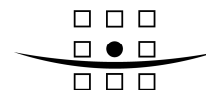


NOTA MOBILITEIT LOCHEM

KADER & DOELSTELLINGEN



A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

**HASKONING NEDERLAND B.V.
VESTIGING ENSCHEDE**

Colosseum 3
Postbus 26
7500 AA Enschede
+31 (0)53 483 01 20 Telefoon
+31 (0)53 432 27 85 Fax
info@enschede.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Nota Mobiliteit Lochem
	Kader- en Doelstellingennota
Verkorte documenttitel	Kader- en Doelstellingennota t.b.v. Nota Mobiliteit Lochem
Status	Definitief rapport
Datum	14 september 2007
Projectnaam	Nota Mobiliteit Lochem
Projectnummer	9S6056.A0
Opdrachtgever	Gemeente Lochem
Referentie	9S6056.A0/R004/RHUI/ABROO/Ensc

Auteur(s)	J. Stegeman / R. Huisman
Collegiale toets	F. Legters
Datum/paraaf	
Vrijgegeven door	R. Huisman
Datum/paraaf	

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Nota Mobiliteit Lochem	1
1.2 Het doel en de totstandkoming van deze nota	2
1.3 Leeswijzer	3
2 KADERS BIJ OPSTELLEN NOTA MOBILITEIT	4
2.1 Introductie	4
2.2 Beleidsdisciplines en beleidsniveaus	4
2.2.1 Beleidsdisciplines	5
2.2.2 Beleidsniveaus: landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal	7
2.3 Relevante beleidsdocumenten	9
3 UITWERKINGKADERS EN DOELSTELLINGEN NOTA MOBILITEIT	11
3.1 Integrale visie Lochem	11
3.2 Themagerichte doelstellingen	12
3.2.1 Wegennetvisie	13
3.2.2 Bereikbaarheid	16
3.2.3 Verkeersveiligheid	17
3.2.4 Educatie	17
3.2.5 Langzaam verkeer	19
3.2.6 Openbaar vervoer	22
3.2.7 Parkeren	23
3.2.8 Recreatief verkeer	25

1 INLEIDING

1.1 Nota Mobiliteit Lochem

Voor u ligt de 'Kader- en Doelstellingennota', de tweede nota in de serie op te leveren deelproducten voor de 'Nota Mobiliteit Lochem'. De Nota Mobiliteit wordt opgebouwd uit vier deelnota's (zie figuur 1). In deze nota worden de kaders en doelstellingen voor de gehele mobiliteitsnota beschreven. Belangrijk vertrekpunt hierbij is de visie die de gemeente Lochem heeft neergelegd in haar Raadsplan. Het provinciale en regionale beleid is daarbij van belang. Vervolgens worden per thema de hoofddoelstellingen geformuleerd. Daarnaast beschrijft deze nota welke beleidsdocumenten geraadpleegd zijn en/of nog gaan worden bij de (verdere) uitwerking van de totale 'Nota Mobiliteit Lochem'. Voorafgaand aan deze Kader- en Doelstellingennota is er een 'Inventarisatie- en Evaluatienota' opgesteld met daarin primair de waardering van de inwoners en belanghebbenden over de mobiliteit in de gemeente. De vier deelnota's vormen aan het eind van het proces samen de totale 'Nota Mobiliteit' (zie figuur 1).

De gemeenteraad van Lochem stelt met voorliggende 'Kader- en Doelstellingennota' de kaders en doelen vast en bepaalt hiermee de koers van de Nota Mobiliteit. De ambities ten aanzien van mobiliteit binnen de gemeente Lochem zijn in deze nota vertaald in doelstellingen. De ambities geven een optimale verkeers- en vervoerssituatie aan voor de gemeente. Welk ambitieniveau straks redelijk en haalbaar is wordt bepaald bij de verdeling van de gelden per mobiliteitsthema en/of –onderwerpen. Keuzes zullen bijvoorbeeld gemaakt moeten worden tussen stimuleren fietsverkeer, verbeteren verkeersveiligheid, oplossen van parkeerproblemen, bevorderen openbaar vervoer, op niveau houden of verbeteren van de bereikbaarheid, etc. Voor de verschillende thema's worden nu eerst op hoofdlijnen de doelen en streefbeelden geformuleerd. Als inzicht bestaat in deze doelen worden deze per thema uitgewerkt in oplossingen en maatregelenpakketten. Deze worden gerangschikt in een uitvoeringsmaatregelenplan. Het uitvoeringsplan geeft inzicht in de kosten die gemoeid zijn bij de oplossingen en maatregelenpakketten per thema. De kosten bepalen dan later de uiteindelijke verdeling en prioritering van de gelden en daarmee ook de ambitie van het Mobiliteitsplan.



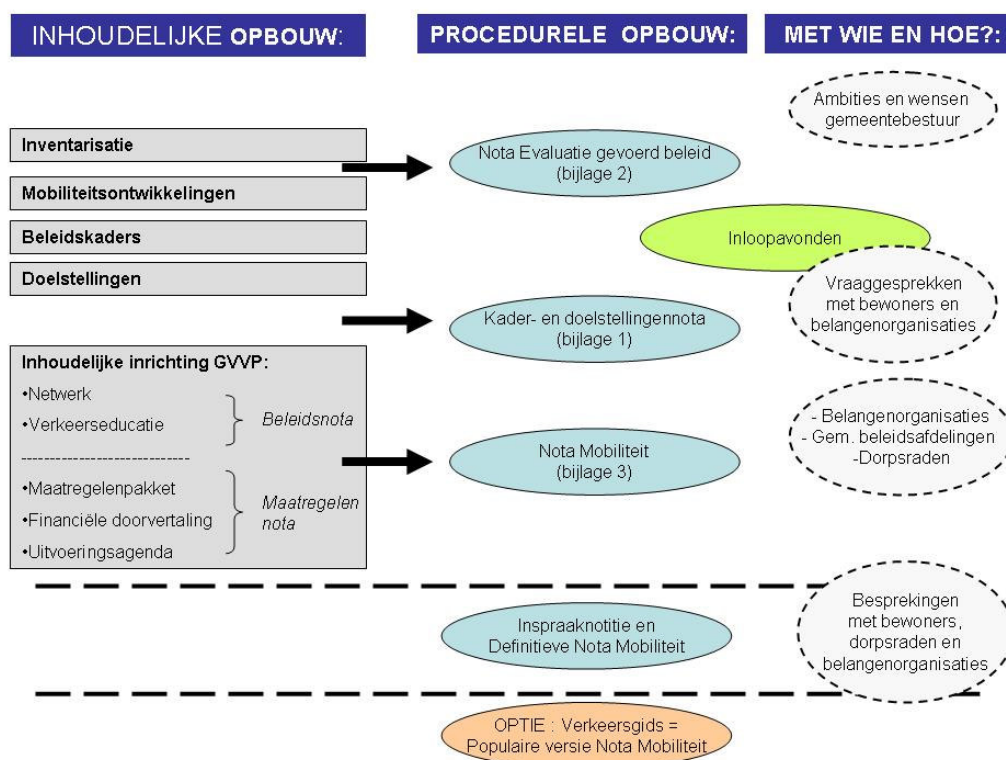
Figuur 1: Positionering 'Kader- en Doelstellingennota' in totale 'Nota Mobiliteit Lochem'

1.2 Het doel en de totstandkoming van deze nota

Iedereen heeft te maken met mobiliteit waarbij meningen regelmatig conflicteren. De belangen van alle verschillende organisaties en bewoners dienen goed meegenomen te worden in de op te stellen Mobiliteitsnota. Doordat het beleid nimmer kan voldoen aan álle individuele wensen wordt het algemene belang als maatgevend beschouwd voor de Nota Mobiliteit Lochem. Het draagvlak voor het uit te voeren beleid is van groot belang.

Het doel van deze Kader- en Doelstellingennota is om een scherp beeld te formuleren ten aanzien van de bestuurlijke ambities en doelstellingen rekening houdend met de waardering van de inwoners op het huidige gevoerde beleid.

De 'Evaluatie en Inventarisatienota' – die sterk verbonden is met voorliggende Kader- en Doelstellingennota – beschrijft uitvoerig de uitkomsten van de waardering van inwoners. De uitkomsten geven een beeld van welke thema's en/of onderwerpen waar volgens de inwoners van de gemeente Lochem nu nog onvoldoende aan wordt gewerkt en/of waar inwoners nog minder tevreden over zijn. Met de geïnventariseerde reacties uit de vijf inloopavonden is een scherp beeld verkregen op de thema's en onderwerpen waar de Nota Mobiliteit zich op zou moeten gaan richten. De uitkomsten van de Evaluatie- en Inventarisatienota stralen daarmee stevig door naar de Kader- en Doelstellingennota. De geformuleerde doelen en uitwerkingpunten die in voorliggende nota staan beschreven vormen dé vertrekpunten voor de verdere opstelling van de Nota Mobiliteit.



Figuur 2: Overzicht Plan van Aanpak: opbouw, producten en communicatie

De in dit rapport beschreven kaders en doelstellingen zijn vastgesteld na overleg tussen de diverse beleidsdisciplines binnen de gemeente Lochem, de bestuurlijke reacties uit de behandeling van deze nota in de Raadscommissie VROEM (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening, Economische zaken en Milieu) en de behandeling in het College van B&W in mei 2007. Daarnaast vormt de uitvoerige raadpleging in het maatschappelijke veld via de vijf inloopavonden die hebben plaatsgevonden in juni en juli 2007 belangrijke input voor deze nota. De uitkomsten staan beschreven in de Evaluatie- en Inventarisatienota.

In figuur 2 staat de opbouw, de producten en het communicatietraject weergegeven.

