontwikkelingen en het vigerende landelijke, provinciale en (omliggende) gemeentelijk beleid, maar ook bij de wensen en behoeften van inwoners en lokale partijen. We beschrijven deze bouwstenen in hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..** Het proces voor het Mobiliteitsplan is verdeeld in drie fases: de visiefase, de beleidsuitwerkingsfase en de vaststellingsfase.

Visiefase

De visiefase vond plaats in de periode april tot en met augustus 2023. In deze fase hebben we alle informatie en inzichten verzameld om een visie op de mobiliteit in 2035 te kunnen vormgeven. We hebben in deze fase de volgende informatie betrokken: landelijke trends en ontwikkelingen, bestaand beleid van de gemeente, mobiliteitsbeleid van de provincie en naburige gemeenten en inzichten uit onderzoeken naar huidige bereikbaarheidsknelpunten. Mobiliteit is een onderwerp dat alle inwoners van Montfoort aangaat. Daarom hebben we naast deze objectieve data en vigerend beleid ook inwoners betrokken.

Participatie tijdens de visiefase

We hebben in de visiefase een participatieplatform voor de inwoners opengesteld en breed gecommuniceerd. Aan de hand van stellingen en het aangeven van knelpunten op de kaart hebben we een indicatief beeld gekregen van de visie van de inwoners op de mobiliteit in de gemeente. De stellingen zijn door 60 inwoners ingevuld en er zijn 123 knelpunten op de kaart aangegeven. In bijlage 1 vindt u de resultaten van de antwoorden op deze stellingen, met daarin ook onder andere de leeftijdsverdeling en de verdeling naar de kernen waar de respondenten woonachtig zijn. Tijdens deze fase hebben ook verschillende lokale en regionale stakeholders input gegeven voor de visie, de beleidsuitgangspunten en het uitvoeringsplan. Zo is er gesproken met:

- Provincie Utrecht, afdeling ov
- Veiligheidsregio Utrecht
- U10
- Gemeente Lopik
- Dorpsplatform Linschoten
- SWOM
- Winkeliersvereniging Montfoort
- Bedrijventerrein IJsselveld



- Ondernemingsvereniging Heeswijk

Ambitie- en beleidsuitwerkingsfase

De ambitie- en beleidsuitwerkingsfase vond plaats in de periode september 2023 tot en oktober 2024. In deze fase hebben we per thema (bereikbaarheid, verkeersveiligheid & leefbaarheid, duurzaamheid, toegankelijkheid en parkeren) een ambitie en beleidsuitgangspunten geformuleerd. Vervolgens is op basis daarvan een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren opgesteld.

Vasstellingsfase

Het Mobiliteitsplan 2025 - 2035 wordt in december 2024 besproken en vastgesteld in de Raad. Na vaststelling volgt de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma waarbij bewoners en andere belanghebbenden nadrukkelijk betrokken gaan worden.

1.3 Leeswijzer

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een overkoepelende visie, gevolgd door ambities en beleidsuitgangspunten voor de 5 thema's. In hoofdstuk 2 schetsen we eerst de beleidskaders die het uitgangspunt vormen voor het op te stellen Mobiliteitsplan. In hoofdstuk 3 gaan we vervolgens in op de actuele trends en ontwikkelingen die spelen.

In hoofdstuk 4 beschrijven we de huidige stand zaken van mobiliteit in de gemeente en welke ontwikkelingen er spelen. Ook lichten we toe wat inwoners van Montfoort belangrijk vinden als het gaat om mobiliteit in hun gemeente

Op basis van al deze informatie komen we in hoofdstuk 5 tot een visie op de mobiliteit in 2035: hoe ziet de mobiliteit eruit in de gemeente zoals die er dan uit ziet? In hoofdstuk 6 geven we vervolgens per thema een ambitie en beleidsuitgangspunten tot 2035. In hoofdstuk 7 geven we een doorkijk naar projecten: hoe komen we van alle genoemde beleidsuitgangspunten tot concrete maatregelen?



2. BELEIDSKADERS

De mobiliteit in gemeente Montfoort is in beweging. In dit hoofdstuk geven we een uiteenzetting van het landelijke, regionale en gemeentelijke mobiliteitsbeleid waar we op aan moeten sluiten en het beleid dat raakvlakken heeft met mobiliteit.

Landelijk beleid, o.a.



Beleid provincie Utrecht en regio, o.a.



Gemeentelijk beleid, o.a.



Omgevingsvisie Montfoort (2021)
Visie kernen in een veranderend landschap



Figuur 1 Een selectie van de beleidskaders gebruikt voor de totstandkoming van het Mobiliteitsplan

2.1 Landelijk beleid

Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050

In maart 2023 is de Hoofdlijnennotitie gepubliceerd door de Rijksoverheid. Hierin wordt de strategische koers voor toekomstig mobiliteitsbeleid uiteengezet. Het belangrijkste doel is om de verschillende ruimtelijke aspecten, zoals mobiliteit en gebiedsontwikkeling beter met elkaar te integreren. Tegelijkertijd is er de wens om sociaal-maatschappelijke thema's beter aan te laten sluiten bij mobiliteitsontwikkelingen. Dit wil de overheid bereiken door integrale ambities op te stellen. Het toekomstige mobiliteitssysteem moet zorgen voor een duurzame, gezonde, bereikbare en veilige leefomgeving.

Nationaal klimaatakkoord

Met het klimaatakkoord committeert de Nederlandse overheid zich aan verschillende doelen op het gebied van duurzaamheid. Een belangrijke factor is het verminderen van de CO₂ uitstoot door de mobiliteitssector. Hiervoor moet een transitie richting duurzame mobiliteit plaatsvinden. In het Klimaatakkoord is een aantal afspraken opgenomen die relevant zijn voor dit Mobiliteitsplan:

- Inzetten op het uitbreiden van oplaadinfrastructuur;
- Tankstations uitbreiden met laadpalen en waterstofstations;
- Nieuwe subsidies om schone en slimme mobiliteit te stimuleren;
- Fietssnelwegen worden met elkaar verbonden;
- Het delen van automobilititeit wordt makkelijker gemaakt.

Strategisch plan verkeersveiligheid 2030

Vanwege een toename van het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers heeft de rijksoverheid het strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV) opgesteld. Met het SPV wil de overheid een proactieve houding aannemen in het voorkomen van verkeersongevallen en meer structurele aandacht vragen voor de problematiek.



Bovendien is het plan opgesteld om in te spelen op de nieuwe ontwikkelingen in het verkeersdomein, zoals een toename in e-bikes en nieuwe voertuigen op de weg, verandering in digitale middelen en de toenemende drukte op de weg. De overheid zet in op verbetering van infrastructuur, meer aandacht kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen en onervaren verkeersdeelnemers en gevaarlijk gedrag in het verkeer (rijden onder invloed, snelheid, afleiding en verkeersovertredingen).

Vanuit verschillende kanten is er een wens om binnen de bebouwde kom over te stappen naar een maximumsnelheid van 30km/uur. Hiervoor is nog geen officiële wetgeving aangenomen. In 2021 heeft het CROW een afweegkader voor 30 km/h binnen de bebouwde kom gepubliceerd en half mei 2023 is ook de handreiking met voorlopige inrichtingskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h (GOW30) uitgebracht. Met deze inrichtingskenmerken ontstaat voor wegbeheerders de mogelijkheid om een wegtype te ontwerpen waarbij de functies ontsluiten en verblijven beter gecombineerd kunnen worden.

2.2 Beleid provincie Utrecht en regio

Mobiliteitsvisie Provincie Utrecht 2014 – 2028

Met de mobiliteitsvisie geeft de Provincie Utrecht duiding aan de recente ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en wordt de koers geschetst voor de komende jaren tot 2028. De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel in de provincie, maar de toename zwakt af. Tegelijkertijd neemt het belang van de fiets toe tot 15 kilometer, mede door de ontwikkeling van de elektrische fiets. In stedelijke gebieden is er meer ov gekomen, maar in de rurale gebieden vindt er een afschaling van ov plaats. In de visie ligt de focus op duurzaam gebruik van de openbare ruimte door bestaande infrastructuur te verbeteren en hergebruiken. Daarnaast wordt ingezet op het versterken van ketenmobiliteit, onder andere door de overstap van fiets naar ov soepel te laten verlopen en overstaplocaties zoals treinstations en P+R te herinrichten. Ook worden de keuzemogelijkheden groter, waardoor een integraal multimodaal mobiliteitssysteem een belangrijke wens is van de provincie. Hierbij neemt het ov-product van Utrecht een herkenbare positie in.

Omgevingsvisie Provincie Utrecht (2021)

De omgevingsvisie van de provincie Utrecht omschrijft de provincie er in 2050 uit zou moeten zien. De provincie staat voor een grote uitdaging: hoe om te gaan met de groei, op een zodanige manier dat iedereen prettig en gezond kan leven? Hiervoor zetten ze in op combineren en concentreren. Geconcentreerde woningbouw binnen steden en dorpen en rondom knooppunten. De beschikbare ruimte gebruiken ze op een zo slim mogelijke manier door functies te combineren. Op het gebied van mobiliteit beschrijft dit document meerdere ambities. In 2040 is de provincie Utrecht goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Alle belangrijke nieuwe en bestaande woon- en werklocaties en sociaal-recreatieve voorzieningen zijn op een ruimte-efficiënte, duurzame, gezonde en veilige manier bereikbaar. Daarnaast zet de provincie onder andere in op het knooppuntenbeleid en het optimaliseren van openbaar vervoer, fiets en duurzame mobiliteit. In 2050 is er een regionale ov-ring rond de stad Utrecht gerealiseerd en heeft de Schaalsprong fiets plaatsgevonden met een hoogwaardig netwerk van snelfiets- en doorfietsroutes. Verder is in 2030 de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer voldoende om te toenemende vraag te bedienen en is de routing van gevaarlijke stoffen in de bebouwde kom beperkt.

Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-Nederland (2021)

Het Regionaal mobiliteitsprogramma Midden-Nederland (RMP) vloeit voort uit het Nationale Klimaatakkoord. Op deze manier werken verschillende organisaties en overheden samen aan een schoon, slim en energiezuinig mobiliteitssysteem. In het RMP komen verschillende ambities aan bod. Voor de centra is het belangrijkste doel om de luchtkwaliteit te verbeteren en de overlast van vrachtverkeer te verminderen.



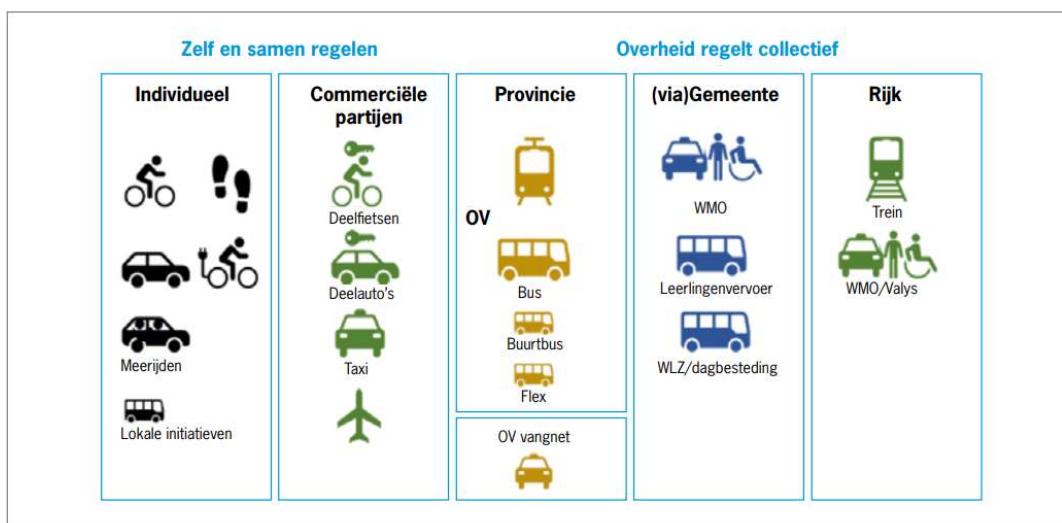
Voor de fiets wordt ingezet op het realiseren van hoogwaardige fietsverbindingen, fietsparkeervoorzieningen en fietsstimulering. Bij ruimtelijke ontwikkeling is het belangrijkste uitgangspunt om naast de auto ook meer aandacht te besteden aan duurzame mobiliteit. Verder wordt in de regio elektrisch vervoer en laadinfrastructuur gestimuleerd. Naast deze ambities treedt de regio samen op in een werkgeversaanpak 'Goed op Weg' om het woon-werk verkeer te verminderen, veranderen en te verduurzamen.

Regionaal toekomstbeeld fiets (2021)

Met het regionaal toekomstbeeld fiets (RTF) wil de provincie meer ruimte geven aan de fiets. De ambitie is om fietsregio van Europa te worden. Dit willen ze doen door het huidige netwerk op te waarderen en nieuwe routes te realiseren. Op deze manier ontstaat er een comfortabel, efficiënt en veilig fietsnetwerk tussen de kernen van de provincie. Het slechten van barrières en het creëren van gezonde en aantrekkelijke routes zijn hierbij belangrijk aandachtspunten. Verder wil de provincie het aantal fietsparkeervoorzieningen opwaarderen in aantal en kwaliteit.

OV netwerkperspectief 2025-2035

De provincie Utrecht heeft als ambitie dat bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden goed bereikbaar zijn met het ov. In de toekomst wordt daarbij ingezet op verschillende ov-verbindingen binnen de provincie. Voor de middellange afstand wordt ingezet op de U-liner en voor trajecten en routes met veel reizigers worden nieuwe lightrail trajecten onderzocht. Voor gemeente Montfoort is de potentiële ontwikkeling van de U-liner vanuit Gouda naar Utrecht interessant. Deze gaat vanuit Gouda, via Montfoort en de Meern richting Utrecht. Er ligt de ambitie om deze busverbinding te koppelen aan de busverbinding naar Zeist en verder.