1.3 Leeswijzer

De nota is opgebouwd uit twee hoofdstukken:

- *Hoofdstuk 2: de kaders waarbinnen de Nota Mobiliteit wordt opgesteld.*
In dit hoofdstuk worden de kaders en de rollen van de meest relevante beleidsdisciplines toegelicht zowel provinciaal, regionaal als lokaal. Daarnaast wordt aangegeven welke beleidsdocumenten relevant zijn bij het opstellen van de Nota Mobiliteit Lochem.
- *Hoofdstuk 3: beschrijving van de doelstellingen van de Nota Mobiliteit Lochem.*
Deze doelstellingen zijn geformuleerd op basis van thema's en onderwerpen binnen thema's. Voor thema's worden doelstellingen en ambities geformuleerd en tevens worden de uitwerkingpunten binnen de thema's en onderwerpen weergegeven.

2 KADERS BIJ OPSTELLEN NOTA MOBILITEIT

2.1 Introductie

In de Nota Mobiliteit Lochem wordt beschreven hoe de gemeente Lochem sturing wil geven aan ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Door dit proces te verwoorden in de Nota Mobiliteit wordt getracht om zowel de bereikbaarheid, verkeersveiligheid als de leefbaarheid binnen de gemeente te waarborgen en waar nodig te verbeteren. De Mobiliteitsnota moet burgers, politici en de gemeentelijke vakafdelingen duidelijk maken op welke manier Lochem met verkeer en vervoer om gaat.

Het op te stellen plan moet toekomstvast zijn. Het Mobiliteitsplan dient in beginsel geschikt te zijn voor de komende 10 jaar. In het maatregelenpakket (uitvoeringsfase) worden de te nemen maatregelen voor de eerste 4 tot 5 jaar beschreven. Maar het plan dient na deze periode ook nog bruikbaar te zijn. Een wegennetvisie moet lang meegaan, al gauw 15 tot 20 jaar. Veel oplossingen kennen hun basis in de wegennetvisie en haar inrichtingkenmerken. Het komen tot een robuust wegennet is daarbij essentieel, het vormt immers de rode draad in het op te stellen Mobiliteitsplan. De toekomstwaarde van het plan dient ook tot uiting te komen in een zogenaamd 'systeem' of 'kapstok'. Een systeem, waar oplossingen en projecten uit voortkomen en waarmee tot een programmering per jaar of een aantal jaren kan worden gekomen. Projecten en deelprojecten zullen binnen thema's uiteindelijk in een uitvoeringsvolgorde worden geplaatst.

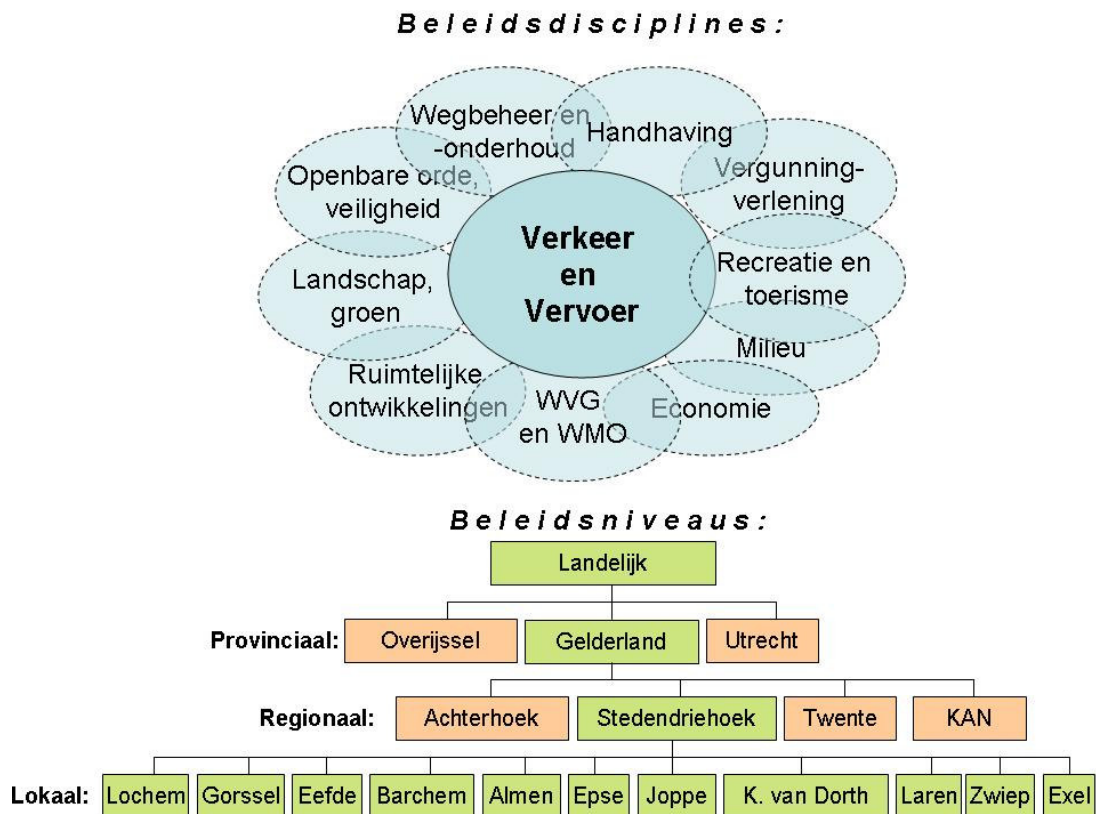
De Nota Mobiliteit moet kunnen steunen op een breed draagvlak. Om dit te bewerkstelligen wordt een proces in gang gezet waarbij de invloed van diverse beleidsterreinen wordt meegenomen en waarbij de mening van de Lochemse burger telt.

De Nota Mobiliteit Lochem dient een document te worden dat:

- Aangeeft op welke ontwikkelingen wordt ingezet en hoe ontwikkelingen beïnvloed worden;
- Concrete uitwerkingen bevat in de vorm van maatregelen, globale kosten en acties;
- Aandacht heeft voor alle mobiliteitsthema's, ingaat op vervoer over land en over water (i.c. Twentekanaal). Luchtvaart blijft buiten beschouwing;
- Een goed draagvlak onder belanghebbenden en burgers heeft;
- Een planhorizon van 10 jaar heeft;
- Concreet, efficiënt, realistisch en resultaatgericht is, en meetbare doelstellingen kent.

2.2 Beleidsdisciplines en beleidsniveaus

Een goede Mobiliteitsnota is gestoeld op een breed draagvlak. Dit draagvlak wordt onder andere verkregen door een breed scala aan beleidsterreinen te laten meedenken in het proces. Figuur 3 geeft het beleidsspectrum aan dat in het proces meegenomen gaat worden. Daarnaast wordt aangegeven welke beleidsniveaus invloed hebben op de Nota Mobiliteit Lochem en op welke beleidsniveaus de beleidsnota zelf invloed heeft.



Figuur 3: Kaders t.a.v. beleidsdisciplines en beleidsniveau

2.2.1 Beleidsdisciplines

Het verkeers- en vervoersbeleid hangt sterk samen met andere beleidsvelden. De uitkomsten van de Nota Mobiliteit hebben invloed op ruimtelijke ontwikkelingen, recreatie en toerisme, landschap en groen etc. Het is van groot belang dat de Nota Mobiliteit samenhangt met deze beleidsterreinen en gedragen wordt door alle beleidsdisciplines. Tijdens het opstellen van de Mobiliteitsnota worden, waar nodig en wenselijk, de verschillende beleidsvelden geraadpleegd. In figuur 3 is schematisch weergegeven welke beleidsvelden en niveaus sterk betrokken worden bij het opstellen van de Nota Mobiliteit.

Recreatie en toerisme

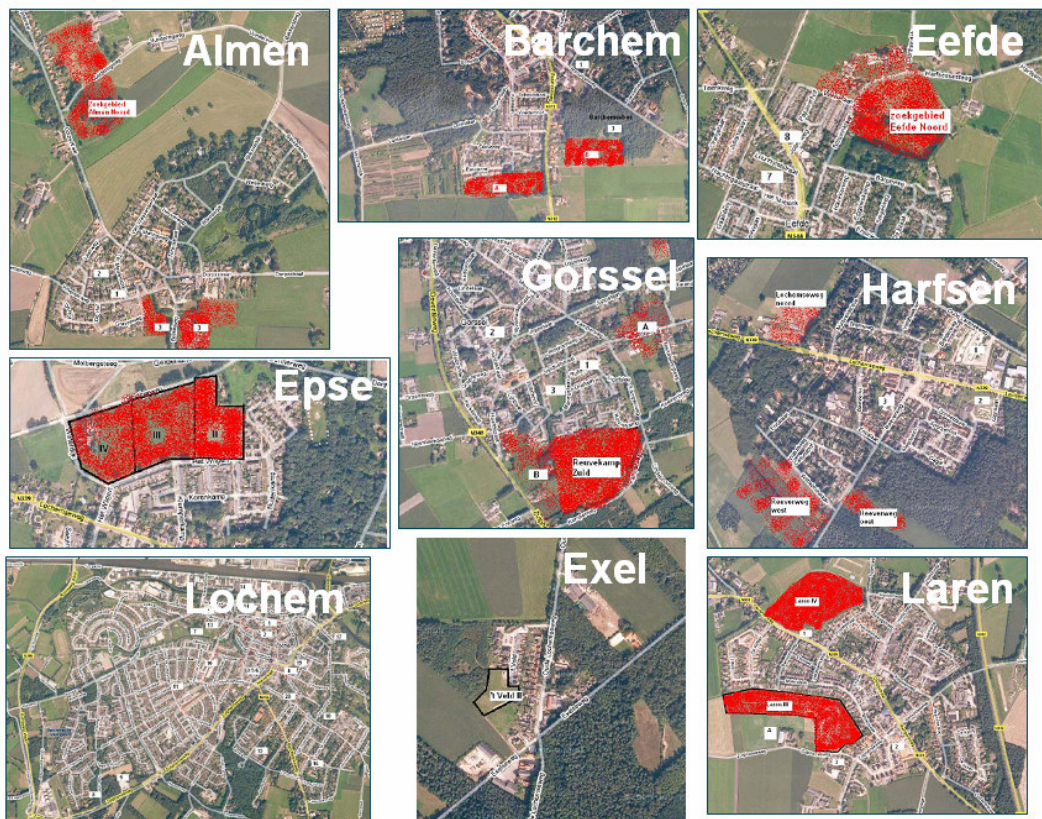
Bij het opstellen van de diverse netwerken dient rekening te worden gehouden met recreatief verkeer. Recreatieve en toeristische bestemmingen dienen zowel per auto, fiets als openbaar vervoer bereikbaar te zijn. De vorm en mate waarin wordt uitgewerkt in de Nota Mobiliteit.

Milieu

Verkeer heeft grote invloed op milieukundige aspecten. Geluidhinder, trillingshinder en luchtkwaliteit zijn hier voorbeelden van. Het beleid wordt samen met milieukundige adviseurs afgestemd op de huidige en eventuele toekomstige leefbaarheidsknelpunten.

Ruimtelijke ontwikkeling

Ruimtelijke ontwikkelingen produceren verkeer en trekken verkeer aan. Door te inventariseren welke ontwikkelingen Lochem de komende jaren te wachten staan, wordt een beeld gekregen van de effecten voor het verkeersnetwerk. Omgekeerd spelen de verkeers- en vervoersaspecten een voorname component bij het realiseren en functioneren van ruimtelijke ontwikkelingen. De ruimtelijke ontwikkelingen dienen daarom direct en bij aanvang van ruimtelijke initiatieven samen en tegelijkertijd met de verkeerskundige visie uitgewerkt te worden. De diverse verkeersnetwerken dienen integraal met de ruimtelijke ontwikkelingen uitgewerkt te worden, en dat begint al bij het opstellen van (integraal) beleid.



Afbeelding 4: De ruimtelijke ontwikkelingen volgens 'Ontwerp Structuurvisie Wonen en Werken 2007-2015'

Landschap, groenstructuur

Landschappelijke structuren bieden mogelijkheden om de wegcategorisering herkenbaar te maken. Het is daarbij van belang dat het beleid voor de groene inrichting van de openbare ruimte wordt afgestemd op het verkeersbeleid. Tevens dienen de verkeersstructuren niet te conflicteren met de landschappelijke kwaliteiten.

Integraal veiligheidsbeleid

Het beleid omtrent vervoer van gevaarlijke stoffen en externe veiligheid dienen een plek te krijgen in de Nota Mobiliteit Lochem. Afstemming hierbij zal plaatsvinden ten aanzien van het integrale veiligheidsbeleid.

Vergunningverlening, handhaving

De Nota Mobiliteit Lochem kan tot nieuwe inzichten met betrekking tot handhaving en vergunningverlening leiden. Samenwerking met deze discipline is dus gewenst. Daarnaast kunnen vanuit vergunningverlening en handhaving knelpunten aangedragen worden binnen de bestaande infrastructuur en het bestaande verkeersbeleid.

2.2.2 Beleidsniveaus: landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal

Landelijk

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Lochem moet aansluiten op het beleid van de hogere overheden. In figuur 3 zijn de verschillende beleidsniveaus weergegeven. De Nota Mobiliteit Lochem volgt op hoofdlijnen de landelijke speerpunten uit de Nota Mobiliteit van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Echter de landelijke doelstellingen zijn (te) abstract en (te) weinig concreet voor een Nota Mobiliteit voor Lochem.

Het nationale doel voor 2010 en 2020 is (in opgehoogde aantallen):

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 900 doden in 2010 en maximaal 580 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk 15% en 45%).
- Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 en 12.500 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk 7,5% en 34%).

Voor de leefbaarheid geldt: nog schoner, nog zuiniger en nog stiller. Dit betekent voor verkeer en vervoer: minder uitstoot van verontreinigde stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap.

Provinciaal

Meer concreet zijn de provinciale en regionale doelstellingen t.a.v. mobiliteit. Bij het opstellen van de Nota Mobiliteit Lochem wordt zowel met het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan van Gelderland als dat van Overijssel rekening gehouden. De gemeente Lochem ligt immers in Gelderland en grenst aan Overijssel. De beleidsdoelstellingen van Gelderland zijn van grote betekenis. Het beleid van Overijssel zal zich primair toespitsen op de wegenstructuur van Overijssel. Het provinciale beleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2 (Provincie Gelderland, 2004). Het PVVP-2 geeft voor de komende 10 jaar richting aan het provinciale verkeers- en vervoersbeleid. Daarin wordt naar een duurzame balans gezocht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid. Voor elk van deze aspecten formuleert het PVVP de volgende ambities.

Ambities voor bereikbaarheid:

- Het verkeer- en vervoerssysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid;
- De bereikbaarheid van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen.

De afgelopen jaren is de mobiliteit gegroeid. Zowel het aantal verplaatsingen als de afgelegde afstand is toegenomen. Door deze toename van mobiliteit doen zich ook bereikbaarheidsproblemen voor. De provincie heeft voor de gemeente Lochem alleen de verkeersproblematiek op de N348 (Zutphenseweg/Deventerweg) benoemd als bereikbaarheidsprobleem. De keuzes en ontwikkelingen rondom de N348, en ook de N346, worden bij het opstellen van de Nota Mobiliteit als uitgangspunt genomen. Het plan volgt daarmee de ontwikkelingen aangaande de N348 en de N346.

Ambities voor veiligheid:

- Zorgen voor een veilige mobiliteit;
- Evenwichtige inzet van middelen, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijven.

Onveiligheid in het wegverkeer is een groot maatschappelijk probleem. De provincie wil dan ook zorgdragen voor een veilige mobiliteit, waarbij zowel een aanpak van gevaarlijke wegvakken en kruispunten een rol speelt, als ook de aanpak van knelpunten met betrekking tot weggebruikers zoals jeugdige weggebruikers en beginnende bestuurders.

Delen van de provinciale wegen N348 (Zutphenseweg/Deventerweg), N346 (Goorseweg) en N339 (Lochemseweg) hebben een risicocijfer dat tot twee keer zo hoog is als het gemiddelde risicocijfer ten aanzien van ongevallen¹. Dit geldt ook voor de gehele Lochemseweg (Lochem-Barchem), Ruurloseweg (Barchem-Ruurlo), Nettelhorsterweg (N825), Zutphenseweg/Almenseweg (Laren-Zutphen) en Borculoseweg (Barchem-Borculo). Van de Lochemseweg (N339) ter hoogte van Epse en de route Lochemseweg-Ruurloseweg in Barchem, geeft het PVVP aan dat het risicocijfer hoger is dan 2 maal het gemiddelde. Verder wordt er een blackspot-kruispunt aangegeven op de N348 (Zutphenseweg) tussen Gorssel en Eefde.

Regionaal

De gemeente Lochem behoort op regionaal niveau tot de regio Stedendriehoek. Voor deze regio zijn vijf opgaven gedefinieerd:

- Netwerkstad Stedendriehoek;
- Doorgaand verkeer op A1 en A50;
- Perifere ligging van Zutphen;
- Kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid;
- Bereikbaarheid voorzieningen in de steden.

Van deze vijf opgaven hebben in het bijzonder de laatste drie opgaven veel invloed op de gemeente Lochem. De perifere ligging van Zutphen zorgt voor veel verkeersoverlast in diverse kernen. Als korte termijn maatregel wordt de omlegging van de N348 (Zutphenseweg) om Eefde gerealiseerd. Hiermee wordt de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Eefde aangepakt. Op de lange termijn moet de doorstromingsproblematiek op de gehele N348 aangepakt worden.

Voor wegen door kernen en kwetsbare natuurgebieden worden oplossingen gezocht in een goede afstemming tussen functie, inrichting en gebruik van de weg. Voor de stad Lochem dient de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid verbeterd te worden door de omlegging van de N346 (Goorseweg).

De omliggende kernen van de steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen zijn aangewezen op deze steden voor veel van hun voorzieningen. Deze plaatsen dienen vanuit de omliggende regio goed bereikbaar te zijn per auto, fiets en openbaar vervoer. Vanuit de regio Stedendriehoek wordt gestreefd naar goede fietsverbindingen naar openbaarvervoersknooppunten, ziekenhuizen en bedrijventerreinen. Daarnaast zijn transferpunten van groot belang.

¹ Op delen van genoemde wegvakken zijn reeds maatregelen genomen en is het aantal ongevallen reeds afgenomen, maar de genoemde wegvakken blijven aandacht verdienen gelet op de ongevalcijfers.

De bereikbaarheid van Lochem zal verbeteren door de omlegging van de N346. Binnen de kom van Lochem zal de verkeersdruk afnemen waarmee ook de leefbaarheid verbetert.

Naast deze opgave heeft de regio Stedendriehoek relevante aandachtsvelden ten aanzien van de verkeersveiligheid geformuleerd. De regio heeft het voornemen om te streven naar een verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers. De te volgen strategie voor het bereiken van de doelstelling is het verder in overeenstemming brengen van het wegennet in de regio met de principes van Duurzaam Veilig en meer aandacht besteden aan verkeerseducatie en -handhaving. Speerpunten die benoemd zijn voor de regio stedendriehoek zijn:

- Wegvakken 80km/uur;
- Wegvakken 50km/uur;
- Schoolroutes (o.m. wordt binnen dit speerpunt ook Lochem genoemd);
- Jonge automobilisten;
- Fietzers;
- Bromfietzers;
- Oudere verkeersdeelnemers.