Figuur 2 Het mobiliteitslandschap en rolverdeling zoals aangegeven in het ov netwerkperspectief 2025-2035

Integraal Ruimtelijk Perspectief 2021-2040

Het Integraal Ruimtelijk Perspectief 2021-2040 is een gezamenlijke visie van de 16 gemeenten in de U10 en is onder ander een wegwijzer naar de toekomst voor Goede bereikbaarheid van dorpen en steden in de regio, vooral op duurzame wijze. Het uitgangspunt hierbij is Nabijheid en Bereikbaarheid. De regio Utrecht ligt als een spin in het web van het Nederlandse auto- en spoorwegennet. Er komt veel verkeer doorheen dat de regio niet als eindbestemming heeft. De goede verbondenheid is een kracht van de regio maar heeft ook nadelen. Zij zorgen ervoor dat in 2040 de keuze voor duurzame mobiliteit voor de hand ligt. Op plekken die goed bereikbaar zijn met de fiets en het OV voegen we wonen, werken en voorzieningen toe.



De groei van het aantal inwoners en banen concentreert zich voor een belangrijk deel rond deze ov-knooppunten in de regio en de stad Utrecht. Deze plekken gaan we intensiever gebruiken dan we tot nu toe gewend zijn. Zij creëren daarmee een woon-werkmilieu dat stedelijker en meer gemixt is dan nu. Per knooppunt doen we dit op een manier die lokaal passend is. Nabijheid is het uitgangspunt: het moet voor zoveel mogelijk mensen zo gemakkelijk mogelijk worden gemaakt, zich op een duurzame manier door de regio te bewegen. De hele regio goed verbinden door het OV en bij alle knooppunten aansluiten op verbeterde en nieuwe fietsroutes. Zo ontstaat een regionaal netwerk dat zorgt voor een goede bereikbaarheid via duurzame mobiliteit. Op die manier proberen we autoverkeer met bestemming Utrecht in de spits zoveel mogelijk te beperken.

Risicoanalyse verkeersveiligheid 2020 en Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2019-2023

Vanuit het landelijk SPV werkt de provincie verder aan een regionale aanpak op het gebied van verkeersveiligheid. In het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid worden de hoofdlijnen van de provinciale strategie beschreven tot 2023. De actielijnen zijn gebaseerd op de risicoanalyse die is uitgevoerd door de provincie. Voor Utrecht zijn de belangrijkste risico's in onderstaande tabel samengevat (zie tabel 1). Om het doel van het terugbrengen van het aantal verkeersdoden- en gewonden te behalen zijn verschillende actielijnen vastgesteld. Deze actielijnen komen voort uit de 3E's (*education, engineering en enforcement*):

- Veilige provinciale infrastructuur;
- Stimuleringsbijdrage gemeentelijke infrastructuur;
- Verkeerseducatie- en voorlichting;
- Versterken verkeershandhaving;
- Data en innovatie

UTRECHTSE RISICOGROEPEN EN GEDRAG (WIE EN WAARDOOR)	RISICO'S IN HET UTRECHTSE VERKEERSSYSTEEM (WAAR)
 Basisschoolleerlingen onderweg naar school en in de schoolomgeving	 Drukke heterogene fietspaden
 Middelbare scholieren onderweg naar school	 Onveilige inrichting van fietspaden
 Jongere brom- en snorfietsers	 Ongeloofwaardige 30-wegen
 Oudere fietsers	 Onvoldoende fietsvoorzieningen over- en langs 50-wegen
 Snelheidsovertredingen	 Snelheidsverschillen op 60-wegen
 Rijden onder invloed	 Onveilige berm naast 60- en 80-wegen

Figuur 3 Risicofactoren en verkeersveiligheidsrisico's volgens provincie Utrecht (Bron: Regionale Risicoanalyse Verkeersveiligheid provincie Utrecht 2020)



2.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie (2021)

In december 2021 is de omgevingsvisie voor gemeente Montfoort vastgesteld. Hierin staan verschillende ambities die relevant zijn voor het mobiliteitsplan. Zo wordt er verder ingezet op de fiets op verschillende manieren, zoals voorrang op de auto in infrastructuur, het aanpakken van onveilige kruispunten, het verbreden van bestaande fietspaden, meer fietseducatie voor jongeren en ouderen en het verbeteren van fietsroutes langs recreatie. Naast de fiets staat wandelen ook centraal. Hierbij gaat het met name om het verbeteren van veiligheid voor voetgangers, de situatie voor minder valide personen verbeteren en het verbeteren van wandelpaden langs recreatie. Op het gebied van openbaar vervoer is de ambitie om de kwaliteit van bestaande busverbindingen te verbeteren en de bereikbaarheid van haltes te vergroten, onder andere met voldoende fietsenstallingen.

Uitvoeringsprogramma college Montfoort 2022 – 2026

Tot 2026 heeft het college een uitvoeringsprogramma opgesteld met haar plannen. Hierbij zijn drie uitgangspunten belangrijk, namelijk: bouwen aan een krachtige gemeenschap, leefbare kernen en een vitaal buitengebied. In de paragraaf verkeer en infrastructuur wordt de ambitie uitgesproken om een mobiliteitsvisie op te stellen.

Dit mobiliteitsplan geeft hier invulling aan. Daarnaast wordt er een evaluatie van de verkeerscirculatie binnenstad beloofd en aandacht voor het parkeerfonds. In het programma worden andere zaken genoemd die relevant zijn voor het mobiliteitsplan, zoals de inzet om nieuwe woningen te bouwen en het reduceren van CO₂ uitstoot. Verder wil het college blijven bouwen aan leefbare kernen, waarin het terugdringen van de verkeersoverlast een belangrijk thema is. Bij het behouden van een vitaal buitengebied is het belangrijk om de balans te vinden tussen bereikbaarheid en druk op het gebied.

Binnenstad

- *Visie binnenstad 2030:* In 2007 is de visie voor 2030 voor de binnenstad van Montfoort opgesteld. Het belangrijkste doel uit deze visie is de toegankelijkheid van de binnenstad verbeteren en behouden. Dit kan onder andere door het verminderen van doorgaand gemotoriseerd verkeer door de binnenstad. Verder wordt in de visie de wens uitgesproken om een duidelijker parkeerregime in te stellen met het tegengaan van foutparkeren en parkeren op eigen terrein meer stimuleren.
- *Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2020:* Het uitvoeringsprogramma is opgesteld om de doelen uit de visie binnenstad 2030 te halen, de balans op te maken en de koers te bepalen voor de komende jaren. Met het uitvoeringsprogramma is een participatieronde geweest waarbij 60% van de participerende personen aangeeft voor een autoluw en leefbaar centrum is. Daartegenover zijn er vanuit ondernemers zorgen om omzetverlies. Met het uitvoeringsprogramma zijn een aantal nieuwe doelen vastgesteld: het verplaatsen van langparkeren naar de randen van de binnenstad door het aanleggen van parkeerterreinen met 90 extra parkeerplaatsen; het aanleggen van veilige looproutes naar de belangrijkste voorzieningen; De Plaats inrichten als een horecaplein; Het aanpassen van de verkeerscirculatie in de binnenstad.
- *Verkeerscirculatie binnenstad:* In juli 2021 is de verkeerscirculatie in de binnenstad aangepast, hierdoor zijn diverse straten veranderd naar eenrichtingsverkeer. Van februari tot april 2023 is ook een proef uitgevoerd met het omdraaien van de rijrichting in de Hoogstraat. In juni 2023 is door Mobycon een evaluatierapport opgeleverd over de ervaring van de verkeerscirculatie bij inwoners van Montfoort. De conclusies geven aan dat er grote verschillen zijn in ervaring van veiligheid en doorstroming in het verkeer in de binnenstad. Voetgangers en fietsers voelen zich vaker onveilig, maar zijn over het algemeen tevreden over de bereikbaarheid en doorstroming van de binnenstad. Aan de andere kant voelen automobilisten zich juist veilig, maar zijn ontevreden over de bereikbaarheid en doorstroming van de binnenstad. Er is geen duidelijke conclusie te trekken uit de evaluatie omdat de ervaringen uiteenlopen.

**Visie Recreatie & Toerisme Montfoort 2021-2024**

De ligging nabij het groene Hart en de omgeving van Montfoort met het water van de Hollandsche IJssel en Lange Linschoten maakt het een aantrekkelijk gebied voor recreanten. De gemeente heeft als ambitie om zich verder op de kaart te zetten en de recreatieve functie te versterken. Daarnaast wil de gemeente graag inspelen op nieuwe ontwikkelingen op het gebied van toerisme. Wat betreft mobiliteit is het belangrijkste uitgangspunt dat Montfoort zowel de vitale (dag)recreatie verder wil ontwikkelen als het behouden van de landschappelijke kwaliteiten. Oftewel er moet een balans worden gevonden in de druk op de omgeving en natuur ten opzichte van bezoekersaantallen en aanbod. Passend hierbij is om in te spelen op recreanten en toeristen die gebruik maken van actieve of duurzame mobiliteit. Verder is toegankelijkheid een belangrijk uitgangspunt in de visie.

Vitaliteitsakkoord gemeente Montfoort

Het vitaliteitsakkoord heeft als motto: samen gezond bewegen, iedereen doet mee! Samen met lokale en regionale partners werkt de gemeente Montfoort in dit akkoord aan drie kernambities: iedere bewoner beweegt, vitale verenigingen en gezonde inwoners. Hierin worden ook de ambities geuit dat de openbare ruimte toegankelijk is en uitdaagt tot bewegen. Voor de ambitie 'gezonde inwoners' wordt een gezonde leefstijl gestimuleerd, onder andere door te stimuleren dat ouderen veilig kunnen fietsen.



3. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk geven we aan welke trends en ontwikkelingen er spelen die van invloed zijn op de mobiliteit in onze gemeente.

3.1 Mobiliteitstransitie

Landelijk zien we dat het mobiliteitssysteem in beweging is. Er vindt een transitie plaats richting innovatieve, duurzame en efficiënte mobiliteit. Er zijn steeds meer verschillende soorten vervoersmiddelen op de weg te vinden. Zo zien we elektrische auto's en fietsen, maar ook speedpedelecs, fatbikes en de ontwikkeling van auto's met slimme sensoren. Ook zien we verduurzaming in het ov: naar verwachting is 75% van de bussen in 2025 elektrisch. Niet alleen het soort voertuigen verandert maar ook de mobiliteitsbehoefte. Er vindt een verandering plaats van minder bezit naar een deeleconomie. Deelmobiliteit geeft mogelijkheden om diverse vervoerswijzen te gebruiken en om efficiënt om te gaan met ruimtegebruik. Het multimodale reizen (het gebruik van verschillende vervoerswijzen) wordt steeds vaker ingezet. De ontwikkeling van technologie zorgt voor nieuwe concepten zoals Mobility as a Service (MaaS) waarbij apps berekenen wat de meest comfortabele route en actuele reisinformatie is. Bestaand beleid en infrastructuur is nog niet altijd klaar voor deze innovatieve ontwikkelingen. Zo blijft de laadinfrastructuur nog altijd achter op het aantal elektrische voertuigen. Met de huidige congestie op het elektriciteitsnet zal dat de komende jaren een uitdaging blijven. Ook kan wet- en regelgeving niet altijd direct inspelen op nieuwe ontwikkelingen. De verwachting is dat de komende jaren meer van deze 'slimme' vervoerswijzen en mobiliteitssystemen op de markt komen. We dienen op bovenstaande ontwikkelingen te anticiperen.

Meer woningen

Net zoals in veel andere gemeenten in Nederland worden ook in Montfoort de komende jaren veel nieuwe woningen bijgebouwd. In de onderstaande afbeelding vindt u een overzicht van alle woningbouwplannen waar we de komende jaren naar streven. Niet alle locaties zijn al vastgesteld en de aantallen zijn een inschatting. Wel geeft dit een indicatie met welke mogelijke groei we te maken zullen krijgen.



Figuur 4 beoogde woningbouw in Montfoort (cijfers zijn indicatief)



De huidige ontwikkelingsplannen laten een groei van bijna 900 woningen tot 2041 zien. Daar komt nog bij dat in omliggende gemeenten ook wordt bijgebouwd. De druk op het wegennetwerk, ov-netwerk en fietsnetwerk in de regio neemt dus verder toe. Een gemiddelde woning heeft circa 5 verplaatsingen per dag. Bij een groei van 900 woningen betekent dat dus circa 4500 extra vervoersbewegingen per dag in onze gemeente.

Naast de 'eigen' woningbouw wordt er in de directe omgeving van Montfoort ook hard gewerkt aan het vergroten van de woningvoorraad. In de direct omliggende kernen gaat het niet om hele grote ontwikkellocaties maar ten zuiden van de A12 wordt wel gewerkt aan de ontwikkeling van Rijnenburg. Dit nieuwe stadsdeel van Utrecht moet ruimte gaan bieden aan 25.000 woningen zorgt daarmee ook voor de nodige extra mobiliteit in, van en naar de regio.

3.2 Meer werkgelegenheid

Montfoort heeft een gunstige positie voor werkgelegenheid nabij grotere gemeenten als Utrecht en Woerden. Met bedrijventerreinen IJsselveld, Heeswijk en Krikkeburg laat de gemeente Montfoort zien dat er ook in de gemeente veel werkgelegenheid is. Deze bedrijventerreinen zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor 48% van de werkgelegenheid in onze gemeente. De maakindustrie, bouw, detailhandel en gezondheidssector hebben het grootste aandeel in de economische van Montfoort (Handelsregister KVK, 2023).

Het aantal ontwikkelingen van vestigingen blijft net zoals in de rest van Nederland ook in Montfoort stijgen. In 2021 waren er 1518 vestigingen en 6210 werkzame personen in onze gemeente; in 2022 waren dit 1591 vestigingen en 6550 werkzame personen. Dit is een groei van 4,8% vestigingen en 5,5% werkzame personen.