Lokaal

Het verkeersbeleid voor de gemeente Lochem is op dit moment (op de meeste onderdelen) verouderd en onvoldoende dekkend. Een voorname aanleiding om een Nota Mobiliteit Lochem op te stellen.

De Nota Mobiliteit Lochem wordt uitgewerkt in verschillende structuren en netwerken (auto, fiets, recreatieve routes e.d.). Deze worden 'op maat' gemaakt voor de verschillende dorpskernen. Een aantal dorpsplannen (zoals Barchem) zijn al beschikbaar, voor een aantal andere kernen worden de plannen momenteel opgesteld. De Nota Mobiliteit Lochem dient als 'moederdocument' te fungeren voor de diverse dorpsplannen van de kernen. Bij het opstellen van de Nota Mobiliteit Lochem wordt rekening gehouden met de bestaande dorpsplannen. De dorpsplannen worden als adviesdocument meegenomen en zijn derhalve niet te beschouwen als vaststaand beleid. Ook de dorpsplannen 'in wording' worden tijdens het opstellen van de Nota Mobiliteit afgestemd.

2.3 Relevante beleidsdocumenten

Met de volgende beleidsdocumenten wordt rekening gehouden bij de uitwerking van de Nota Mobiliteit Lochem:

- Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat [2005].
- Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, provincie Gelderland [2004].
- Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, provincie Overijssel [2002].
- Categorisering wegennet, voormalige gemeente Gorssel [1999].
- Wegencategorisering buurgemeenten (gemeente Berkelland, Bronckhorst, Rijssen-Holten, Deventer, Hof van Twente, Zutphen).
- Bestuursakkoord provincie t.a.v. omlegging Lochem-N346.
- Totaaloplossing verkeersproblematiek N348 tussen Zutphen en Deventer, gemeente Lochem [2005].
- Een visie op de herinrichting van Eefde (deel1), voormalige gemeente Gorssel [1998].
- Bouwen aan Lochem; Ontwerp Structuurvisie Wonen en Werken 2007-2015, gemeente Lochem [2006].

- Visie Buitengebied Lochem, gemeente Lochem.
- Wijkinrichting 30 km/uur gebieden, Zwiép, Exel, Lochem-oost en zuid [2001].
- Dé Groene visie, groen Lochem, duidelijk en herkenbaar [2006].
- Uitwerking verkeersmaatregelenplan Lochem, voormalige gemeente Lochem 1996].
- Uitwerkingen diverse dorpsplannen en/of dorpsvisies (in wording).
- Schetsen van beleid voor recreatie en toerisme in Lochem, gemeente Lochem.
- MER N348 en MER Omlegging Lochem (N346).
- Raadsplan 2006-2010, 'Beter voor en met de burger' [2006].
- Hoofdstructuur Collectief Vervoer Stedendriehoek [1999].

3 UITWERKINGKADERS EN DOELSTELLINGEN NOTA MOBILITEIT

3.1 Integrale visie Lochem

Als vertrekpunt voor de doelstellingen is het van belang de visie van Lochem in beeld te hebben. De visie geeft namelijk richting aan hoe de gemeente Lochem binnen de verschillende beleidsvelden invulling wil geven. Voor het opstellen van beleid t.a.v. mobiliteit is de gemeentelijke visie geraadpleegd omdat die handvatten biedt bij het formuleren van doelstellingen. Straks vormen deze ook belangrijke vertrekpunten bij het opstellen van het beleid en het benoemen van projecten.

*'...Duurzaamheid wordt deze raadsperiode stapsgewijs ingevoerd bij denken en handelen...Duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt van iedere ruimtelijke ontwikkeling...
...De gemeente Lochem schept randvoorwaarden voor een gezonde lokale economie. Dit betekent een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor midden- en kleinbedrijf...
...De huidige ruimtelijke visies dienen geëvalueerd en geïntegreerd te worden en vervolgens in ruimtelijke plannen te worden neergelegd. Daarin wordt onder meer aandacht besteed aan de positie van de kleine kernen en de verschillende dragers van het landschap...
...Lochem "als groene gemeente" biedt ons een sterk en onderscheidend kenmerk. Het gemeentebestuur ziet het als zijn missie de waarden die dit karakter van Lochem met zich mee brengt te behoeden en zo mogelijk te bewaren...
...In zijn algemeenheid dient de verkeersveiligheid te worden geoptimaliseerd, met speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Knelpunten in de infrastructuur dienen te worden aangepakt. Bestaande en nieuwe doorstromingbelemmerende maatregelen worden op hun nut getoetst, met name op de consequenties voor ambulance- en brandweerdiensten...
...Alle mogelijkheden worden aangegrepen om het openbaar vervoer in de gemeente te behouden en te verbeteren. De onderlinge afstemming van verschillende vervoerswijzen en lijnen, met name ten aanzien van de mogelijkheden van op- en overstappen, is een speciaal punt van aandacht. De gemeente zal zich inzetten voor concepten zoals het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer...*

Bron: Gemeente Lochem, raadsplan 2006-2010: Beter voor en met de burger

Bovenstaande visies vormen belangrijke aanknopingspunten. Het aantrekkelijke en groene landschap kan bijvoorbeeld een bepaald inrichtingsniveau van wegen, straten of pleinen kracht bij zetten ("Lochem als groene gemeente"). Landschapselementen inzetten (of juist niet) om bijvoorbeeld (te) hoge snelheden tegen te gaan, belangrijke (verkeers)situaties te accentueren of een prettig leefklimaat te creëren.

De gemeente Lochem zet de komende jaren in op duurzaamheid ("Duurzaamheid invoeren bij denken en handelen"). In de Nota Mobiliteit wordt getracht deze duurzaamheid onder meer te creëren door het fietsverkeer te stimuleren. De fiets moet een beter alternatief worden voor de auto. Daarnaast moet het fietsnetwerk aansluiten op de recreatieve en toeristische attracties.

Het creëren van leefbare woon-, werk- en schoolomgevingen waarbij overlast als gevolg van (zwaar) verkeer in dorps- en stadscentra wordt beperkt, is ook af te leiden uit de visie. Inzet van niet-infra gerichte maatregelen moet bijdragen aan het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en verkeerveiligheid voor alle inwoners van Lochem, dus ook de jonge, oudere en kwetsbare verkeersdeelnemers ("optimalisering verkeersveiligheid").

De bereikbaarheid van de gemeente dient op peil te blijven, het vestigingsklimaat voor bestaande maar ook nieuwe bedrijven moet goed zijn. Een goede en verantwoorde bereikbaarheid van de dorpskernen en de stad Lochem is daarbij onontbeerlijk voor het totale functioneren van de gemeente Lochem ("Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor midden- en kleinbedrijf"). De netwerken voor langzaam- en gemotoriseerd verkeer dienen op het openbaar vervoersnetwerk afgestemd te worden. Door betere aansluitingen tussen de verschillende netwerken dient het OV-systeem beter of slimmer benut te worden ("Behouden en verbeteren openbaar vervoer"). De doelstellingen die nu als eerste opgesteld worden als vertrekpunt voor het opstellen van de Nota Mobiliteit dienen gerelateerd te worden aan de visie die de gemeente Lochem voor ogen heeft.

Deze integrale visie leidt tot de volgende mobiliteitsvisie met als kernwoorden: *duurzaam, groen, veilig en bereikbaar*.

- Duurzame mobiliteit en een robuust verkeerssysteem voor alle modaliteiten: auto- en vrachtverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer en voetverkeer;
- Een leefbare en aantrekkelijke gemeente zowel in het buitengebied, in de dorpskernen en in de stad Lochem;
- Een robuust wegennet voor alle modaliteiten waarbij de kans op ongevallen tot een minimum worden beperkt en waarbij alle weggebruikers zich veilig voelen;
- Het nu en straks bereikbaar houden van de gehele gemeente via het nationale, regionale en lokale wegennet, bereikbaar houden van economische centra en een verantwoorde bereikbaarheid van natuur en recreatiegebieden. Mobiliteit en economie zijn daarbij onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Het mobiliteitsbeleid wordt hierbij afgestemd met andere beleidsvelden, zoals de ruimtelijke en economische ontwikkelingen, recreatie & toerisme, hét groenbeleid (dé groene visie) en beheer en onderhoud.

3.2 Themagerichte doelstellingen

De ambities van de gemeente Lochem op het gebied van verkeer en vervoer worden verwoord in doelstellingen per thema. Deze doelstellingen gaan richting geven aan de invulling van de Nota Mobiliteit Lochem. De doelstellingen verwoorden de koers ten aanzien van mobiliteit die de gemeente Lochem uitzet voor de komende jaren.

Hieronder volgt een overzicht van de thema's en de onderwerpen binnen de thema's die in de Nota Mobiliteit een plek moeten krijgen. Vervolgens worden de thema's vertaald naar hoofddoelstellingen en, voor zover relevant, naar uitwerkingskaders. Aangegeven wordt welke onderwerpen binnen welk thema aan bod komen. Een overzicht van de thema's en de onderwerpen binnen de thema's volgt in onderstaand schema.