Daarnaast staat er een toekomstige uitbreiding gepland (3 ha netto) van bedrijventerrein Heeswijk Oost. Deze uitbreiding zal impact hebben op de drukte van de provinciale weg en de A12 door een toename aan verkeersbewegingen van werknemers en logistiek.



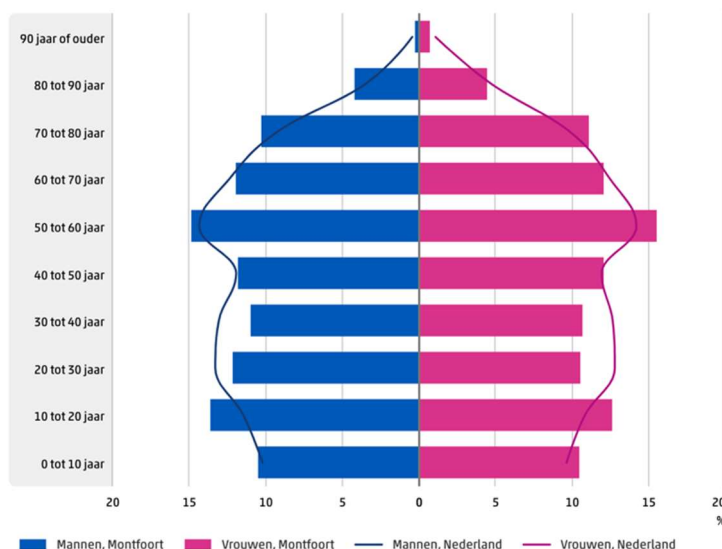
Figuur 5 geplande uitbreiding van Heeswijk-Oost



3.3 Demografische ontwikkelingen

De gemeente Montfoort heeft bijna 14.000 inwoners. De komende jaren zal dit blijven groeien met het uitzicht op de komst van nieuwe woningen. De huidige bevolkingssamenstelling van Montfoort laat zien dat er sprake is van relatief meer oudere inwoners (vanaf 50 jaar) dan jongere inwoners (tussen de 20 en 50 jaar). Daarnaast zijn er relatief veel jongeren tussen de 10 en 20 jaar. Hiermee zal de trend van vergrijzing die in heel Nederland zichtbaar is ook in Montfoort ontstaan. Ouderen blijven steeds langer in beweging, zo neemt het aantal ouderen op de fiets toe (SWOV, 2020). Dit komt onder andere door de komst van de elektrische fiets. Het is een positieve ontwikkeling voor de gezondheid van

Leeftijdopbouw, Montfoort, 2023



Figuur 6 leeftijdsbouw gemeente Montfoort

ouderen, maar hiermee zijn ze ook een kwetsbare doelgroep in het verkeer. Daarnaast vormt de bereikbaarheid van deze doelgroep een belangrijk aandachtspunt, zodat zij volledig met de samenleving mee kunnen doen en naar belangrijke bestemmingen kunnen komen, zoals familie, vereniging of zorg. Aandacht voor deze doelgroep in het mobiliteitsplan voor Montfoort is daarom van belang, zeker op het gebied van toegankelijke looproutes en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Verder doet Montfoort het op het gebied van gezondheid relatief goed. 64% van de inwoners beweegt voldoende ten opzichte van 52% in Nederland. Ook als het gaat om werk en inkomen is er minder problematiek dan gemiddeld in Nederland, zo zijn er in Montfoort relatief weinig huishoudens met een laag inkomen en is de werkeloosheid lager dan het landelijk gemiddelde.

3.4 Toerisme en beleving

Inmiddels is het inkomend toerisme weer bijna op het niveau van voor de COVID-pandemie. Bovendien is de verwachting dat het aantal toeristen dat naar Nederland komt verder toeneemt. De vorm van toerisme verandert. We zien in Nederland verschillende trends zoals gemengd functiegebruik van locaties en pop-up evenementen. Ook is er een herwaardering van Nederland als vakantiebestemming en het ondersteunen van lokale ondernemers sinds de pandemie. Montfoort is met de aanwezigheid van interessante historie en ligging aan de Hollandsche IJssel een mooie bestemming voor toeristen. Ook biedt het gebied gezelligheid door diverse horecagelegenheden. Daarnaast trekt Montfoort veel recreatief vaarverkeer, wat op land vervolgens ook weer tot extra verplaatsingen zorgt wanneer deze recreatieve vaartuigen aanmeren of bezoek ontvangen. In dit mobiliteitsplan kijken we alleen naar de zogenaamde droge infrastructuur en niet naar bewegingen over water.

Toeristen hebben een ander verplaatsingspatroon dan andere typen reizigers. Zo wordt er vooral gereisd in weekenden en vakantieperiodes. Op dit soort momenten kan drukte zorgen voor knelpunten. Recreatieve fietsers nemen, anders dan utilitaire fietsers, eerder routes waarbij beleving een belangrijk aspect is. Hierbij speelt de koppeling met toeristische locaties, zoals historische punten een grote rol. Ook is het landelijke knooppunten netwerk een veelgebruikte manier om recreatieve routes aan te geven.



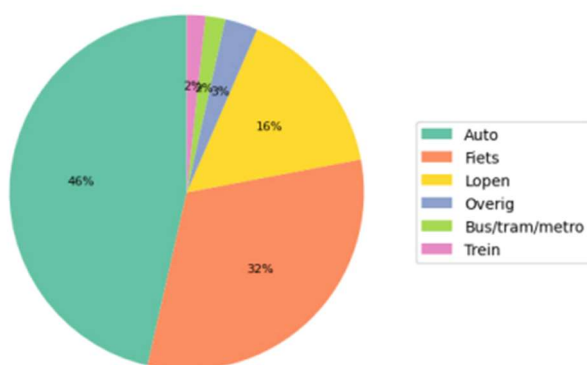
4. MOBILITEIT IN MONTFOORT

Om een visie en plan te maken voor de mobiliteit tot aan 2035, is het van belang om te weten waar we op dit moment staan. Vervolgens gaan we in op de lokale ontwikkelingen waarmee we rekening moeten houden? Ook lichten we toe wat onze inwoners belangrijk vinden als het gaat om mobiliteit. Tot slot eindigen we met de opgave waar we nu voor staan in onze gemeente.

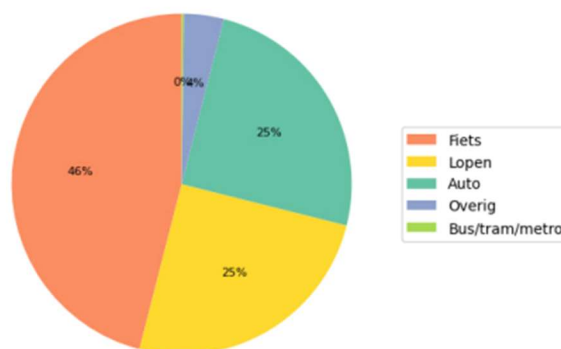
4.1 Mobiliteitsprofiel, hoe verplaatst men zich in Montfoort?

Modal split

In onderstaande figuren 7 en 8 is de modal split (verdeling van vervoerwijzen) van Montfoort weergegeven. Inwoners van Montfoort maken het meest gebruik van de auto, maar tot 7,5 kilometer is de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel. In vergelijking met andere gemeente met dezelfde stedelijkheid als Montfoort blijkt dat er in Montfoort relatief veel gebruik wordt gemaakt van de fiets. Tot 7,5 kilometer wordt er ongeveer 10% meer gefietst en in totaal wordt er ongeveer 6% meer gefietst in Montfoort ten opzichte van vergelijkbare gemeenten (zie tabel 1).



Figuur 8 Modal split totaal



Figuur 7 Modal split tot 7,5 km

Modal split vergelijking gemeenten				
Modaliteit	Montfoort (totaal)	Vergelijkbare gemeenten (totaal)	Montfoort (tot 7,5 km)	Vergelijkbare gemeenten (tot 7,5 km)
Auto	46,4%	53,5%	24,9%	39,1%
Fiets	31,5%	26,2%	46%	36,3%
Lopen	15,5%	14,2%	25,1%	21,9%
BTM (bus, tram, metro)	1,8%	1,2%	0,2%	0,3%
Trein	1,7%	1,4%	-	0%
Overig	3%	3,4%	3,8%	2,4%

Tabel 1 Modal split vergelijking gemeenten



4.2 Mobiliteitsnetwerk, wat hebben we?

Autoverkeer & deelmobiliteit

Rondom Montfoort, Linschoten en Achthoven West liggen een aantal belangrijke wegen. De provinciale weg N228 loopt midden door Montfoort en langs Achthoven West en de provinciale weg N204 loopt langs de kernen Montfoort en Linschoten. Daarnaast is de N204 de belangrijkste toegangsweg tot bedrijventerrein IJsselveld. Beide wegen zijn belangrijk voor verkeer richting Woerden en Utrecht en om van en naar de A12 of de A2 te rijden. Door het gebied loopt geen snelweg.

Het gemiddelde autobezit in Montfoort ligt op 1.2 auto per huishouden (CBS, 2020). Dit ligt hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 1 auto per huishouden. Het autobezit in Montfoort ligt in lijn met omliggende gemeenten zoals Lopik (1.3 auto per huishouden), Oudewater en Bodegraven-Reeuwijk (beiden 1.1 auto per huishouden). Uit cijfers van de Klimaatmonitor 2023 van RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) blijkt dat er in Montfoort ongeveer 15 elektrische auto's zijn per 1000 inwoners. Dit ligt onder het Nederlandse gemiddelde van 19 elektrische auto's per 1000 inwoners.

Er is een hoge parkeerdruk in de historische kern van Montfoort maar ook in de verschillende wijken van Montfoort en Linschoten. De doorgang op de wegen en in de voetgangersgebieden wordt vaak belemmerd door geparkeerde auto's (zie ook §2.4 voor de knelpunten die bewoners hebben aangedragen). Daarnaast levert deze situatie problemen op voor de bereikbaarheid van hulpdiensten, zeker in de smalle straten van de historische kern.

Van deelmobiliteit is in de gemeente Montfoort op dit moment geen sprake. Wel heeft er een pilot in Linschoten plaatsgevonden maar die is vanwege onvoldoende animo gestopt.

Openbaar Vervoer

Het ov in Montfoort en Linschoten valt binnen de concessie van Provincie Utrecht. Het ov-netwerk in de regio Montfoort en Linschoten bestaat uit de volgende busverbindingen:

- Buslijn 5: Woerden, Station – Montfoort, Keizerrijk (via Linschoten)
- Buslijn 107: Utrecht, CS – Gouda (via Montfoort)
- Buslijn 504 IJsselstein, Binnenstad – Montfoort, Groen
- Buslijn N7 (nachtbus): Utrecht, Oorsprongpark – Oudewater, J. J. Vierbergenweg (via Montfoort)
- SyntusFlex Woerden opereert op afroep tussen Woerden station en Linschoten

De provincie Utrecht heeft categorisering gegeven aan verschillende ov-haltes in het mobiliteitsprogramma 2019-2023, zie figuur 9. De meeste verplaatsingen vanuit Montfoort zijn naar Utrecht Centraal Station. Daarnaast is IJsselstein binnenstad het dichtstbijzijnde lokale knooppunt voor Montfoort en Woerden het dichtstbijzijnde regionale knooppunt. Gemeente Montfoort heeft geen eigen treinstation en ligt ongeveer 7 kilometer van het dichtstbijzijnde treinstation af (CBS, 2020). Hierdoor zijn inwoners voor langere reizen met het ov genooddaakt over te stappen om langere verplaatsingen met het ov te maken en is de gemeente sterk afhankelijk van het busvervoer.

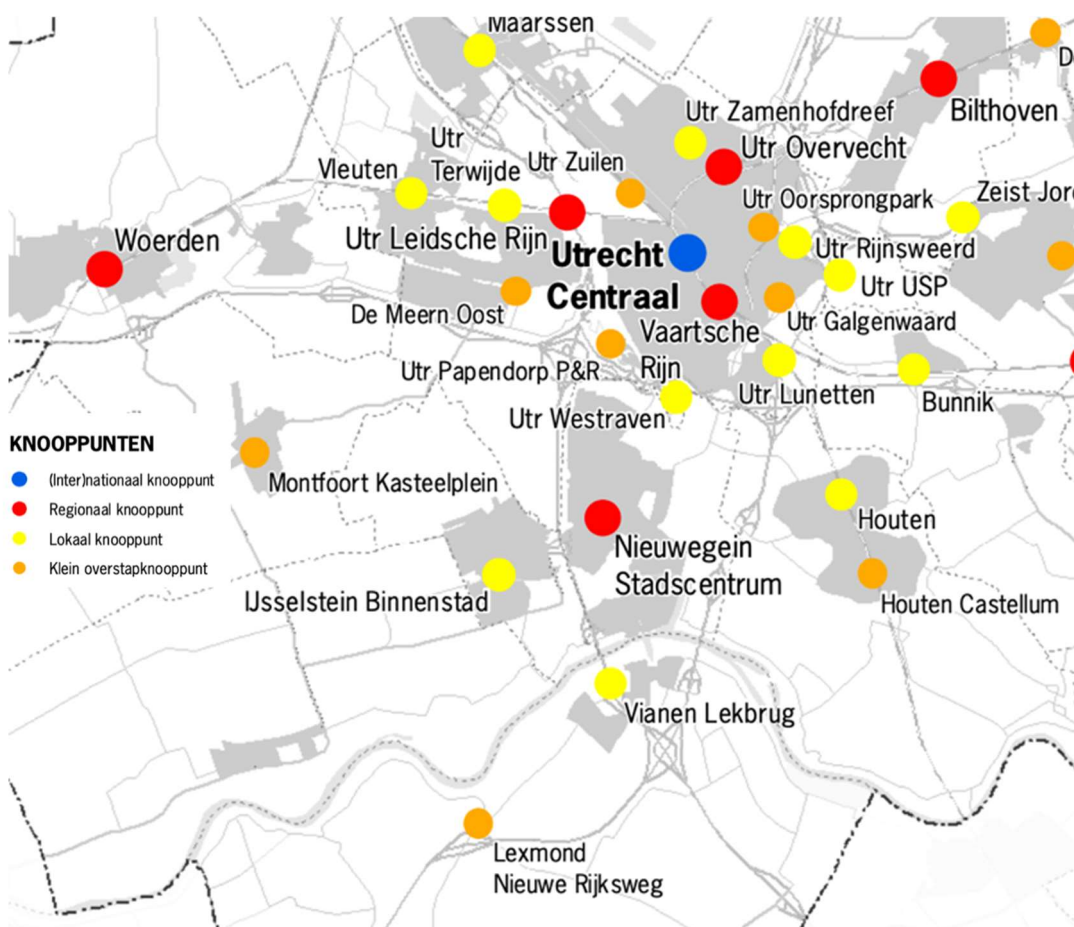
De ontwikkelingen in Rijnburg kunnen een gunstig effect hebben op het aanbod aan ov-voorzieningen in de directe omgeving van Montfoort. De ontwikkeling van een hoogwaardige ov-verbinding van Rijnburg richting Utrecht (CS) die makkelijk toegankelijk is vanuit Montfoort kan een stimulans betekenen voor het (deels) gebruiken van ov van de Montfoorters voor hun verplaatsingen. Van Rijnburg is op het moment van opstellen van dit Mobiliteitsplan nog geen nadere uitwerking bekend.



Op dit moment werkt de provincie Utrecht aan een U-liner concept. Met de nieuwe U-liner richting Utrecht wil de provincie de halte Kasteelplein in Montfoort samengevoegd worden met de halte Heeswijkerpoort. De halte Heeswijkerpoort wordt daarbij geüpgradede tot knooppunt en krijgt een kwaliteitsimpuls met verschillende voorzieningen.

De meeste bushaltes in de gemeente liggen langs de provinciale wegen en zijn door een slechte oversteekbaarheid van deze wegen niet altijd makkelijk toegankelijk. Ook is sociale veiligheid bij de haltes een aandachtspunt.

In Linschoten is aan de Noord Linschoterdijk een belangrijk TOP (toeristisch overstappunt) waar bezoekers de auto parkeren en wandelend of te fiets verder gaan over de recreatieve routes. Er is de ambitie om deze TOP door te ontwikkelen tot ov-knooppunt maar er zijn op dit moment nog geen concrete plannen voor.



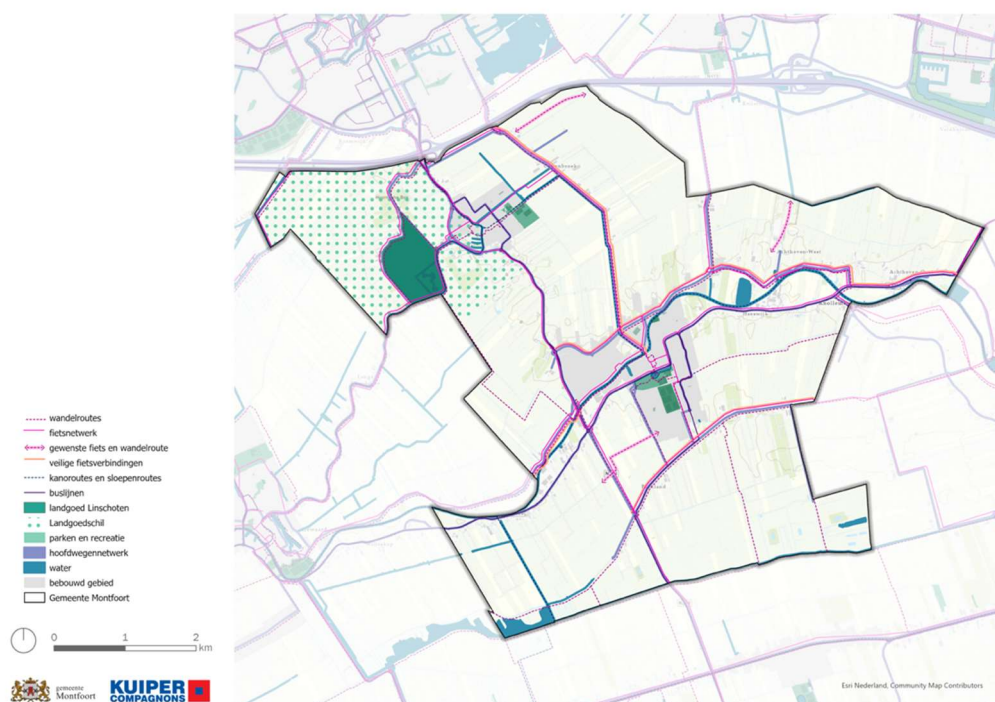
Figuur 9 ov knooppunten Provincie Utrecht (mobiliteitsprogramma 2019-2023)

Ter aanvulling op het openbaar vervoer draagt de gemeente Montfoort bij in initiatieven zoals regiotaxi, de SWOM auto van de Stichting Welzijnsondersteuning Montfoort/Linschoten, een lokale bus in Linschoten, leerlingen vervoer en vervoer van en naar dagbesteding. Deze vervoer op maat oplossingen zijn niet vastgelegd in een concessie en worden ook niet beheerd door de gemeente maar zij levert wel een bijdrage.



Fietsverkeer

Door en rondom de kernen van Montfoort lopen verschillende fietspaden die zijn aangesloten op het landelijke fietsknooppunten netwerk. Langs drukke N-wegen liggen vrijliggende fietspaden, maar op de meeste straten delen fietsers de rijbaan met de auto, zoals op de Mastwijkdijk, Blindeweg, Cattenbroekdijk, Wederiksingel, Blokland, De Bleek, Laan van Rapijnen, Korte Linschoten en het centrum van Montfoort. Enkele van deze wegen zijn onderdeel van het regionale fietsnetwerk. Daarnaast vormt de N228 een barrière door de kern Montfoort, die de fietser op enkele plekken kan oversteken. Bedrijventerreinen hebben meestal weinig tot geen fietsinfrastructuur – de gemeente Montfoort is hierop geen uitzondering. Hoewel er wel een vrijliggend fietspad richting het bedrijventerrein IJsselveld loopt, zijn op het bedrijventerrein zelf geen vrijliggende fietspaden en op sommige locaties zelfs geen fietsstroken. De fietser deelt hier de weg met het vrachtverkeer.



Figuur 10 het regionale fietsnetwerk, wandelroutes en hoofdwegennetwerk, Omgevingsvisie gemeente Montfoort.

In de fietsstad verkiezingen 2020 van de Fietzersbond krijgt Montfoort een score van 3,3 op een schaal van 5, waarmee de gemeente net onder gemiddeld scoort. De fiets is een vaak gebruikt vervoermiddel in Montfoort.

Hierover later meer. Tot slot is het belangrijk om te melden dat er binnen fietsafstand (tot 15 km) verschillende steden rondom de kernen van Linschoten en Montfoort liggen.

Bestemming	Fietsafstand
Montfoort – Linschoten	Circa 6 kilometer
Woerden	5 a 10 kilometer
Utrecht	10 a 20 kilometer
Lopik	Circa 10 kilometer
Harmelen	Circa 8 kilometer
Oudewater	Circa 8 kilometer
IJsselstein	10 a 15 kilometer
Benschop	7 a 12 kilometer

Tabel 2 Fietsafstanden naar omliggende kernen



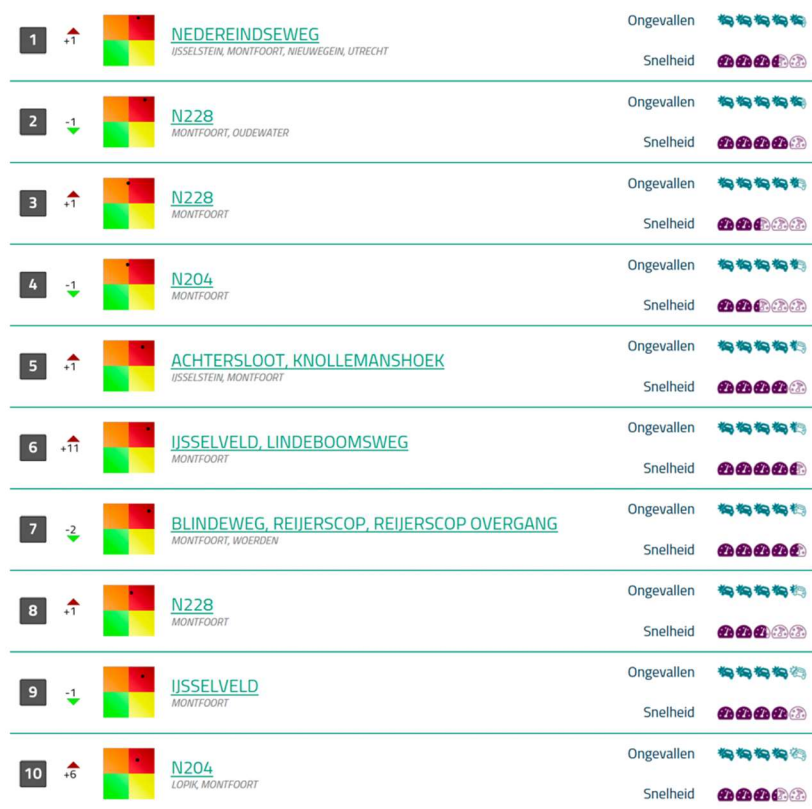
Lopen

De voetganger kan in de gemeente Montfoort recreatief wandelen via het wandelnetwerk. De weg wordt echter vaak gedeeld met auto en fiets, waardoor paden als onveilig worden ervaren. Ook in de kernen is vaak weinig ruimte voor de voetganger. Vooral binnen de kernen zijn de trottoirs smal en is er niet altijd voldoende ruimte voor de voetganger. Geparkeerde auto's blokkeren vaak de doorgang voor scootmobielgebruikers, bewoners in een rolstoel of met een kinderwagen.

4.3 Verkeersveiligheid

In de verkeersveiligheidsrapportage van 2017 tot 2022 is de balans voor een tijdsperiode van 5 jaar opgemaakt voor Montfoort. In deze periode zijn 4 verkeersdoden, 69 verkeersgewonden en 226 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente. Meer dan de helft van de verkeersslachtoffers valt in de categorie kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietzers). In de rapportage zijn de tien meest onveilige trajecten en kruispunten opgenomen. Vijf van de tien locaties zijn N-wegen en dus in beheer van de provincie. De gemeente heeft weinig invloed op deze locaties. Wel zijn er vorig jaar aanpassingen doorgevoerd op de N228, waardoor de verkeerssituatie is verbeterd. De overige vijf locaties vallen onder beheer van de gemeente. Sinds 2022 is het traject IJsselveld, Lindeboomsweg gedeeltelijk aangepakt.

De gemeente Montfoort heeft echter geen meerjarig beleid vastgesteld op verkeersveiligheid. De aanpak vindt veelal ad-hoc plaats. Ook is er momenteel geen jaarlijks budget beschikbaar gesteld voor gedragscampagnes en educatie rondom verkeersveiligheid.



© 2022 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (juni 2022) en ongevallen (Q3 2017 t/m Q2 2022)

Figuur 11 De 10 meest onveilige trajecten en kruispunten volgens de verkeersveiligheidsrapportage uit 2022.

Het aantal verkeersongevallen ligt in Montfoort lager dan het landelijk gemiddelde (zie figuur 10). In 2021 zijn er ongeveer 230 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Montfoort. Daar tegenover staat dat ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde een groter gedeelte van de verkeersongevallen in Montfoort een dodelijke afloop heeft of leidt tot een opname in het ziekenhuis (SWOV, 2021).



Verkeersongevallen per 100.000 inwoners



SWOV | 2017 - 2021

Figuur 12 Verkeersongevallen Montfoort en Nederland

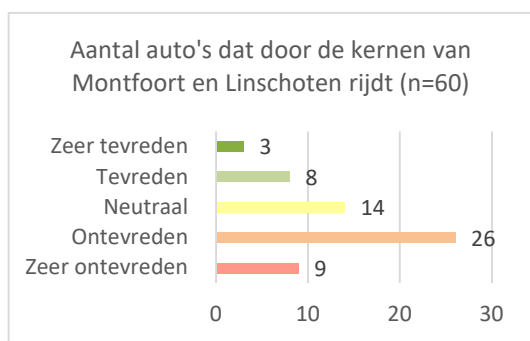
4.4 Wat vinden inwoners belangrijk op het gebied van mobiliteit?

Naast gesprekken met regionale partners en organisaties hebben we een vragenlijst uitgezet onder inwoners van de gemeente en hebben we ze ook gevraagd om op een kaart aan te geven waar zij knelpunten ervaren of kansen zien voor het verkeer in de gemeente.