Thema	Onderwerpen binnen de thema's
Wegennetvisie	• snelheid, wegcategorieën • netwerk: auto, vrachtverkeer, openbaar vervoer (incl. onderhoud) • sluipverkeer • zandwegen (en onderhoud) • inrichting 30 en 60 zones (evaluatie inrichtingsvormen 30 en 60 zones) • landbouwverkeer • hulpdiensten

Bereikbaarheid	• bereikbaarheid dorpskernen • bereikbaarheid centrum Lochem (bevoorrading) • bereikbaarheid bedrijventerreinen • bereikbaarheid van of via Twentekanaal • bereikbaarheid openbaar vervoer
Verkeersveiligheid	• school- en woonomgevingen • black-spots en ongevalconcentraties • kruispunten en wegvakken • handhaving
Langzaam verkeer	• fietsnetwerk • fietsvoorzieningen • utilitaire en recreatieve fietsroutes • voetpaden • voorzieningen ouderen en minder validen • toegankelijkheid voor alle voetgangers • handhaving • onderhoud fiets- en voetpaden
Openbaar vervoer	• toegankelijkheid • bereikbaarheid voorzieningen • optimaliseren en afstemming OV-lijnvoering
Educatie	• voorlichting doelgroepen (voetgangers/fietser/auto) • gedrag weggebruikers • organisatie
Parkeren	• parkeerregulering • parkeernormen
Recreatief verkeer	• recreatieve routes voor fietsers, automobilisten en voetgangers • bereikbaarheid voornaamste trekpleisters • passantenhaven

3.2.1 Wegennetvisie

Inleidend

Wegbeheerders categoriseren doorgaans hun wegennet in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen volgens de Duurzaam Veilig filosofie. De 'nieuwe' gemeente Lochem heeft in feite nog twee oude categoriseringsplannen namelijk van Gorssel en van het 'voormalige' Lochem. Deze twee plannen moeten op elkaar afgestemd en geactualiseerd worden.

De wegenstructuur in de gemeente Lochem kenmerkt zich door een landelijk karakter. Dit betekent dat er veel plattelandswegen zijn binnen de gemeente. De wegen in de gemeente Lochem zijn bij twee wegbeheerders in beheer en onderhoud, namelijk de provincie Gelderland en de gemeente Lochem.

De ontsluitende wegen zijn veelal in beheer en onderhoud bij de provincie en vormen de verkeersaders van de gemeente Lochem.

Onderdeel van de wegennetvisie vormt, naast het aanwijzen van de verkeersaders, ook het aanwijzen van de verblijfsgebieden. Welke wegen en relaties



zijn bedoeld om verkeer af te wikkelen, welke gebieden beogen een verblijfskarakter? In de aangelegde 30 en 60 km/zones mag men niet harder dan 30 resp. 60 km per uur rijden. In de praktijk wordt er harder gereden, of, kán er vaak harder gereden worden. De vraag is welke snelheden (mate van overschrijding) daarbij nog acceptabel zijn? Fysieke inrichtingsmaatregelen maar óók gedragsmaatregelen dragen bij aan het beperken van de snelheidsoverschrijdingen. De verkeersintensiteit, ongevalgegevens, of de capaciteit van een weg zijn vaak geen criteria waaraan getoetst kan worden. Objectief gemeten snelheden geven soms een ander beeld.

De gemeente staat nu voor de taak om keuzes te maken: óf doorgaan met toepassen van de huidige inrichtingsvormen van de 30 en 60 zones, óf een andere weg inslaan en op zoek gaan naar andere inrichtingsvormen, bijvoorbeeld benutten landschappelijke en ruimtelijke kenmerken op en/of direct langs de weg om bijvoorbeeld visuele versmallingen te bewerkstelligen. De keuze hangt mede af van de waardering van de inwoners ten aanzien van de 30 en 60 zones zoals die er nu bijliggen.

Binnen het thema wegennetvisie zijn veel reacties door inwoners gegeven. De reacties geven aan dat het autosysteem sec op orde is. Routekeuzes en wegenstructuur steken over het algemeen goed in elkaar. De waardering voor het autosysteem is (ruim) voldoende.

Het effect van 30 en 60 zones wordt in de kleine woonkernen (en mits goed uitgevoerd) als voldoende gewaardeerd. De kern Gorssel waardeert, met name het effect van 30 zones, zelfs ruim voldoende tot goed.

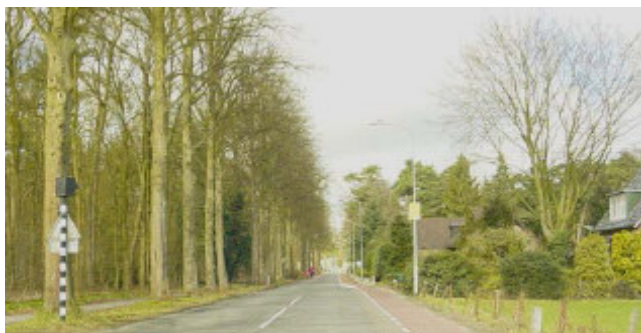
In de grotere kernen (Eefde en Lochem) neemt de waardering ten aanzien van het effect van 30 en 60 zones (sterk) af. De maatregelen die er liggen worden over het algemeen onvoldoende gewaardeerd. Onderhoud van de maatregelen wordt matig tot slecht gewaardeerd. Daarnaast zijn reacties geuit dat de maatregelen vaak 'te' veel verkeerskundig opgelost zijn. Ook is er een verschil in waardering van 30 versus 60 zones. De 30 maatregelen worden minder effectief gevonden dan de 60 maatregelen.

Doelstelling en uitwerkingpunten

Hoofddoel is om een éénduidige wegencategorisering te formuleren voor de gemeente Lochem. Deze wegencategorisering moet aansluiten op de provinciale wegencategorisering, die staat verwoord in de provinciale wegennetvisie. Ook afstemming met de buurgemeenten is daarbij van belang. De wegennetvisie (het indelen van wegen in functies, met omschrijving van inrichtingskenmerken en gebruik) is bepalend voor de wijze waarop de inrichting van het wegennet wordt ingezet voor de verkeersveiligheid en de verbetering van de leefomgeving. De wegennetvisie vormt een richtinggevende visie en per situatie wordt besloten welke inrichtingskenmerken passen bij de functie van de verbinding en relaties.

Gelet op de uitkomsten van de evaluatie van verblijfsgebieden (30 en 60 zones), wordt ingezet op inrichtingsvormen van 30 en 60 zones waarbij primair gebruik gemaakt wordt van landschappelijke en ruimtelijke elementen. Verkeersdrempels worden in beginsel gemeden. De vele reacties vanuit de inloopavonden onderstrepen deze visie. Landschappelijke en ruimtelijke elementen op en langs de weg kunnen ingezet worden bij het inrichten van verblijfsgebieden en het bewerkstelligen van een bepaald rijgedrag in deze gebieden (binnen en buiten de bebouwde kommen). Veel inwoners zien de gemeente Lochem als een mooie en groene gemeente. Bij het nemen van maatregelen moet hier meer rekening mee worden gehouden. 'Dé Groene visie' geeft eveneens goede aanknopingspunten. De gemeente is rijk aan groene en aantrekkelijke

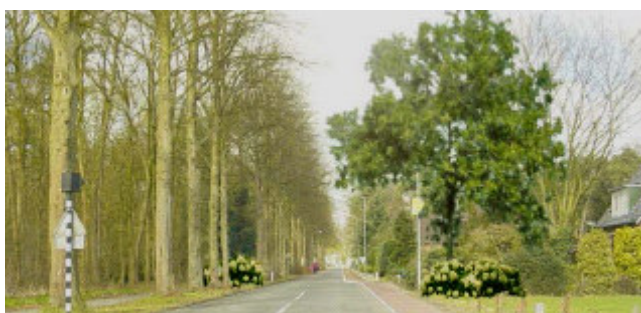
landschappelijke elementen, het benutten en toepassen van deze elementen sluit goed aan bij deze groene visie: 'Lochem groen, duidelijk en herkenbaar'.



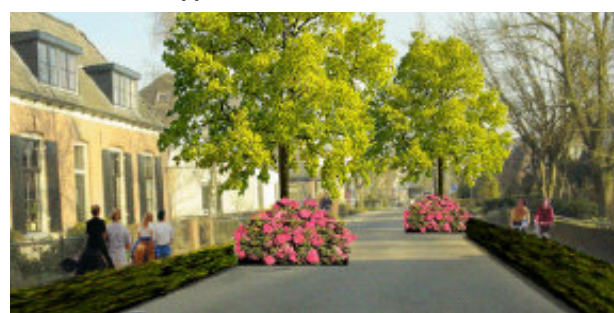
Entree Barchem Ruurloseweg



Entree Eefde Kapperallee



'Poorteffect door aanbrengen beplanting'



Opwaarderen entree Eefde

Bron: Dé Groene visie, Groen Lochem, duidelijk en herkenbaar; gemeente Lochem, juni 2006

Het *doel* is om tenminste één pilot project in het eerste jaar na vaststelling van de nota in gang te zetten volgens het 'concept landschappelijke inrichting 30 en 60 zones'. Het 'concept landschappelijke inrichting 30 en 60 zones' dient uitgewerkt te worden in de beleidsnota.

Specifieke uitwerkingpunten bij dit thema zijn:

- Wegencategorisering: aanduiden en benoemen wegen in maximaal drie herkenbare wegcategorieën.
- Streefintensiteit: aangeven streefintensiteit per wegcategorie en welk aandeel overschrijding getolereerd wordt.
- Snelheden per wegcategorie: aangeven snelheid per wegcategorie en met welk percentage deze snelheid maximaal overschreden mag worden.
- Lokale uitwerking van de huidige N346 en N348 tracés bij en na de aanleg van de omlegging Lochem (N346) en de nieuwe omlegging N348 ter hoogte van Eefde.
- Sluipverkeer: definiëren wanneer er sprake is van sluipverkeer en aangeven wat het maximale percentage sluipverkeer mag bedragen. Het doorvoeren van een eenduidige wegennetvisie draagt onder meer bij aan het voorkomen van sluipverkeer. Het definiëren van sluipverkeer is dan wel een eerste vereiste. In welke mate is of wordt sluipverkeer als hinder ervaren en bij welk aandeel van het vastgestelde sluipverkeer zijn maatregelen wenselijk.
- Zandwegen: welke functie krijgen de zandwegen, voor wie zijn deze wegen belangrijk en voor wie niet?
- Externe routes: aanduiden wegen die gebruikt dienen te worden als verbinding met buurgemeentes en bovenliggend wegennet.