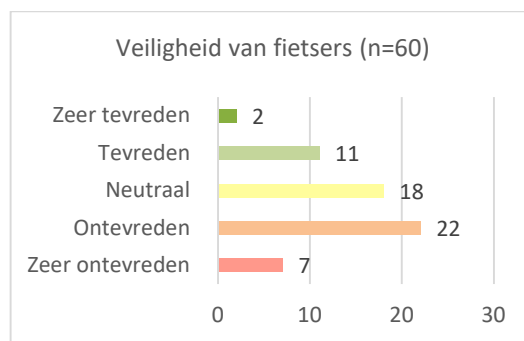
Vragenlijst

Online zijn er stellingen over verkeer uitgezet onder inwoners. De volledige resultaten van de vragenlijst kunt u zien in bijlage 1. Het uitzetten van de vragenlijst heeft geleid tot reacties van 60 inwoners. Met dit aantal reacties kunnen we geen betrouwbare uitspraken doen voor heel de gemeente Montfoort. Desondanks geven de resultaten een indicatie van wat inwoners die hun mening hebben uitgebracht belangrijk vinden. Het eerste deel van de vragenlijst ging over de huidige situatie. Daaruit komen de volgende belangrijkste conclusies:

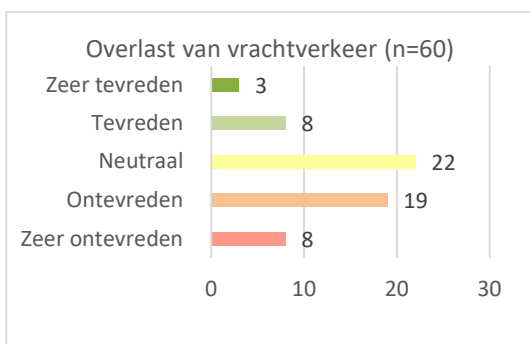
- **Auto:** Een aanzienlijk gedeelte van de respondenten is ontevreden over het aantal auto's dat door de kernen van Montfoort en Linschoten rijdt (zie figuur 13).
- **Fiets:** Een iets groter deel van de respondenten is ontevreden over de veiligheid van de fietsers (zie figuur 14).
- **Overlast:** Ongeveer de helft van de respondenten staat neutraal tegenover potentiële overlast van bedrijfswagens, vrachtverkeer of landbouwverkeer. Wel zijn er meer respondenten ontevreden dan tevreden ten opzichte van dit thema (Zie figuur 15)
- **Voetganger:** Een ruime meerderheid van de respondenten is ontevreden over de huidige situatie voor voetgangers in de gemeente, dit gaat over ruimte voor voetgangers, veiligheid van voetgangers en toegankelijkheid van de binnenstad (Zie figuur 16)
- **Verkeersveiligheid:** Een meerderheid van de respondenten geeft aan een neutrale mening over dit thema te hebben (Zie figuur 17). Opvallend is dat de meerderheid van de punten op de kaart wel over dit thema gaan.
- **Openbaar vervoer:** Respondenten zijn overwegend neutraal over het thema ov (zie figuur 18).



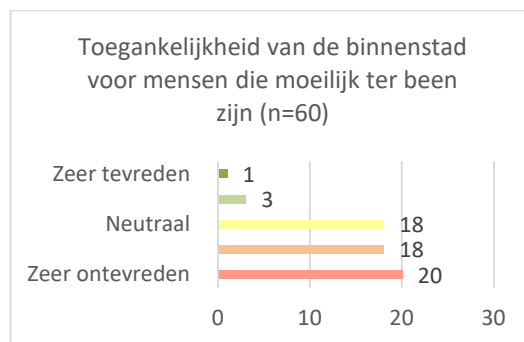
Figuur 13 aantal auto's in de kernen



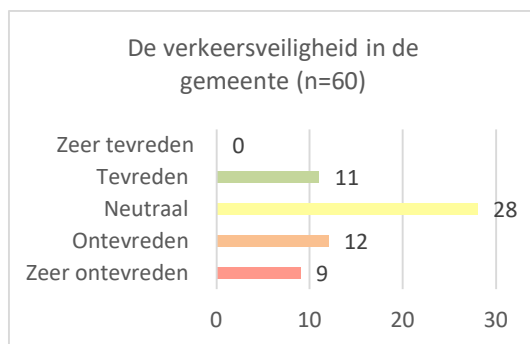
Figuur 14 Veiligheid van fietsers



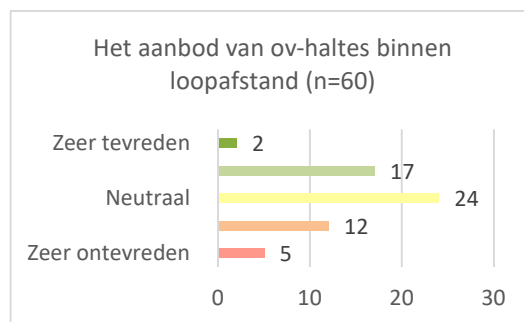
Figuur 15 Overlast van vrachtverkeer



Figuur 16 Toegankelijkheid binnenstad



Figuur 17 Verkeersveiligheid

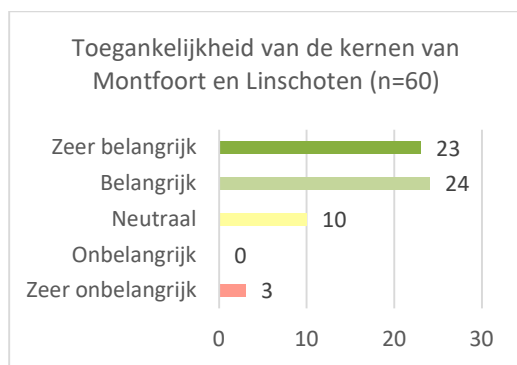


Figuur 18 Aanbod ov-haltes

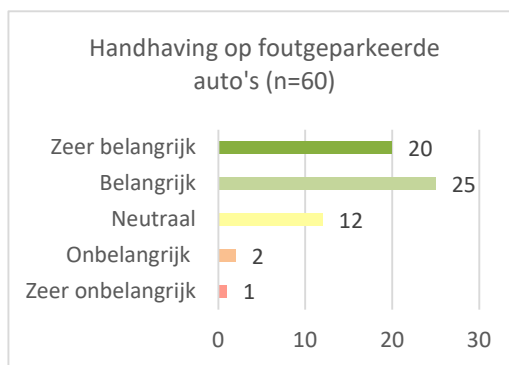
Het tweede deel van de vragenlijst ging over de toekomstige situatie. Voor de toekomst van Montfoort vinden inwoners drie thema's het belangrijkste (Zie figuren 17, 18 en 19):

- Toegankelijkheid in de kernen van Montfoort en Linschoten
- Handhaving op foutgeparkeerde auto's
- Stimulering van fietsgebruik

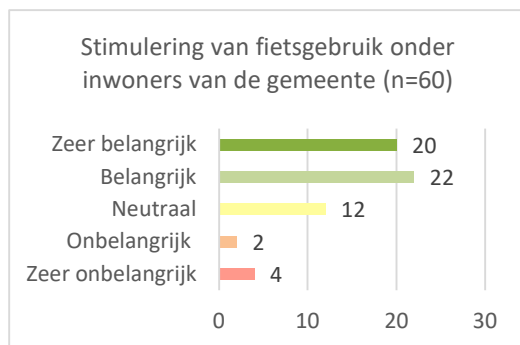
Verder worden ov, (sociale) veiligheid voor fietsers en wandelaars en het verbeteren en verbreden van fietspaden als belangrijk of zeer belangrijk ervaren.



Figuur 19 Toegankelijkheid van de kernen



Figuur 20 Handhaving op geparkeerde auto's



Figuur 21 meer stimulering fietsgebruik

Op de kaart

In totaal hebben zijn er door bewoners 123 punten aangegeven, via [deze link](#) zijn alle punten te zien. Er zijn een aantal thema's die regelmatig terugkomen, namelijk veiligheid, parkeren, wandelen en fietsen.

Veiligheid

De meeste punten op de kaart gaan over veiligheid. Een belangrijk knelpunt volgens inwoners zijn kruispunten met onoverzichtelijke situaties (bijvoorbeeld door geparkeerde auto's). Verder is gemotoriseerd verkeer dat de snelheidslimiet overschrijdt een irritatiepunt en zijn er verschillende wegen met scherpe bochten. Deze bochten in combinatie met geparkeerde auto's en drukte zorgt voor gevaarlijke situaties.

Auto parkeren

Op de kaart worden een aantal locaties aangewezen waar geparkeerde auto's langs de weg zorgen voor onhandige of onoverzichtelijke situaties voor fietsers. Ook ziet men op sommige plekken liever minder geparkeerde auto's. Tegelijkertijd zijn er locaties waar inwoners vinden dat er te weinig parkeerplekken zijn.

Lopen & fietsen

Voor lopen is het belangrijkste onderwerp de toegankelijkheid. Veelal zijn trottoirs te krap en zijn er obstakels op het voetpad. Hierdoor zijn wegen niet goed begaanbaar in de gemeente. Verder wordt in sommige gevallen het voetpad gebruikt door de fietser, wat inwoners onveilig vinden. Ook geven inwoners locaties aan waar zij een voetpad wensen. Op het gebied van fietsen wordt naast verkeersveiligheid aangegeven dat het niet prettig voelt om de weg te delen met de auto en dat verkeerslichten soms lang op rood staan.



4.5 De opgave voor de gemeente Montfoort

Op basis van de voorgaande uiteenzetting van beleid, trends en de huidige stand van zaken zien we dat het huidige mobiliteitssysteem van de gemeente Montfoort in de toekomst niet langer houdbaar is. Met de groeiende bevolking, woningbouw en uitbreiding van werkgelegenheid zullen er alleen maar meer verplaatsingen in onze gemeente komen. Het is in dit toekomstbeeld niet langer mogelijk om de positie van de auto te behouden zoals we nu gewend zijn. De druk op de openbare ruimte is groot en zeker de geparkeerde auto neemt in de kernen veel kostbare ruimte in beslag. Met een gemiddeld autobezit van 1,2 zien we dat veel bewoners in Montfoort over een tweede (of zelfs derde auto) beschikken. Echter is het in veel wijken en in de binnenstad niet mogelijk om al deze auto's – en bezoekers – van een parkeerplek nabij de deur te voorzien.

Om tot een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitssysteem te komen is het dan ook noodzakelijk om alternatieven voor de auto beter toegankelijk en aantrekkelijker te maken. En om alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken, zijn er veranderingen nodig in onze gemeente. De fietser en voetganger hebben op dit moment nog niet overal een veilige, comfortabele en toegankelijke plek op de weg. Het openbaar vervoer is voor veel van onze inwoners nog niet een volwaardige vervanger van de eigen auto. Frequentie, betrouwbaarheid en toegankelijkheid van haltes zijn hier nog knelpunten.

Tot slot zien we dat trends zoals vergrijzing ertoe leiden dat alternatieven voor de auto, zoals openbaar vervoer, fiets en lopen, des te belangrijker worden om onze inwoners langer zelfstandig te laten reizen en mee te laten doen in de samenleving.



5. VISIE MOBILITEIT 2035

De gemeente Montfoort is in 2035 een leefbare, gezonde en bereikbare gemeente. De gemeente heeft een vitale kern met een prettige omgeving voor inwoners, werknemers en bezoekers om te bezoeken en te verblijven. De gemeente maakt een mobiliteitstransitie richting een duurzaam en verkeersveilig mobiliteitssysteem, waarbij de bereikbaarheid van het gebied voorop staat. Om een duurzaam en veilig mobiliteitssysteem te bereiken werken we vanuit het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Ov, Mobility as a Service, Privéauto. Hierbij geven we prioriteit aan actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en stimuleren we deze op de korte afstand. Vervolgens komt het openbaar vervoer en MaaS en pas op de allerlaatste plek staat de privé auto in deze visie. Dat betekent niet dat de auto niet welkom is, maar wel dat we alternatieven voor de auto stimuleren en waar nodig het autogebruik ontmoedigen, zoals in de kernen.

Om te zorgen dat Montfoort in 2035 een bereikbare gemeente is investeren we in het verbeteren van bestaande netwerken (ov, fiets) en efficiënt ruimtegebruik. Bereikbaarheid wordt een voorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen.

- De kernen zijn goed bereikbaar, van en naar de kern is het mogelijk om met alle modaliteiten te reizen, waarbij op de korte afstand de nadruk ligt op fietsen en lopen. Kortparkeren in de binnenstad is beperkt mogelijk en fietsparkeren en looproutes worden goed gefaciliteerd. Het zwaartepunt voor het langparkeren in de binnenstad van Montfoort ligt aan de randen van het historisch centrum.
- De basis van het ov-netwerk blijft hetzelfde, maar de kwaliteit en betrouwbaarheid is verbeterd. De bussen rijden op tijd en met vaste frequentie. Naar de provincie wordt gelobbyd voor hoogwaardige lijnen, het overeind houden van het huidige lijnennet en een uitbreiding van het ov-netwerk.
- Werkgelegenheid is goed bereikbaar in onze gemeente en biedt daarmee een aantrekkelijke werkplaats voor bewoners binnen en buiten onze gemeente. Iedere werknemer moet altijd veilig en bij voorkeur duurzaam (lopen, fiets, ov) op zijn of haar werk kunnen komen; in de kernen en op de bedrijventerreinen.
- De gemeente faciliteert deelmobiliteit via aanbieders in de gemeente, maar organiseert het niet. Wel denken en praten we op regionaal niveau mee over het uitbreiden van deelmobiliteit.
- Bij nieuwe voorzieningen of woongebieden is er aan de voorkant nagedacht over mobiliteit waardoor de gebieden goed bereikbaar zijn. Afhankelijk van de locatie van de ontwikkeling kunnen er aanvullende eisen voor parkeren op eigen terrein of juist in de omgeving gesteld worden.

Als we in 2035 een gezonde gemeente willen zijn kiezen we voor duurzame en actieve mobiliteit.

- We werken volgens het STOMP-principe. Op korte afstanden en binnen de kernen worden inwoners en bezoekers gestimuleerd en verleid om vaker te kiezen voor gezonde actieve vervoerswijzen zoals lopen en fietsen door het verbeteren van bestaande voorzieningen voor deze modaliteiten.
- Bij ov-haltes is het parkeren van de fiets goed gefaciliteerd en er zijn toegankelijke en prettige looproutes van en naar haltes.
- We breiden het laadpalennetwerk uit om elektrisch rijden te faciliteren.

Om in 2035 een leefbaar Montfoort te behouden investeren we in verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Iedere inwoner van Montfoort heeft de mogelijkheid om veilig en prettig te kunnen reizen van en naar de gemeente en binnen de kernen.