- Externe verkeersnetwerken: aangeven hoe de wegencategorisering aansluit op het openbaarvervoersnetwerk, fietsnetwerk, vaarwegen en routes van de hulpdiensten.
- Inrichting 30 en 60km/h zones: aangeven welke inrichtingskenmerken geaccepteerd worden en in welke vorm deze terug moeten komen.
- Aanwijzen pilot project alternatieve inrichting 30 en 60 km/h zones.

3.2.2 Bereikbaarheid

Inleidend

De groei van Zutphen en de regio Stedendriehoek en de Achterhoek zal in Lochem op vooral de doorgaande routes merkbaar worden. De eigen groei van Lochem zal naar verwachting beperkt zijn gelet op de geringe ruimtelijke ontwikkelingen. Alleen in de stad Lochem staan een aantal ontwikkelingen op stapel die een merkbare verhoging van de verkeersintensiteiten zullen geven. De ontwikkelingen rondom de kanaalzone en de N346 anticiperen hier echter al op.

Daarnaast vormt de leefbaarheid in de stad een aandachtspunt. Momenteel wordt veel hinder ondervonden van het bevoorradingsverkeer. Het dagelijkse vrachtverkeer dat de kern van Lochem bevoorraadt, in het bijzonder vanuit de richting Barchem, vindt plaats via straten die daar nu onvoldoende op berekend zijn. Bevoorradingsroutes verdienen dan ook, vooral in de grotere kernen, bijzondere aandacht bij de uitwerking van het mobiliteitsplan.

Verder vormt de bereikbaarheid van het openbaar vervoer een belangrijk aandachtspunt. De verschillende vervoerswijzen en lijnen dienen goed op elkaar afgestemd te worden en kortgesloten te worden op de ligging van de stations.

Daarnaast blijft de aandacht uitgaan naar de verkeersstromen naar en door Barchem alsmede de verkeersstromen ter hoogte van Epse.

De doorstroming ter hoogte van Epse staat voornamelijk in relatie met de N348. Voor de N348 langs Eefde loopt op dit moment een MER-traject ('rondweg Eefde'). Maar het hele traject N348 tussen Zutphen en Deventer staat onder bijzondere aandacht. De opmerkingen ten aanzien van het hoofdwegennet die zijn gedaan tijdens de inloopavonden zijn ook voornamelijk gericht op de hiervoor genoemde trajecten.

Doelstelling en uitwerkingpunten

Het *doel* is om het leefklimaat in de stad Lochem sterk te verbeteren en duurzamer te maken. De overlast door bevoorradingsverkeer moet teruggebracht worden.

Ook de verkeersproblematiek op de N348 en N346 dient opgelost te worden, hiervoor zijn al projecten in gang gezet.

Voor het overige deel van de gemeente Lochem dient het huidige bereikbaarheidsniveau ook in de toekomst gegarandeerd te worden.

Uitwerkingpunten binnen dit thema zijn:

- Bereikbaarheid: aangeven welk bereikbaarheidsniveau in Lochem gewaarborgd moet worden.
- Leefbaarheid: aangeven waar de leefbaarheidsproblemen zich voordoen, waar normen worden overschreden en waar op ingegrepen moet worden.
- Verkeersnetwerk: aangeven of en waar het wegennetwerk uitgebreid en/of afgewaardeerd dient te worden.
- Aangeven welke vervoerskilometers op welke trajecten mogelijk terug gedrongen kunnen worden.

3.2.3 Verkeersveiligheid

Inleidend

Gewerkt moet worden aan een helder inrichtingsbeleid met daaraan gekoppeld de inrichtingskenmerken en -eigenschappen voor de verschillende wegtypen. Welke wegbreedte, welke markering, wel of geen fietspaden/-stroken en welke streefintensiteit hoort bij welk wegtype.

Het thema verkeersveiligheid scoort, zoals gebruikelijk, hoog op de 'agenda' van de inwoners. De meeste reacties hebben betrekking op onveilige kruispunten en wegvakken. Tijdens de inloopavonden zijn relatief weinig reacties over onveilige schoolomgevingen en specifieke schoolroutes gemaakt. Uit brieven die de afgelopen perioden zijn binnengekomen bij de gemeente blijkt echter wel dat er veel zorgen bestaan ten aanzien van de verkeer(on)veiligheid rondom de scholen.

De kern Lochem vraagt specifiek aandacht gelet op de score uit de inloopavonden. Deels zal dat te maken hebben met het feit dat Lochem groter is dan de overige kernen in de gemeente. Lochem met meer stadse allure ten opzicht van de overige gemeentelijke kernen geeft dat ook de problemen die herkenbaar zijn bij de stedelijke (verkeers)omstandigheden.

Opvallend is ook dat velen handhaving noemen als instrument in de strijd de hoge snelheden tegen te gaan. Infra-gerichte maatregelen worden door velen gezien als minder effectief en minder gewenst.

Doelstelling en uitwerkingpunten

De *doelstelling* voor de gemeente Lochem is afgeleid van de provinciale verkeersveiligheidsdoelstellingen. De gemeente Lochem heeft in 2020 45% minder doden en 35% minder ziekenhuisgewonden dan in 2002 als gevolg van verkeersongevallen.

Daarnaast streeft de gemeente Lochem ernaar om binnen 3 jaar na vaststelling van de Nota Mobiliteit geen grote ongevalconcentraties meer binnen de gemeente Lochem te hebben. Doelstelling daarbij is een afname van het aantal ongevallen met 80% ten opzicht van 'black-spot' en/of VOC-locatie.

Omdat de gemeente in beginsel alleen direct grip heeft op het voorkomen van ongevallen en het nemen van maatregelen op de gemeentelijke wegen, worden de doelstellingen geprojecteerd op:

- het totale wegennet (gemeentelijke en provinciale wegen tezamen);
- alleen de gemeentelijke wegen.

Daarnaast wordt het totale ongevallenbeeld vastgesteld van onveilige wegvakken en kruispunten en dit bepaalt welk van deze locaties het snelst aangepakt kan worden (opsporen ongevalconcentraties). Het aanpakken van de kruispunten en wegvakken sluit aan bij de perceptie van de inwoners gelet op de reacties tijdens de inloopavonden.

3.2.4 Educatie

Inleidend

Jonge verkeersdeelnemers zoals scholieren per (brom)fiets of per voet zijn kwetsbare weggebruikers. Maar ook oudere verkeersdeelnemers vallen onder



deze groep. Naast het ontwerpen van de infrastructurele maatregelen aan de zogenaamde 'nieuwe normmens', is deze groep verkeersdeelnemers in sommige gevallen effectiever benaderbaar vanuit educatie en/of handhaving. Op het vlak van educatie en handhaving wil de gemeente Lochem meer inzetten dan tot dusver op gedrag en educatieprogramma's (bijvoorbeeld 'broemritten', scootmobieltrainingen en verkeersvoorlichting op basisscholen, bromfietscursussen etc.).

Speciale aandacht dient volgens de reacties van de inwoners uit te gaan naar de oudere verkeersdeelnemers en de minder validen. Met name deze doelgroep vraagt veel aandacht voor specifieke maatregelen; infra-gerichte maatregelen maar ook niet infra-gerichte maatregelen zijn nodig deze groep verkeersgebruikers meer (subjectieve) veiligheid te bieden. De huidige waardering ten aanzien van de voorzieningen voor deze doelgroep scoren nu (zeer) slecht en is in de vragenreeks gewaardeerd met forse onvoldoendes. Dat geldt voor alle kernen in de gehele gemeente Lochem.

Doelstelling en uitwerkingpunten

Doelstelling (en motto) bij het thema Educatie is 'samenwerken aan verkeersveiligheid'. Het voorstel is om eind 2010 een educatiecomité actief te hebben dat aan het werk kan met een concreet actieprogramma.

De functie van het 'educatiecomité' moet zijn dat gezamenlijk gewerkt gaat worden aan het oplossen van knelpunten en het realiseren van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit. De op te lossen knelpunten moeten 'erkend' of benoemd worden binnen de uiteindelijke Mobiliteitsnota.

Door rondom een concreet verkeersprobleem of gedragsmaatregel (bij een school, in een woonwijk, op een bepaald kruispunt of in een woonstraat) samen met alle belanghebbende partijen de oplossingsrichtingen te bepalen ontstaat een groot draagvlak voor die maatregelen. Het comité dient zich te richten op inzet van educatiemaatregelen.

Het comité dient zelf te komen met een actieprogramma c.q. uitvoeringsprogramma. Dat past in lijn met het creëren van draagvlak. Het comité bepaalt zelf inzet van middelen en dient verantwoording daarvoor af te kunnen geven in relatie tot meetbare doelstellingen. Een dergelijke aanpak past in de algemene overheidsfilosofie dat de verkeersveiligheid niet het domein is van de overheid of politie alleen maar van ons allemaal. Iedere weggebruiker wordt geacht zijn verantwoordelijkheid te nemen om de norm te respecteren die we met elkaar hebben afgesproken of gaan afspreken. De waarde die daarbij hoort is het respect voor die afspraken en daarmee voor alle andere medemens.

Specifieke *uitwerkingpunten* zijn:

- Educatievormen: vaststellen geschikte educatievormen voor de gemeente Lochem.
- Organisatie educatieproces: vaststellen welke vorm het comité moet krijgen en welke partijen hier aan deelnemen, welke bevoegdheden.
- Specifieke aandacht voor ouderen en minder validen in het verkeer.
- Aansluiting bewerkstelligen op de overige (mobiliteits)beleidsvelden en in samenhang met infra-gerichte maatregelen en handavingsprogramma('s).

3.2.5 Langzaam verkeer

Binnen dit thema is een opdeling gemaakt als volgt:

1. Fietsverkeer;
2. Voetverkeer;
3. Onderhoud fiets- en voetpaden.

Ad 1] Inleidend fietsverkeer

Duurzaamheid is één van de doelstellingen die de gemeenteraad in haar Raadsplan heeft opgenomen. Duurzaamheidsbeleid komt onder meer tot uiting in de ambitie die de gemeente heeft uitgesproken om in 2022 'energie neutraal' te zijn. Daarnaast kenmerkt de gemeente Lochem zich als een groene gemeente. Recreatie en toerisme heeft de gemeente hoog op de agenda staan. Groen en duurzaam komen samen daar waar langzaam verkeer, zoals fietsen en lopen gestimuleerd kan worden. Fietsen en lopen is gezond, schaadt de omgeving niet, en kent geen nadelige gevolgen voor lucht- en geluidskwaliteit. Het zijn vervoerswijzen die aansluiten bij het 'duurzaamheidsbeleid' van de gemeente Lochem.

Sommigen hebben een keus tussen auto of fiets, maar evenzoveel hebben die keus niet. De schoolgaande jeugd heeft geen beschikking over een auto en zijn dan ook meestal op de fiets (of het openbaar vervoer) aangewezen. De ouderen pakken echter weer vaker de auto omdat de fiets voor hen een te kwetsbaar vervoermiddel wordt. Beschermen van deze groep verkeersdeelnemers is daarom van groot belang.

Het stimuleren van fietsverkeer naar drukke dorps- of stadscentra, of drukke recreatieve trekpleisters draagt ook bij aan het doen afnemen van de parkeerdruk op deze locaties en gebieden. Meer fietsers betekent minder auto's, minder parkeerdruk. Dat komt de leefbaarheid in de dorps- en stadscentra ten goede.

De ambitie van de gemeente om het fietsgebruik verder te stimuleren sluit aan bij de provinciale ambities. De provincie Gelderland wil immers het fietsgebruik in Gelderland stimuleren. Omdat korte autoverplaatsingen relatief het meest vervuilend zijn en de meeste hinder veroorzaken, is het van groot belang juist op korte en middellange afstanden het fietsverkeer te stimuleren. Het doel is om veilige en comfortabele fietsvoorzieningen - fietspaden, fietsparkeervoorzieningen en diefstalpreventie - te realiseren op die plekken waar de meeste potentie voor fietsgebruik ligt en op plekken waar andere vervoerswijzen problemen opleveren.

Ook ligt er een belangrijke rol voor de fiets als voor- en natransport in de totale keten van deur tot deur in het openbaar vervoer.

De provincie heeft een visie ontwikkeld op het bovenlokale fietsnetwerk om inzicht te verkrijgen in de ontbrekende schakels en schakels die niet voldoen aan de inrichtingseisen. Om deze knelpunten op te lossen zal zij maatregelen treffen



daar waar het haar eigen wegen betreft. Voor de knelpunten die niet in beheer en onderhoud zijn bij de provincie, zal zij de desbetreffende wegbeheerder stimuleren tot het treffen van maatregelen. Dit doet de provincie door onder andere subsidies te verstrekken.

Het totale fietsnetwerk in Gelderland vormt een samenhangend systeem dat is opgebouwd uit een aantal onderdelen. Fietsverkeer kan worden getypeerd als utilitair of recreatief en naar herkomst en bestemming van verplaatsingen. Basis voor het netwerk vormen de bovenlokale verbindingen in Gelderland.

Maar het aanleggen en realiseren van het bovenlokale fietsnetwerk alleen is onvoldoende. Lokale verbindingen en recreatieve verbindingen zijn evenzeer van belang gelet op bijvoorbeeld schoolfietsroutes, routes naar sportaccommodaties of andere instellingen. De gemeente wil de komende jaren daarom streven naar een goed fietsnetwerk.

Maar niet alleen de gemeente, ook de vele reacties tijdens de inloopavonden geven aan dat fietsverkeer op dit moment (zeer) matig scoort. Velen zien het stimuleren van de fiets als een belangrijk speerpunt binnen het op te stellen Mobiliteitsplan. Met name in de kernen is veel verbetering nodig. Specifiek en veelvuldig wordt de stad Lochem genoemd waar de fietsvoorzieningen sterk verbeterd moeten worden. Veel onveilige oversteeklocaties en slecht onderhouden fietspaden zijn genoemde aspecten. Bovendien wordt aangegeven dat het stimuleren van de fiets past bij een visie het centrum van Lochem autoluwer te maken. Het fietsverkeer in het buitengebied wordt positiever gewaardeerd waarmee de aandacht voor verbeteringen van fietsvoorzieningen hier niet mag verslappen.

Doelstelling en uitwerkingpunten t.a.v. fietsverkeer

Als *doel* binnen dit thema wordt voorgesteld om binnen de looptijd van het Mobiliteitsplan toe te werken tot het verkiezen van de stad Lochem als 'fietsstad' van het jaar. Hoewel een verkiezing van fietsstad een positieve uitwerking tot gevolg zal hebben voor het fietsklimaat draait het bij deze ambitie en doelstelling primair om de 'eisen' en inrichtingskenmerken die hieraan worden gesteld. Deze 'eisen' en inrichtingskenmerken zijn echter ook van toepassing op de kernen en gebieden buiten de stad Lochem. Het fietsnetwerk van de gehele gemeente dient verbeterd te worden, de grootste stad van de gemeente (Lochem) zal kandidaat worden gesteld voor de verkiezing. De keuze voor 'fietsstad' wordt kracht bijgezet door de reacties uit de inloopavonden waarin vooral wordt aangegeven dat met name in de kernen de fietsvoorzieningen een forse verbetering vragen. In het buitengebied worden minder knelpunten genoemd. De 'eisen' van een 'fietsstad':



- Korte routes door de stad of dorpskern (bijv. sternetwerk of diagonale routes door de stad of kern).
- Geen noemenswaardig oponthoud bij verkeerslichten of oversteeklocaties (bij verkeerslichten fietsers bijvoorbeeld meer prioriteit geven).
- In beginsel overal voorrang ten gunste van fietsers.
- Een fijnmazig netwerk van verbindingen naar maatschappelijke voorzieningen en functies (scholen, sportcentra, woonwijken, winkelcentra, bibliotheek, gemeentehuis en andere voorname publieke functies).

- Stallingen op logische bestemmingslocaties.
- Hoogwaardig voorzieningenniveau op en langs de routes (verlichting, verharding, breedte e.d., inrichtingseisen conform provincie en handboek voor fietsvoorzieningen).

Het gehele Lochemse fietsnetwerk dient bovendien te voldoen aan de eisen vanuit de recreatieve en toeristische sector. De uitwerking van deze ambitie beslaat de gehele gemeente, de 'eisen' zijn van toepassing op alle kernen en de gehele gemeente. Doordat het fietsverkeer naar drukke dorps- of stadscentra gestimuleerd wordt kan dit de parkeerdruk op deze locaties doen afnemen. De opbrengsten uit parkeerreguleringsmaatregelen dienen mede ingezet te worden voor verbetering van de fietsinfrastructuur.

Ad2] Inleidend voetverkeer

Lopen is als vervoermiddel vaak onderbelicht. Op welke manier mensen zich ook verplaatsen, lopen en of wandelen is bijna altijd een onderdeel van de vervoerketen. Daarnaast is het ook in recreatieve zin ('even een ommetje maken') van grote betekenis. Over het algemeen is het realiseren van een passende ruimte voor voetgangers een ontwerp-opgave voor de openbare ruimte. In alle verblijfsgebieden dient te kunnen worden gelopen.

In het stedelijk centrum van Lochem en andere verblijfsgebieden en kernwinkelgebieden in de overige kernen moeten mensen kunnen winkelen en 'wandelen' (bijvoorbeeld over de markt in Lochem). Van en naar het centrum van Lochem zijn er verschillende (aan)looproutes. Of vanuit de parkeerplaatsen naar het (kern)winkelgebied. Deze looproutes dienen direct, herkenbaar, aantrekkelijk en (sociaal) veilig zijn. Vooral de samenhang met de stedenbouwkundige aspecten als loop- en zichtlijnen zijn hierbij van belang.

Primaire aandacht gaat uit naar het verbeteren c.q. opheffen van loopbarrières door centra van kernen. Ook de (toekomstige) looproutes in en door de centra van Lochem, Eefde en Gorssel verdienen aandacht, zeker ook in de wetenschap van de vergrijzing en het toenemende aandeel ouderen en minder validen in het verkeer.

Doelstellingen en uitwerkingpunten t.a.v. voetverkeer

De gemeente Lochem houdt bij het ontwerp van infrastructuur en herinrichting van de openbare ruimte expliciet rekening met de minder valide voetgangers. Met name oversteekvoorzieningen vragen om aandacht, een goede locatie is daarbij van wezenlijk belang. Bij het ontwerp draait het voornamelijk om geleiding en vlakke looppaden.

Ad 3] Inleidend onderhoud fiets- en voetpaden

Tijdens de inloopavonden is in alle kernen veel negatieve waardering uitgesproken over het afnemende onderhoud aan wegen in het algemeen. Specifiek wordt aangegeven de matige tot (soms zeer) slechte onderhoud aan voet- en fietspaden. In Gorssel wordt dit thema t.o.v. de andere kernen als zeer negatief betiteld.

Veel reacties zijn gericht op het feit dat met het op niveau brengen van het onderhoud voor voet- en fietspaden een deel van de bestaande verkeersknelpunten opgelost zouden kunnen worden. Op dit moment worden volgens de meningen van de inwoners diverse voet- en fietspaden niet of slecht gebruikt vanwege de slechte staat van onderhoud.