- Er is geen doorgaand verkeer meer door de historische binnenstad van Montfoort en de kern Linschoten waardoor een prettig verblijfsgebied ontstaat. Bezoekersparkeren is georganiseerd aan de randen van de kernen.
- Belangrijke voorzieningen en beide kernen zijn te voet goed toegankelijk voor iedereen. De loopbaarheid binnen de gemeente is verbeterd door het tegengaan van obstakels op looproutes met daadkrachtig parkeerbeleid voor auto en fiets.



6. BELEIDSUITGANGSPUNTEN

Om de visie uit het voorgaande hoofdstuk te bereiken hanteren we verschillende beleidsuitgangspunten. Alle punten uit de visie zijn onder te verdelen in de vijf verschillende thema's:

- Bereikbaarheid
- Veiligheid en leefbaarheid
- Duurzaamheid
- Toegankelijkheid
- Parkeren

In dit hoofdstuk beschrijven we de beleidsuitgangspunten verdeeld over vijf actuele thema's in Montfoort. Per thema behandelen we de uitgangspunten naar volgorde en prioriteit volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Ov, Mobility as a Service, Privéauto).

6.1 Thema A: Bereikbaarheid

Ambitie

Om de gemeente in de toekomst ook bereikbaar te houden gaan we nog meer inzetten op actieve mobiliteit, zoals lopen en fietsen. Op korte afstanden is Montfoort al goed bezig, er wordt al veel gefietst en gewandeld. Om deze lijn voort te zetten in de toekomst zetten we in op het faciliteren van de fiets als een volwaardig alternatief voor afstanden tot 7,5 kilometer. Bovendien is met de komst van de e-bike en speedpedelec de afstanden die binnen fietsbereik liggen groter geworden. Ook voor afstanden tot 15 kilometer is de fiets een goed alternatief op de auto. We zetten daarom in op een modal shift met het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Ov, Mobility as a Service, Privéauto). Binnen de kernen focussen we op Stappen (lopen) en op korte afstanden zetten we in op Trappen (fiets). Inzetten op deze actieve modaliteiten levert een bijdrage aan de bereikbaarheid binnen en buiten de gemeente.

Bij het ontwikkelen van nieuwe woongebieden en voorzieningen in het buitengebied nemen we het STOMP principe ook als uitgangspunt. Bij een nieuwe sportlocatie, school of woonwijk is de ruimte opgebouwd vanuit de benodigde ruimte voor lopen en fietsen. Daarnaast speelt hierbij de bereikbaarheid met ov en de auto ook een belangrijke rol. Deze voorzieningen trekken ook bezoekers aan die verder moeten reizen. Het huidige ov-aanbod ontsluit de gemeente al prima, maar we zetten in op een verbetering van de betrouwbaarheid en kwaliteit. In de toekomst onderzoeken we of deelmobiliteitsoplossingen hiervoor een passende aanvulling kunnen zijn.

Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

Vanuit de participatie is duidelijk benoemd dat binnen de kernen een beperkte ruimte is waar de verschillende modaliteiten een claim op leggen. In een aantal gevallen vinden inwoners dat de auto teveel ruimte inneemt ten opzichte van de voetganger en fietser. Tegelijkertijd vindt men het ook belangrijk dat belangrijke voorzieningen met de auto bereikbaar blijven. Dat geldt ook voor het in stand houden van het huidige openbaar vervoeraanbod.

Beleidsuitgangspunten

Het thema bereikbaarheid vullen we in met de volgende beleidsuitgangspunten:

- A1.** Rondom belangrijke voorzieningen is waar mogelijk een voetgangersvriendelijke inrichting.
- A2.** We stellen een hoofdfietsnetwerk vast tussen de kernen en belangrijke voorzieningen en realiseren nieuwe verbindingen op ontbrekende schakels.
- A3.** Op het hoofdfietsnetwerk krijgt de fiets zoveel als mogelijk voorrang op gemotoriseerd verkeer en zijn fietspaden aantrekkelijk en van hoogwaardige kwaliteit.



- A4.** Samen met de provincie en omliggende gemeenten zetten we in op verbetering van de betrouwbaarheid en kwaliteit van het huidige openbaar vervoer aanbod.
- A5.** De gemeente gaat niet zelf deelmobiliteit organiseren maar neemt een faciliterende rol op het moment dat aanbieders ook in Montfoort hun diensten willen vermarkten.
- A6.** We maken het centrum van Montfoort autoluw, door doorgaand verkeer in de binnenstad te weren.
- A7.** Voor de autobereikbaarheid maken we zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur met de N228 en N204 als primaire ontsluitingswegen voor de gemeente.
- A8.** Bij planontwikkelingen wordt aan de voorkant nagedacht over bereikbaarheid voor de verschillende modaliteiten met lopen en fietsen als eerste gebruikers.

6.2 Thema B: Veiligheid & leefbaarheid

Ambitie

In 2035 zijn er in Montfoort nul verkeersslachtoffers en de dorpscentra zijn prettige verblijfsgebieden. Om de verkeersveiligheid te verbeteren volgen we de landelijke lijn om risicogestuurd ongevallen te voorkomen en sluiten we aan bij de landelijk omarmde ambitie van nul verkeersslachtoffers uit het strategisch plan verkeersveiligheid 2030. De oversteekbaarheid van de N-wegen wordt hiervoor onderzocht. Straten worden waar mogelijk ingericht conform Duurzaam Veilig. Zo zorgen we ook dat op plekken waar dit nodig is en voldoende ruimte is gemotoriseerd verkeer wordt gescheiden van de fiets. Verkeersveiligheid komt in sommige situaties in het geding door het laden- en lossen van vrachtwagens in de binnenstad of door landbouwverkeer. In de toekomst proberen we laad- en los praktijken in de binnenstad zo in te richten dat de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers goed is meegenomen. In de buitengebieden kijken we hoe we kunnen zorgen dat het landbouwverkeer kan blijven rijden, maar de veiligheid van fietsers wordt gewaarborgd.

Het waarborgen van de veiligheid van voetgangers rondom voorzieningen is een belangrijke ambitie, maar ook de routes naar de voorzieningen toe. Hiermee wordt de loopbaarheid van de kernen verbeterd. Schoolomgevingen zijn een belangrijk aandachtspunt voor verkeersveiligheid. We zorgen dat bestaande aanrijroutes richting scholen zo veilig mogelijk ingericht worden. In de schoolomgeving zelf wordt de auto zoveel mogelijk geweerd in overleg met scholen en ouders proberen we een zo verkeersveilige mogelijke omgeving te creëren. Ook in de binnenstad van Montfoort en in Linschoten wordt de ruimte voor de auto beperkt, dringen we de geparkeerde auto terug en blijven we inzetten op dat het doorgaand verkeer zo min mogelijk door de kernen rijdt. Door alternatieven (ov, fiets, wandelen) aantrekkelijker te maken, willen we het autobezit en -gebruik reduceren. Op deze manier behouden we het dorpse karakter, behouden we de doorgang voor hulpdiensten en verbetert de leefbaarheid van de gemeente.

Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

Inwoners geven aan dat zij zich op de fiets en te voet regelmatig onveilig voelen. Dit heeft veelal te maken met de drukte op de weg en beperkte ruimte. Op smalle straten komt het onveilige gevoel met name doordat de weg wordt gedeeld met andere gemotoriseerd vervoer. Ook kruispunten zijn een belangrijk knelpunt. Een gedeelte van de inwoners geeft aan dat er regelmatig onoverzichtelijke situaties ontstaan door geparkeerde auto's. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en handhaving op foutgeparkeerde auto's zetten inwoners hoog op de gemeentelijke agenda.

**Beleidsuitgangspunten**

- B1** We werken met de risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid en monitoren de verkeersveiligheid.
- B2** Op basis van Duurzaam Veilig richtlijnen worden straten waar mogelijk heringericht.
- B3** We kiezen voor 30 km per uur binnen de bebouwde kom. We wijken hier alleen vanaf als dat veilig kan.
- B4** We gaan werken naar een verkeersveilige inrichting op wegen waar veel landbouwverkeer en fietsers de weg delen.
- B5** We zetten ons in voor het verbeteren van de bestaande oversteekplaatsen van de N-wegen voor zowel fietser als voetganger.
- B6** We stellen een prioritering in verkeersveiligheidsmaatregelen waarbij de fietser prioriteit krijgt.
- B7** Schoolroutes worden zo veilig mogelijk ingericht voor fietsers en voetgangers.
- B8** We behouden een leefbare binnenstad door het blijvend tegengaan van doorgaand verkeer.
- B9** We zetten in op laad- en los regels in de binnenstad waarbij de veiligheid van fietsers en voetgangers wordt gewaarborgd.

6.3 Thema C: Duurzaamheid**Ambitie**

Om de gemeente leefbaar en gezond te houden is een mobiliteitstransitie richting duurzaam reizen belangrijk. Mobiliteitskeuzes hebben een grote invloed op het klimaat. Vanuit mobiliteit dragen we actief bij aan de landelijke en provinciale ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Het uitgangspunt waarmee we werken is het STOMP-principe; we geven voorrang aan actieve en duurzame vervoerswijzen. Hierbij gaat het om het stimuleren van bewoners, maar ook bezoekers om op duurzame wijze naar onze gemeente te reizen. Daarom kijken we ook naar opwaardering van recreatieve wandelroutes en het recreatieve fietsnetwerk.

Niet alleen lopen en fietsen is duurzaam, maar ook in het ov en gemotoriseerd verkeer speelt duurzaamheid een rol. Naast inzetten op het STOMP-principe, geven we daarom ook invulling aan het stimuleren van zero emissie vervoer. Als gemeente nemen we een faciliterende rol aan en proberen inwoners te stimuleren over te stappen naar elektrische voertuigen. Om in te spelen op deze behoefte realiseren we een aantal laadpalen voor elektrische auto's. Ook zien we in de verdere toekomst potentie voor laadplekken voor de elektrische fiets.

Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

In de participatie is niet uitgebreid stilgestaan bij het thema duurzaamheid. We zien dat een gedeelte van de inwoners het wel belangrijk vindt dat hierin wordt geïnvesteerd. Een gedeelte van het thema valt samen met het stimuleren van fietsen en lopen, waar blijkt dat veel inwoners voorstander van zijn. Wat betreft deelmobiliteit en laadinfrastructuur zien we dat er neutraal wordt gereageerd op de verdere ontwikkeling hiervan.

Beleidsuitgangspunten

- C1** We zorgen voor een hoogwaardig en fijnmazig wandel en fietsnetwerk. Binnen de kernen zetten we in op o.a. autoluwe straten en fietsstraten. Buiten de kernen realiseren we goed onderhouden fiets- en wandelroutes.
- C2** We zorgen dat recreatieve wandel en fietsroutes goed onderhouden zijn en breiden deze uit waar mogelijk.
- C3** We stimuleren grote werkgevers in de regio om aan te sluiten bij Goedopweg en hun mobiliteitsbeleid te verduurzamen.
- C4** We actualiseren het beleid op voor laadpalen en nemen hierin mee dat in de toekomst eventueel een wens is voor laadplekken voor de elektrische fiets



6.4 Thema D: Toegankelijk en inclusief

Ambitie

Zo veel mogelijk mensen moeten zelfstandig mee kunnen doen in de maatschappij. Daar moet de openbare ruimte op worden ingericht. Door de drukte in de kernen krijgt de voetganger vaak niet voldoende ruimte. Ook is het lastig om met een rolstoel of kinderwagen door de binnenstad te wandelen vanwege obstakels. Om toegankelijkheid te verbeteren zetten we in op obstakelvrije trottoirs en vergevingsgezinde randen en bochten. In het ontwerpproces en bij onderhoudswerkzaamheden houden we rekening met toegankelijkheid, daarmee waarborgen we dat belangrijke voorzieningen voor iedereen bereikbaar zijn.

Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

Op het gebied van toegankelijkheid zien we dat men dit in de gemeente slecht geregeld vindt. Dit heeft te maken met niet goed begaanbare wegen, krappe trottoirs en obstakels op het voetpad. Inwoners vinden het belangrijk dat hier in de toekomst meer in wordt geïnvesteerd.

Beleidsuitgangspunten

- D1** We borgen bij uitgangspunten van thema A (Bereikbaarheid) ook toegankelijkheid.
- D2** We zetten in op obstakelvrije trottoirs in de kernen, waar geparkeerde auto's en fietsen niet langer de doorgang belemmeren.
- D3** Bij onderhoud houden we rekening met toegankelijkheid door vergevingsgezinde randen, hellingen en bochten te realiseren waar mogelijk.
- D4** Ov haltes zijn toegankelijk met prettige looproutes van en naar de halte.
- D5** We maken het openbaar vervoer aantrekkelijker door aanvullende vormen voor de first- en lastmile te stimuleren en faciliteren (zoals deur-halte vervoer, vrijwilligersinitiatieven).
- D6** In ontwerpen en herinrichtingen houden we rekening met mensen met een mobiliteitsbeperking.
- D7** We sluiten aan bij bestaande educatie- en gedragscampagnes gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers.

6.5 Thema E: Parkeren

Ambitie

Bovenstaande thema's hebben direct te maken met parkeren in de gemeente. We zien dat een gedeelte van de huidige uitdagingen voortkomt uit problematiek met parkeren. Onze ambitie is om met het parkeren bij te dragen aan een bereikbare, veilige, duurzame en toegankelijke gemeente. De druk op de openbare ruimte is groot in de gemeente, daarom moeten we in de toekomst slim omgaan met de beschikbare ruimte. Voor parkeren betekent dit dat we onderscheid gaan maken in kort parkeren en lang parkeren. In de kernen wordt het beperkt mogelijk om kort te parkeren en aan de randen is ruimte voor lang parkeerders. We gaan in overleg met horecaondernemers en kerken samen te onderzoeken hoe we het lang parkeren op afstand kunnen organiseren en stimuleren. Om te voorkomen dat geparkeerde auto's veiligheid of toegankelijkheid in het geding brengen kijken we waar het mogelijk is om parkeerplaatsen te schrappen. Ook zetten we in op handhaving op foutgeparkeerde voertuigen. Om het STOMP principe ook in dit thema toe te passen kijken we naar het verbeteren van fietsparkeren bij belangrijke voorzieningen.

Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

In het thema veiligheid en toegankelijkheid zien we terugkomen dat geparkeerde auto's wel eens voor onveilige of ontoegankelijke situaties kunnen zorgen. In deze gevallen vindt een gedeelte van de inwoners het belangrijk om foutparkeren beter te handhaven en minder ruimte te geven aan de auto op deze locaties. Tegelijkertijd is er ook verdeeldheid over parkeren. Bij een gedeelte van de inwoners heerst de wens om dichtbij voorzieningen te kunnen blijven parkeren.

**Beleidsuitgangspunten**

- E1** In de kernen, bij voorzieningen en bij ov haltes is het parkeren van de fiets goed gefaciliteerd, zodat deze niet de doorgang blokkeren voor voetgangers.
- E2** We actualiseren het parkeerbeleid en maken daarin onderscheid tussen kortparkeren en langparkeren en fietsparkeernormen op basis van de meest recente kentallen van CROW. Binnen het nieuwe parkeerbeleid gaan we ook de mogelijkheid opnemen om te werken met correcties ten behoeve van actieve modaliteiten.
- E3** Bezoekersparkeren organiseren we primair aan randen van de kernen; kortparkeren is slechts beperkt toegestaan in het historisch centrum.
- E4** We gaan proactief handhaven op foutgeparkeerde voertuigen als deze voor onveilige of ontoegankelijke situaties zorgen.
- E5** Parkeren van grote bedrijfsvoertuigen gaat in principe altijd op eigen terrein, voor ZZP'ers en kleine bedrijven is er waar nodig maatwerk mogelijk.
- E6** Bij nieuwe planontwikkelingen kijken we waar nodig naar het toepassen van parkeerregulering om alternatieve mobiliteit te stimuleren.
- E7** We zijn ons ervan bewust dat ruimte schaars is en de kosten voor parkeren drukken op de ontwikkel mogelijkheden van locaties. Maar ook de beschikbare ruimte voor gemeentelijke parkeerplaatsen neemt af. Daarom actualiseren we de parkeervisie met parkeerfonds (mogelijkheid voor afkoop van parkeerplaatsen, waarvan de gemeente openbare parkeerplaatsen realiseert) en maken deze toekomstbestendig door het introduceren van een mobiliteitsfonds (mogelijkheid voor afkoop van parkeerplaatsen, waarvan de gemeente alternatieve vormen van mobiliteit realiseert).



7. UITVOERINGSPROGRAMMA

In dit hoofdstuk lichten we op hoofdlijnen toe hoe we invulling gaan geven aan de beleidsuitgangspunten uit het vorige hoofdstuk. Per thema beschrijven we aan welke projecten we de komende jaren gaan werken, een referentie aan welke beleidsuitgangspunten dit bijdraagt, benoemen we partners die een mogelijke rol spelen en geven een globaal budget en planning. Per thema behandelen we de projecten in volgorde van het STOMP-principe om urgentie voor de voetganger en fietsers te benadrukken.

Thema A: Bereikbaarheid

Bereikbaarheid		
Projecten	Maatregelen	Budget en planning
1. Voetgangers-vriendelijke inrichting A1 & D1, D2, D3, D4, D6	Vertalen van de nieuwe Ontwerpwijzer Voetganger van het CROW naar Montfoortse maat (Handboek Openbare ruimte)	Budget: N.v.t. Planning: 2025
	Realiseren van veilige looproutes die de belangrijkste voorzieningen (winkelstraat, supermarkt, zorginstellingen, scholen en parkeren) aan elkaar verbindt. <i>(zie figuur x in hoofdstuk 6 voor looproutes en verbeterlocaties op kaart)</i>	Budget: p.m. Planning: 2025 - 2030
	Verder uitrollen aanpak Vrouwenhuisstraat, zoals opgenomen in Uitvoeringsagenda Binnenstad	Budget en planning: onderdeel van project Binnenstad.
2. Fietsnetwerk in kaart brengen A2, A3 en C1	Vaststellen doorfietsnetwerk en secundair fietsnetwerk	Budget: N.v.t. Planning: p.m.
	In beeld brengen ontbrekende schakels	Budget: N.v.t. Planning: p.m.
3. Verbeteren fietsnetwerk A2, A3 en C1	Toets op alle doorfietsroutes, zijn deze voldoende breed voor het gebruik t.o.v. intensiteit? Uitvoeringsplan opstellen voor herinrichten naar richtlijnen Duurzaam Veilig	Budget: p.m. Planning: 2025, uitvoering zoveel mogelijk aansluiten bij wegonderhoud.
	Aansluiten bij team Fiets van de U10 voor het regionaal doorontwikkelen van doorfietsroutes op kwaliteit, beleving en aantrekkelijkheid	Budget: N.v.t. Planning: doorlopend
	Inventarisatie knelpunten op secundaire fietsnetwerk, toets op breedte t.o.v. intensiteit. Uitvoeringsplan opstellen voor herinrichten naar richtlijnen Duurzaam Veilig	Budget: N.v.t. Planning: doorlopend
	Verkenning naar de aanleg voor nieuwe fietsroutes tussen de volgende locaties:	Budget: p.m. Planning: 2025 - 2035
	1. Nieuwe fietsverbinding in Linschoten: vanaf Weidepad, langs de Montfoortsevaart richting het nieuw te ontwikkelen park Rapijnen, voor een goede ontsluiting van deze nieuwbouw 2. Nieuwe Zandweg – Dorpsstraat – Korte Linschoten Oostzijde opwaarderen tot hoofdfietsas, bijv. door middel van fietsstraat. Voor een aantrekkelijke fietsroute langs horecavoorzieningen in Linschoten 3. Cattenbroekerdijk, verkenning veilig maken bestaand tracé, voor een veiligere fietsroute voor scholieren	



	4. Verlengen fietspad Reijerscop naar het westen, met een aansluiting op de Cattenbroekerdijk. Hiermee realiseren we een oost-west verbinding waar nu een fietsroute ontbreekt. 5. Opwaarderen fietsroute Blokland – Oude Wetering (onverplicht fietspad), naar volwaardig fietspad conform richtlijnen van Duurzaam Veilig, In overleg met gemeente IJsselstein. 6. Opwaarderen fietspad Molenvliet, naar richtlijn van Duurzaam Veilig. <i>(zie figuur 8 in hoofdstuk 4 voor fiets- en wandelroutes)</i>	
4. Historische kern Montfoort autoluw maken A6, B8, E2	- Hoogstraat en Keizerstraat autoluw maken	Budget: p.m. Planning: onderdeel project Binnenstad
	Opstellen parkeervisie met parkeerregime voor bezoekersparkeren (zie ook thema Parkeren)	Budget: p.m. Planning: 2025/2026
	De gemeente gaat de visie voor de binnenstad evalueren en samen met de hiervoor nodige mobiliteitsbehoefte een nieuwe visie ontwikkelen.	
5. Verbeteren betrouwbaarheid en kwaliteit ov A4, D4, E6	Aangesloten blijven bij provincie Utrecht en ontwikkeling van Vervoersplan; lobby voor behoud van bestaande lijnen en uitbreiden huidig busnetwerk	Budget: n.v.t. Planning: vanaf 2025
	Aangesloten blijven bij ontwikkelingen van het U-liner concept van provincie Utrecht; samen met de provincie de betrouwbaarheid van het ov vergroten.	Budget: n.v.t. Planning: vanaf 2025
	'Haltetoeankelijkheid bushaltes'. Verbetermaatregelen doorvoeren op de 17 bushaltes die momenteel niet aan de CROW-normen voldoen en onvoldoende toegankelijk zijn. Deze haltes zijn in kaart gebracht tijdens een verkenning van adviesbureau Vitence uit 2023.	Budget: € 142.208,- (subsidieaanvraag ingediend bij de provincie Utrecht) Planning: 2025 - 2026
	Inventariseren van fietsparkeerbehoefte per halte en uitbreiden stallingen waar nodig met behulp van subsidiering vanuit de provincie.	Budget: gedekt vanuit de provinciale subsidie Planning: 2025 - 2026
6. Stimuleren van hubs, deelmobiliteit en aanvullend vervoer A4, A5, C2, D5	We sluiten aan bij het programma 'Goed op weg' van de provincie, om in regionaal verband te werken aan het stimuleren van deelmobiliteit en het creëren van hubs bij nieuwbouwwontwikkelingen.	Budget: p.m. Planning: Doorlopend
	Initiatieven uit de samenleving voor aanvullend vervoer ondersteunen we waar mogelijk met financiële vergoedingen.	Budget: p.m. Planning: doorlopend
7. Behouden autobereikbaarheid en veiligheid over N228 en N204 A7	De provincie voert om de 5 jaar een evaluatie uit naar knelpunten en past waar mogelijk verbetermaatregelen toe – wij leveren onze input en kennis als aanliggende gemeente.	Budget: n.v.t. Planning: elke 5 jaar
	Verbeteren inrichting Jan de Rijke laan en Ronde N228 (verantwoordelijke: provincie).	Budget: n.v.t.
	Verbetering doorstroming en snelheid reduceren door afstemming verkeerslichten (verantwoordelijke: provincie).	Budget: n.v.t. Planning: : elke 5 jaar



Thema B: Veiligheid & leefbaarheid

Veiligheid en leefbaarheid		
Projecten	Maatregelen	Budget en planning
1. Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid - infrastructureel B1, B2, B4, B5, B6, B7	Tweejaarlijkse actualisatie van de top 5 onveilige situaties	Budget: n.v.t. Planning: vanaf 2025
	Jaarlijks pakken we 2 knelpunten aan uit het verkeersveiligheidsrapport	Budget: p.m.
	In samenwerking met provincie Utrecht verbeteren oversteekplaatsen van N-wegen. We brengen knelpunten in kaart en lobbyen bij de provincie voor verbetering van deze punten.	Budget: n.v.t. Planning: doorlopend
	Samen met basisscholen en Yuverta knelpunten op schoolroutes in kaart brengen en uitvoeringsplan opstellen. We verkennen een knip in de IJsselveld – Lindeboomsweg voor groot verkeer (vergunning- of ontheffingssysteem) zodat groot doorgaand verkeer niet op de schoolroute rijdt	Budget: n.v.t. Planning: p.m.
2. Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid - verkeerseducatie B1	We sluiten aan bij landelijke of regionale programma's omtrent verkeerseducatie en verkeersveiligheid. • Geven fietstraining voor ouderen (Doortrappen) • Geven een opfriscursus voor oudere automobilisten • Faciliteren bij het verkeersexamen voor de basisscholen. • Faciliteren bij trainingen op de scholen	Budget: jaarlijks € 5000,- Planning: Jaarlijks
3. Inventarisatie GOW30 B3, C1	We verkennen – in overleg met de busvervoerder en politie – de mogelijkheden voor het doorvoeren van GOW30 voor de volgende locaties: 1. Van Rietlaan – Laan van Voorvliet – Laan van Rapijnen 2. Anne Franklaan (vanwege oversteekbaarheid voor fietsers) 3. Waarbij we onderzoeken of we de GOW30 op de Anne Franklaan kunnen doorvoeren naar Wederiksingel – Wollegras – Maarschalklaan – De Bleek 4. Waardsedijk Oost – IJsselveld (vanwege verkeersveiligheid op en rond het bedrijventerrein voor fietsers en voetgangers)	Budget: n.v.t. Planning: vanaf 2025
4. Regulieren van laden en lossen B9	Opstellen laad- en los kaders voor het historisch centrum van Montfoort (tijdvakken en toegewezen locaties).	Budget: onderdeel project Binnenstad Planning: p.m.
5. Hoofdnetwerk landbouwverkeer B4	In regionaal verband vaststellen van een landbouwverkeer netwerk, in samenwerking met U10	Budget: p.m. Planning: p.m.



Thema C: Duurzaamheid

Duurzaamheid		
Projecten	Maatregelen	Budget en planning
1. Recreatieve wandel- en fietsroutes C1, C2	In samenwerking met U10 verkenning naar het uitbreiden van recreatieve wandelroutes in de volgende zoekgebieden: 1. Heeswijk - Blokland 2. Polder Kort Heeswijk 3. Polder Schagen en den Engh (zie figuur 8 in hoofdstuk 6 voor fiets- en wandelroutes)	Budget: p.m. Planning: p.m.
	Verkenning voor het creëren van een TOP (toeristisch overstappunt) in de kern Montfoort	Budget: p.m. Planning: p.m.
	Lobby starten bij de provincie om TOP in Linschoten op te waarderen naar een ov-knooppunt.	Subsidieaanvraag bij provincie.
2. Werkgeversaankpak via 'Goed op Weg' C3	We stimuleren werkgevers op bedrijventerreinen – die dit nog niet hebben gedaan – om via Goedopweg een mobiliteitsscan uit te voeren en gebruik te maken van de mobiliteitscoach om hun mobiliteitsbeleid te verduurzamen.	Budget: p.m. Planning: p.m.
3. Actualiseren laadpalenbeleid C4	Actualiseren laadpaalvisie (2021). Herijking voor zware voertuigen en bedrijfsvoertuigen; keuze maken hoe we omgaan met laden van zware voertuigen in openbare ruimte en welke faciliterende rol de gemeente inneemt bij het realiseren van laadpalen op eigen terrein	Budget: n.v.t. Planning: 2025/26 Eens in de 5 jaar actualiseren
	Actualiseren van de laadkaart en het nemen van een verzamelverkeersbesluit.	Budget: € 1000,- eigen bijdrage. Overige kosten gedekt Provincie. Planning: 2025 - 2026

Thema D: Toegankelijk en inclusief

Toegankelijk en inclusief		
Projecten	Maatregelen	Budget en planning
1. Voetgangsvriendelijke inrichting A3 & D1, D2, D3, D4, D6	(zie Thema Bereikbaarheid)	
2. Verbeteren betrouwbaarheid en kwaliteit ov D4, E7	(zie Thema Bereikbaarheid)	
6. Stimuleren van hubs, deelmobiliteit en aanvullend vervoer D5	(zie Thema Bereikbaarheid)	
2. Doortrappen D7	We sluiten aan bij het programma Doortrappen via de Provincie	Budget: n.t.b. Planning: p.m.