Doelstelling en uitwerkingpunten t.a.v. onderhoud

Gelet op de vele reacties dient in het Mobiliteitsplan het onderhoudsniveau c.q. het onderhoudsbeleid afgestemd te worden met het Mobiliteitsplan. Zijn probleempunten oplosbaar, en welke, door 'slechts' enkel het onderhoudsniveau op een hoger peil te brengen?

Hoofddoel moet zijn de bestaande infrastructuur optimaal in te zetten. Staat van onderhoud mag niet leiden tot slecht of geen gebruik van voornamelijk de fiets- en voetpaden.

3.2.6 Openbaar vervoer

Inleidend

De gemeente Lochem haakt aan op de spoorverbinding Zutphen – Hengelo en Zutphen – Winterswijk. De OV en regiotaxi sluiten zoveel mogelijk aan op de stations in Lochem en Vorden. Belangrijke verbindingen richting deze stations worden met het provinciale snelnet ondersteund. Het station van Lochem ligt buiten de kern. Hierdoor zijn de voorzieningen als de binnenstad en woongebieden niet optimaal bereikbaar per trein.

Openbaar vervoer is in beginsel een provinciale aangelegenheid, beleidskeuzes liggen vooral op provinciaal niveau en zijn weinig direct te beïnvloeden. Uiteraard zijn diverse acties en maatregelen voorstelbaar waarbij de gemeente een aanjaagfunctie vervult richting provincie om beheer en onderhoud van lijnvoering en voorzieningen op een gewenst niveau te houden c.q. te brengen.

Aansluiting zoeken op snelnet en regionet lijkt evenals het benutten en verder uitnutten van de Regiotaxi wenselijk. Het opzetten en beheren van een eigen Bus/OV-dienst komt in beeld als de vervoersvraag in verhouding komt te staan met de financiële middelen.

De regionale en provinciale ontwikkelingen van het openbaar vervoer zoals het snelnet leiden in veel gemeenten tot een structuur waarbij de lijndiensten, behalve de buurtbussen, alleen nog maar gebruik maken van de ontsluitingswegen. Dit betekent vaak dat routes door wijken worden vervangen door routes via hoofdwegen waarbij de haltes weliswaar een hoog voorzieningenniveau kennen maar de voortransportafstand wordt vergroot.

De vraag is of de gemeente deze trend wil doorbreken en wil gaan inzetten op een lijnvoering die zich meer richt op een groter bereik, in het bijzonder op de doelgroep ouderen en minder validen. Minder gesterkte lijnvoering en meer door/langs de woonwijken en/of langs belangrijke opstappunten.

De lijnvoering lokaal en regionaal dient optimaal op elkaar afgestemd te worden. Welke lijnvoering, met welk systeem en welke voorzieningen, is een uitwerking die plaats dient te vinden in de Nota Mobiliteit.

Bij de categorisering van de wegen in wijken en buurten is het openbaar vervoer een belangrijk aspect bij de bepaling van de maximumsnelheid en de frequentie, aard, locatie en uitvoering van snelheidsremmende maatregelen. Het spreekt voor zich dat het openbaar vervoer gebaat is bij een vlotte doorstroming en een comfortabel te berijden weg. Maar een optimum dient gevonden tussen routes op hoofdlijnen en routes door woonwijken gelet op het bereiken van de potentiële OV-gangers.

Doelstelling en uitwerkingpunten

Hoofddoel bij het thema openbaar vervoer is dat het huidige OV-systeem minimaal instant gehouden moet worden, maar ook dat verbeteringen en optimalisering van lijnvoering en voorzieningen bij (toekomstige) haltes en stations nodig blijven om het OV in de gemeente een volwaardig alternatief te laten zijn.

Binnen de opgestelde wegennetvisie dienen aanknopingspunten te worden gegeven voor een goede inpassing van het busverkeer. Deze is conform de huidige situatie en het beleid van de provincie Gelderland die concessieverlener is, en het openbaar vervoerbeleid vorm geeft.

Specifieke uitwerkingpunten zijn:

- Station Lochem, extra station Eefde;
- Bediening OV-systeem c.q. buslijnvoering in en richting stad Lochem;
- Lijnvoering Lochem-Zutphen en het gewenste bedieningsniveau voor tussengebied Lochem-Zutphen;
- Vervlechtingsmogelijkheden lijnvoering lokaal → regionaal

3.2.7

Parkeren

Inleidend

Binnen de gemeentegrenzen staan diverse nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen gepland, inbreidingsplannen voor woningbouw, kleinschalige bedrijvigheid, bouw van scholen etc. Bij het toepassen van parkeernormen en parkeerregulering voor deze ontwikkelingen (woongebieden, werkgebieden, schoolomgevingen) dient teruggevallen te kunnen worden op heldere en eenduidige parkeerbeleidskaders. Inzicht en speregels ten aanzien van te hanteren parkeernormen zijn daarbij van wezenlijk belang. Hoe wordt toekomst parkeercapaciteit of capaciteit als gevolg van ruimtelijke en economische ontwikkelingen ingevuld.

Ook bestaande knelpunten ten aanzien van parkeren zijn dagelijks terugkomende vragen en klachten vanuit bewoners. De waardering voor de huidige parkeersituatie is vrijwel in alle kernen ruim voldoende zo blijkt uit de inventarisatie tijdens de inloopavonden. 'Slechts' op specifieke locaties wordt parkeerdruk ervaren.

Doelstelling en uitwerkingpunten

De nieuwe op te stellen parkeerbeleidskaders beogen zowel spelregels voor het benoemen van *wanneer* er sprake is van parkeerproblemen als spelregels voor het geven van *oplossing* voor deze parkeerproblemen. Tot dusver gelden vaak voor specifieke problemen adhoc maatregelen. Zo zijn in het verleden verschillende kaders voor verschillende (dorps)kernen voor nieuwe ontwikkelingen, parkeeroverlast van (grote) voertuigen toegepast. Het meer stroomlijnen en beantwoorden van parkeervragen (bijv. van initiatiefnemers van bouwplannen) moet vanuit een helder beleidskader gegeven en toegepast kunnen worden.

Het *hoofddoel* binnen dit thema vormt het opstellen van kaders voor nut en noodzaak van reguleringsmaatregelen en welke reguleringsmaatregelen het best ingezet kunnen worden in welke situatie.

Opbrengsten van reguleringsmaatregelen dienen ingezet te worden voor beheer, onderhoud, uitbreiding en/of nieuwe parkeerreguleringvormen. Daarnaast worden de opbrengsten ingezet voor verbetering van het fietsnetwerk. Het overgaan tot reguleringsmaatregelen is het gevolg van een ongewenste parkeersituatie op een bepaalde locatie.

Specifieke *uitwerkingspunten* zijn:

- Parkeernormen: vaststellen welke normen gehanteerd worden binnen de gemeente Lochem, voor welke functies in welke situaties en door wie?;
- Parkeerdruk: opsporen en benoemen locaties met parkeerdruk en aangeven welke criteria gelden voor aanwijzen locaties met parkeerdruk;
- Regulering: vaststellen bij welke mate van parkeerdruk over wordt gegaan op welke vorm van regulering.
- Parkeren grote voertuigen: opsporen en benoemen locaties waar grote voertuigen hinder veroorzaken, en opstellen regelgeving omtrent parkeren grote voertuigen;
- Parkeerstrategie bij nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

3.2.8 Recreatief verkeer

Inleidend

De gemeente Lochem wordt gekenmerkt door een gevarieerd, aantrekkelijk en groen landschap. Een ieder moet hier van kunnen genieten. Hierin ligt dan ook de rechtvaardiging opgesloten van het opnemen van beleidsdoelstellingen ten behoeve van recreatief verkeer. Door de toeristische routes te koppelen aan de verkeersfunctie, kunnen uitspraken gedaan worden over de waarborging van deze routes. Hier spelen ook wegonderhoud en onderhoud wegmeubilair een rol. Bij grootschalige evenementen, locaties of attracties moet rekening gehouden worden met verkeersgenererende activiteiten.

Tijdens de inloopavonden is ten aanzien van dit thema weinig gemeld. Reacties die gerelateerd kunnen worden aan dit thema betreffen voornamelijk uitingen die zijn gedaan dat de gemeente een 'groene en mooie' gemeente is en dat behoudt hiervan zeer gewenst is. Velen geven aan dat zij willen kunnen blijven genieten van de mooie groene gemeente met al haar faciliteiten. In het buitengebied wordt het fietsverkeer als zeer behoorlijk ervaren.

Doelstelling en uitwerkingpunten

De bereikbaarheid mag geen belemmering vormen voor de activiteiten in de recreatieve en toeristische sector. Van belang is om vast te stellen welke bereikbaarheidsvormen daarbij gewenst zijn. Zo is door belangrijke natuurgebieden bijvoorbeeld niet altijd een doorgaande route met de auto gewenst, een fietsroute past wellicht beter door een natuur- of recreatiegebied. De mate van bereikbaarheid per auto en fiets naar en/of door dergelijke gebieden dient zorgvuldig gekozen te worden.

Doelstelling is de bereikbaarheid van aaneengesloten natuur en recreatiegebieden primair te richten op een goed fietsnetwerk en een goede verbinding per openbaar vervoer. Vanuit het (concept)beleidsplan voor recreatie en toerisme wordt gestreefd naar het toegankelijk maken van de dijken voor recreatie, heldere bebording en een fietsknooppuntensysteem (bewegwijzering fietsers). In kwetsbare natuurgebieden moet het autogebruik, waar mogelijk, worden teruggedrongen. Recreatief fietsgebruik kan daar dan voor terug komen.

De *uitwerkingpunten* binnen dit thema zijn:

- Locaties: vaststellen op welke recreatieve en toeristische locaties het verkeersnetwerk afgestemd moet worden.
- Bereikbaarheidsvorm: vaststellen welke bereikbaarheidsvorm op welke locatie gewenst is.