Thema E: Parkeren

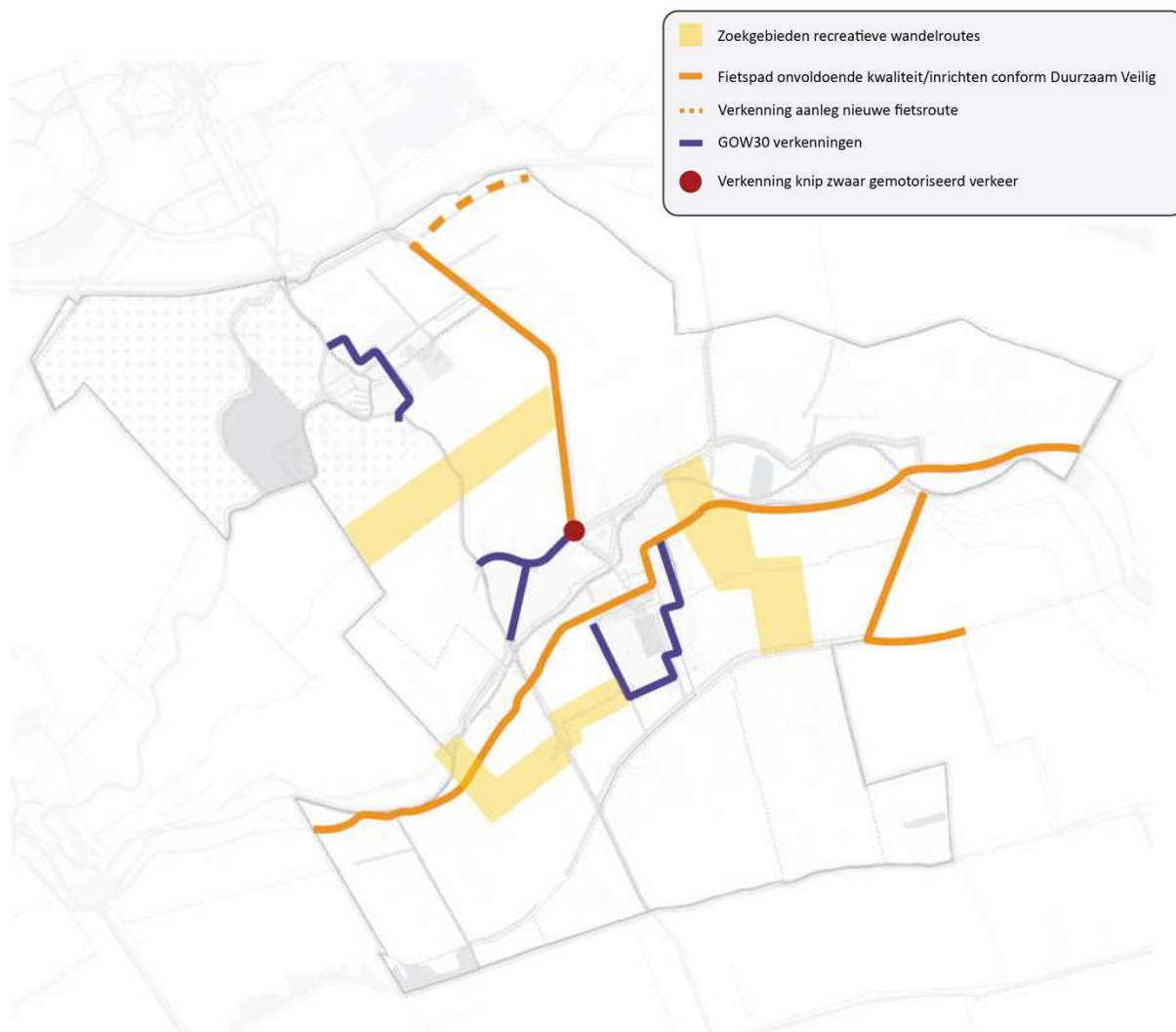
Parkeren		
Projecten	Maatregelen	Budget en planning
1. Opstellen fietsparkeerplan E1	In kaart brengen knelpunten in kernen en bij belangrijke voorzieningen (zorg, scholen, supermarkt, winkelstraten)	Budget: p.m. Planning: p.m.
	Realiseren fietsparkeervoorziening in binnenstad en bij voorzieningen	Budget: p.m. Planning: 2025 - 2026
2. Opstellen parkeervisie E2, E4, E5, E6, E7,	Parkeerdrukmeting uitvoeren voor Linschoten	Budget: p.m. Planning: 2025
	Vaststellen parkeerregulering in historische binnenstad, met de uitgangspunten: - Lang parkeren voor bezoekers naar de randen van de historische binnenstad, - binnen de historische binnenstad parkeerregime voor bezoekers.	Budget: p.m. Planning: 2026
	Actualiseren parkeernormen (2020)	Budget: N.v.t. Planning: 2025 Elke 5 jaar actualiseren
	Realiseren nieuwe parkeerterreinen aan randen van kern Montfoort, verkenning naar locaties aan Julianalaan en omgeving Parklaan en aanvullend onderzoek naar parkeermogelijkheden voor werkbussjes.	Budget: p.m. Planning: 2024 - 2025
	Afweging instellen alternatief voor mobiliteitsfonds	Budget: p.m. Planning: 2025
	Opstellen beleid t.a.v. parkeren lange voertuigen. In kaart brengen parkeerbehoefte ondernemers en vaststellen parkeerregulering bedrijfsvoertuigen op bedrijventerreinen en in woonwijken, met de uitgangspunten: - Zware voertuigen op eigen terrein - Keuze maken voor bedrijfsbussen en voertuigen van ZZP'ers	Budget: N.v.t. Planning: 2025



BIJLAGE 1 - VISUALISATIE UITVOERINGSPROGRAMMA

De onderstaande afbeeldingen geven de verschillende verkenningen uit het uitvoeringsprogramma weer op kaart.

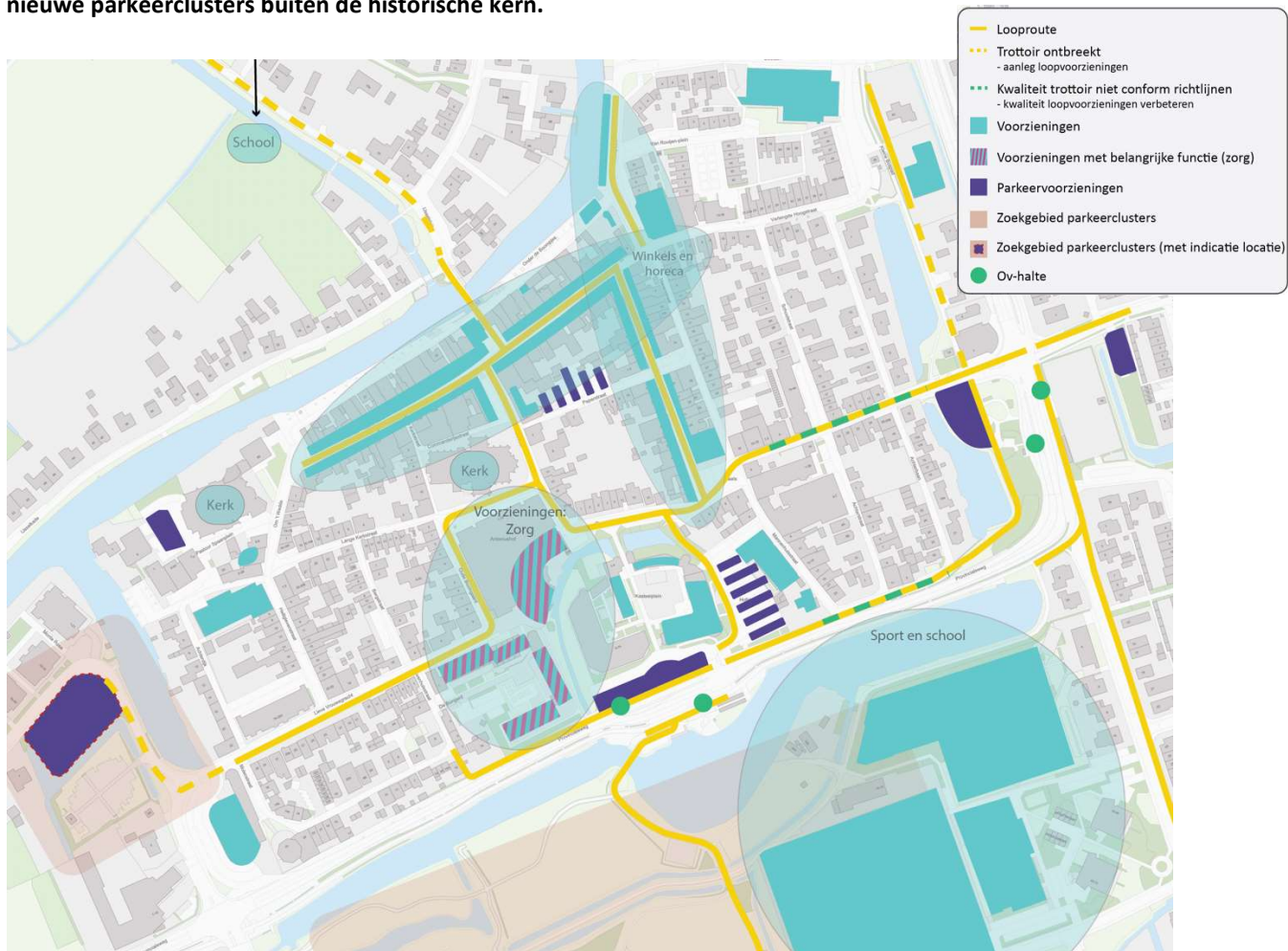
Visiekaart gemeente Montfoort – zoekgebieden recreatieve wandelroutes, te verbeteren fietspaden en GOW30 verkenningen



Figuur 22 Visiekaart zoekgebieden recreatieve wandelroutes, te verbeteren fietspaden en GOW30 verkenningen



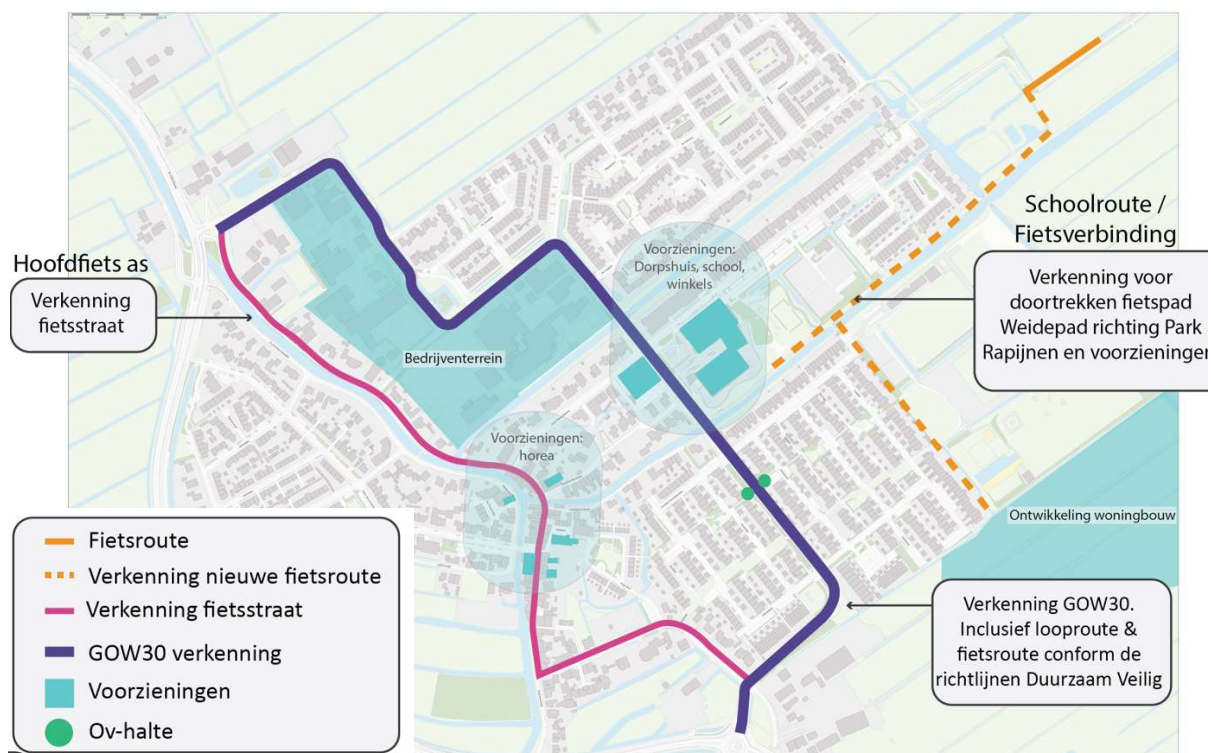
Historische kern Montfoort – (te verbeteren) looproutes tussen belangrijke voorzieningen, zoekgebieden nieuwe parkeerclusters buiten de historische kern.



Figuur 23 Historische kern Montfoort – (te verbeteren) looproutes tussen belangrijke voorzieningen, zoekgebieden nieuwe parkeerclusters buiten de historische kern



Kern Linschoten – (te verbeteren) fiets- en looproutes tussen belangrijke voorzieningen, GOW30 verkenning.



Figuur 24 Kern Linschoten – (te verbeteren) fiets- en looproutes tussen belangrijke voorzieningen, GOW30 verkenning.



BIJLAGE 2 – RESULTATEN ENQUÊTES

Tevredenheid over de huidige situatie







Waarde voor de toekomst:

