



# Mobiliteitsplan Lochem

Inventarisatienota

29 september 2021

# Mobiliteitsplan Lochem

Inventarisatienota

29 september 2021

**in opdracht van**

Gemeente Lochem  
M. Jansen

**pagina's**

49

**publicatienr.**

**auteur(s)**

M. Ruigrok

**BVA Verkeersadviezen**

Stationsplein 6  
8011 CW Zwolle  
(038) 460 67 47  
[www.bvaverkeer.nl](http://www.bvaverkeer.nl)

# Inhoudsopgave

<b>1. Naar een nieuw mobiliteitsplan</b>	<b>3</b>
1.1. Inleiding	3
1.2. Aanleiding	3
1.3. Mobiliteit in de toekomst	3
1.4. Totstandkoming mobiliteitsplan	4
1.5. Leeswijzer	4
<b>2. Terugblik beleidsplannen</b>	<b>6</b>
2.1. Nota Mobiliteit 2008	6
2.2. Speerpunten Actualisatie Nota Mobiliteit	7
2.3. Uitvoeringsprogramma Actualisatie Nota Mobiliteit	10
<b>3. Mobiliteit in beweging</b>	<b>12</b>
3.1. Lochemse mobiliteit in beeld	12
3.2. Wegencategorisering en inrichtingsprincipes	17
3.3. Resultaten uit participatie inwoners en ondernemers	20
3.4. Resultaten uit consultatie dorpsraden en overige belanghebbenden	22
3.5. Resultaten Adviserende tafel 20 september 2021	23
<b>4. Trends, ontwikkelingen en beleid</b>	<b>26</b>
4.1. Maatschappelijke trends en ontwikkelingen	26
4.2. Ontwikkelingen in landelijke en regionaal beleid	29
4.3. Autonome ontwikkelingen Lochem	34
<b>5. Ambities</b>	<b>35</b>
5.1. Ambitie 1: Veilig, leefbaar en gezond	35
5.2. Ambitie 2: Bereikbaarheid in balans	36
5.3. Ambitie 3: Duurzaam en klimaatbestendig	37
5.4. Ambitie 4: Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik	38
<b>6. Vervolg</b>	<b>39</b>
<b>BIJLAGEN</b>	<b>40</b>
<b>Projectenoverzicht Actualisatie Nota Mobiliteit</b>	<b>41</b>
<b>Factsheet onderzoek Mobiliteit - Moventem</b>	<b>46</b>
<b>Clustering Mobiliteit CTR</b>	<b>49</b>

# 1. Naar een nieuw mobiliteitsplan

## 1.1. Inleiding

Voor u ligt het werkdokument van de inventarisatienota. Een tussentijds document dat ons gaat helpen bij de volgende fase van het opstellen van het mobiliteitsplan en het bijbehorende uitvoeringsprogramma.

## 1.2. Aanleiding

Momenteel is het mobiliteitsbeleid van de gemeente Lochem ondergebracht in een tweetal beleidsdocumenten, te weten: 'Actualisatie Nota Mobiliteit uit 2016' en 'Nota Mobiliteit van 2008'. De actualisatie uit 2016 was een aanscherping en aanvulling van de Nota Mobiliteit uit 2008. De twee documenten samen vormen nog steeds het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en bevatten de relevante inhoudelijke informatie. Een deel van dat beleid is nog actueel en bruikbaar, maar voor een ander deel geldt dat beleidsmatige uitgangspunten ontbreken of bijstelling vragen omdat ze onvoldoende handvatten geven voor de huidige opgaven en ontwikkelingen.

Verder geldt dat de acties uit het huidige uitvoeringsprogramma, dat onderdeel uitmaakt van de actualisatie 2016, grotendeels zijn afgerond. Er is behoefte aan nieuwe prioritering van acties en maatregelen om de mobiliteit in Lochem verder te verbeteren.

Naast de lokale ontwikkelingen spelen op landelijk en provinciaal niveau ook veranderingen waar de gemeente rekening mee moet houden. Zo is vrij recent het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld en treedt de nieuwe Omgevingswet naar verwachting op 1 juli 2022 in werking. Dergelijke ontwikkelingen vragen om een nieuwe visie op mobiliteit.

## 1.3. Mobiliteit in de toekomst

De komende 10 á 15 jaar gaat er van alles veranderen in de wereld om ons heen. Dat heeft gevolgen voor ons allemaal. Maar, het is aan ons om te beslissen hoe we omgaan met die veranderingen. Daarom moeten we goed bedenken hoe we willen dat de mobiliteit in de gemeente Lochem met al haar kernen er straks uitziet. Dat doen we in een visie, een blik op de toekomst, en met een uitvoeringsplan om er te komen. Het mobiliteitsplan verwoordt straks hoe we in de toekomst ons verkeer, vervoer, verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid willen regelen.

Het is belangrijk dat het mobiliteitsplan aansluit bij de voorkeuren en prioriteiten van de inwoners en ondernemers van Lochem. Voor het ontwikkelen van goede visie over mobiliteit hebben we natuurlijk wel inzicht nodig in de huidige kwaliteit van de mobiliteit in Lochem. Hoe staan we er nu voor? Wat hebben we de afgelopen jaren bereikt? En waar liggen de behoeftes vanuit de inwoners en ondernemers? In de voorliggende inventarisatienota wordt de basis gelegd om straks in een gezamenlijk participatietraject keuzes te maken en prioriteiten te stellen ten aanzien van de mobiliteit.

## 1.4. Totstandkoming mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan bestaat uit 3 onderdelen: de inventarisatienota, het mobiliteitsplan en het bijbehorende uitvoeringsprogramma.

De voorliggende inventarisatienota vormt het startpunt waarin de kaders voor het nieuwe mobiliteitsplan onderzocht worden. Met de inventarisatienota in de hand gaan we vervolgens gezamenlijk de ambities en opgaven van het mobiliteitsplan nader uitwerken. Tot slot beschrijft de uitvoeringsnota helder en concreet wat we gaan doen om de doelstellingen de komende jaren te bereiken.

Met deze **inventarisatienota** wordt inzicht gegeven in de huidige situatie, het bestaande beleid en de ontwikkelingen die invloed (gaan) hebben op onze mobiliteit. Ook worden de ambities die volgen uit de inventarisatie uiteengezet. Deze inventarisatie biedt iedereen bij de start van de verdere dialoog toegang tot dezelfde basiskennis.

Tijdens de inventarisatiefase hebben inwoners en belanghebbenden op diverse manieren hun mening kunnen geven.

- **Digitale enquête**

In de maand juni/juli 2021 stond een digitale enquête online waarmee de inwoners en belanghebbenden uitgebreid hun mening konden geven over hoe zij de mobiliteit in Lochem beoordelen en waar het beter kan en moet.

- **Overleg met dorpsraden**

Er is een avond georganiseerd met vertegenwoordigers van de verschillende dorpsraden in de gemeente Lochem. Tijdens de avond is in 3 gespreksrondes gesproken over de verschillende verwachten ten aanzien van de opzet van de mobiliteitsvisie, de mobiliteitsthema's die voor Lochem belangrijk zijn en de knelpunten en kansen die er zijn.

- **Overleg met belangengroepen en deskundigen**

Vertegenwoordigers van de hulpdiensten, Fietsersbond, Stichting Welzijn Lochem en LochemEnergie hebben eind juni samen met de gemeente gesproken over het thema mobiliteit. Belangrijke thema's betroffen de aandachtspunten voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten, de toegankelijkheid van het wegennet voor kwetsbare verkeersdeelnemers en de stap naar duurzame mobiliteit. Daarnaast legden we ook intern de verbinding met beleidsmedewerkers van terreinen die in verbinding staan met mobiliteit, om zo naar een gedragen en integraal plan toe te werken

- **Bijeenkomsten met de gemeenteraad**

Er heeft een informerende en een adviserende tafel met de gemeenteraad plaatsgevonden, waarbij we de raadsleden hebben meegenomen in de uitkomsten van de bewoners/ stakeholders participatie en waarbij de raadsleden advies hebben uitgebracht over belangrijke aandachtspunten die in het vervolg meegenomen zouden moeten worden.

## 1.5. Leeswijzer

Voor het op te stellen mobiliteitsplan is een inventarisatie gemaakt van:

- de huidige situatie omtrent de mobiliteit in de gemeente Lochem en hoe deze beoordeeld wordt;

- de actuele trends en ontwikkelingen;
- het geldende beleid;
- een bundeling van belangrijkste knel- en aandachtspunten.

De opgenomen feiten en cijfers over het nu en bijbehorende prognoses vormen een fundament voor de dialogen over de toekomst van Lochem. Dit document is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt teruggeblikt op de resultaten die bereikt zijn op basis van de huidige Nota Mobiliteit;
- Hoofdstuk 3 bevat een infographic over de belangrijkste feiten van de mobiliteit in Lochem. Daarnaast nemen we de huidige wegcategorisering en bijbehorende inrichtingsprincipes onder de loep;
- In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste landelijke, regionale en lokale ontwikkelingen en trends inzichtelijk gemaakt. Hierbij wordt zowel gekeken naar maatschappelijke trends als de ontwikkelingen en beleidsafspraken die invloed hebben op de mobiliteit in de gemeente Lochem;
- Tot slot worden alle bevindingen uit de voorgaande hoofdstukken samengevat tot een bundeling van ambities voor het nieuwe mobiliteitsplan en de daarin op te nemen doelen en speerpunten.

Met het opstellen van deze inventarisatienota ronden we de voorbereidingsfase op weg naar het nieuwe mobiliteitsplan af. De volgende fase is de beeldvormingsfase, waarin een dialoog plaatsvindt met inwoners, belangenorganisaties en gemeenteraad over de toekomstopgaven die spelen in onze gemeente en de doelen en ambities die we ten aanzien van de mobiliteit willen nastreven.

## 2. Terugblik beleidsplannen

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Lochem is ondergebracht in een tweetal beleidsdocumenten, te weten: 'Actualisatie Nota Mobiliteit uit 2016' en 'Nota Mobiliteit van 2008'. De twee documenten samen vormen het huidige gemeentelijke mobiliteitsbeleid en bevatten de relevante inhoudelijke informatie.

### 2.1. Nota Mobiliteit 2008

De Nota Mobiliteit 2008 dient voornamelijk als basis voor ons mobiliteitsbeleid. Doelstellingen uit de Nota Mobiliteit waren onder andere het inzetten op verkeersveiligheid door middel van het aanpakken van verkeersongevallenconcentraties en het veilig inrichten van de schoolomgevingen.

Op beide thema's is de afgelopen jaren ingezet. De grote knelpunten op het gebied van ongevalsconcentraties zijn verdwenen en er heeft een project veilige inrichting van schoolomgevingen plaatsgevonden. Toch blijven de thema's verkeersveiligheid en inrichting schoolomgeving aandacht vragen.

#### Verkeersslachtoffers

In de Nota Mobiliteit zijn kwantitatieve ambities gedefinieerd, zoals een afname van 45% van het aantal verkeersdoden en 35% van het aantal ziekenhuisopnamen, ten gevolge van verkeersongevallen, in 2020 ten opzichte van 2002.

In 2002 bedroeg het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers ongeveer 100. In 2010 was het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers gedaald naar 49 en in 2014 naar 20. In 2020 liep het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers op naar 35. Omdat de registratiegraad vanaf 2010 is afgenomen, zijn over de periode na 2010 geen betrouwbare uitspraken te doen.

#### Parkeerdruk

Daarnaast is aangegeven dat op het gebied van parkeerdruk er maatregelen (aanbod en/of regulering) genomen moeten worden indien de parkeerbezetting groter is dan 90%.

Dit hebben we door middel van parkeeronderzoek gemonitord (in het centrumgebied van Lochem). Het laatste parkeeronderzoek dateert van 2019. De parkeerdruk komt in het centrumgebied niet boven de 90% uit. Op enkele locaties kennen we op piekmomenten een hoge parkeerdruk (parkeerdruk tussen 80 en 90%). Over de aanpak hiervan hebben we afspraken gemaakt met de ondernemers.

#### Inrichting 60 km wegen

Met het pilot landschappelijke inrichting 60 km-zone hebben we nieuwe inzichten verkregen over de inrichting van 60 km wegen. De ervaringen die we daar hebben opgedaan zijn ook gebruikt bij de andere 60 km-gebieden.

### Fietsen

Tot slot staat fietsen al vanaf 2008 hoog op de agenda. We zetten voor wat betreft fietsen in op een hoog ambitieniveau wat betref fietskwaliteit, fietsklimaat en fietscultuur. De afgelopen jaren verbeterden we fietspaden, fietsvoorzieningen en hebben we ingezet op het stimuleren van fietsgebruik. In hoofdstuk 3 en 4 geven we meer inzicht in hoe de inwoners van Lochem de kwaliteit van fietsen waarderen.

## **2.2. Speerpunten Actualisatie Nota Mobiliteit**

De Actualisatie 2016 kent verschillende thema's. Aan deze thema's zijn speerpunten gekoppeld. We noemen hier een aantal speerpunten per thema waar de afgelopen jaren op is ingezet.

### Speerpunten Fiets

- We streven naar een uitstekend fietsklimaat in onze gemeente, waardoor het gebruik van de fiets vanzelfsprekend is en voordelen oplevert.
- Voor de erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom is de fietser de 'ontwerpmaat': veiligheid en comfort voor de fietser zijn leidend.
- De hoogste prioriteit heeft de verkeersveiligheid voor de fietsende scholieren.
- We willen de kansen van de e-fiets vooral benutten om het fietsgebruik te verhogen in het woon-werkverkeer en het recreatief fietsen.
- Binnen de kern Lochem willen we het fietsklimaat verbeteren (de 'Fietsruggengraat') in samenhang met de aanleg van de rondweg.
- Stallingsvoorzieningen zijn essentieel voor het gebruik van een (dure) goede fiets.

We hebben de afgelopen jaren ingezet op het thema fietsen door het aanpakken van schoolroutes, het plaatsen van stallingsvoorzieningen in het centrum van Lochem en bij OV- haltes, campagnes om fietsgebruik te stimuleren. We zetten in op het verbeteren fietsroutes (o.a. verkenning fietsroute Epse- Harfsen en FN348 tussen Zutphen en Deventer. Deze route gaat langs onze kernen Eefde, Gorsseel en Epse.

### Speerpunten Voetgangers

- In de verblijfsgebieden is een gematigd snelheidsgedrag van het gemotoriseerd verkeer essentieel
- De gemeente Lochem gaat verder werken aan een inclusieve samenleving: een samenleving die algemeen toegankelijk is. Een belangrijk aandachtspunt voor de woonomgeving en rondom voorzieningen is het bieden van toegankelijke looproutes zonder obstakels.
- Voor de basisscholen gaan we uit van een schoolomgeving die vrij is van parkeer- en verkeerschaos op de tijdstippen van halen en brengen.

Met diverse scholen voerden en voeren we gesprekken over verkeersveiligheid en hebben we samen met VVN educatie programma's opgezet. We werkten aan de inclusieve samenleving door het verbeteren van looproutes en creëren van veilige oversteekvoorzieningen o.a. op de Nieuweweg (looproute), Goorseweg



(oversteek), Hoofdstraat (oversteek) en de oversteekvoorzieningen met ledverlichting in het wegdek in Laren en Harfsen.

#### Speerpunten Wegennet en gemotoriseerd verkeer

Alle wegen in het buiten gebied zijn ingedeeld naar functie en daaraan is een onderhoud- en investeringsregime gekoppeld. Voor vier wegen c.q. verbindingen hebben we plannen gemaakt om, in het belang van de verkeersveiligheid, de inrichting, functie en het gebruik beter met elkaar in evenwicht te brengen. Het gaat om de volgende wegen:

- Markeloseweg.
- Braakmanssteeg – Looweg – Ooldselaan.
- Barchemseweg.
- Vordenseweg – Wildenborchseweg.

De bovengenoemde wegen zijn de categorie 1 wegen die prioriteit hebben en waar de raad speciaal geld voor beschikbaar heeft gesteld om boven op het onderhoud ook extra verkeersveiligheid en fietsvoorzieningen aan te brengen.

De Markeloseweg, Vordenseweg en de Ooldselaan zijn inmiddels heringericht. Met de provincie Gelderland en de gemeenten Zutphen en Deventer zijn we in het project FN348 in gesprek over de inrichting van de N348. Op de Barchemseweg hebben we de fietsstroken verbreed. We sluiten aan bij trajectverkenningen van de provincie om in gesprek te blijven over de inrichting van deze wegen tussen de kernen in onze gemeente (N825 / N339 / N332 / N312 / N821).

#### Speerpunten Verkeersveiligheid

- Locaties of routes op gemeentelijke wegen waar veel letselongevallen plaatsvinden. Op de gemeentelijke wegen komen geen concentraties van ongevallen voor. Een aandachtspunt is de route Larenseweg, Tramstraat, Julianaweg in Lochem.
- Schoolroutes (fiets en lopen).
- Eenzijdige ongevallen met fietsers. Eenvoudige verbeteringen zijn kantmarkeringen, bermstroken, glow in the dark en verzwaarde asmarkering in bochten, reduceren van het aantal paaltjes, gladheidsbestrijding en verlichting.
- Landbouwverkeer, vooral op wegen met een breedte < 6 m en met een functie als fietsroute voor scholieren en/of recreatief. Op deze wegen ligt de nadruk op gedragsbeïnvloeding (samen met de werkgevers).
- De inzet van positieve feedback (bijvoorbeeld 'snelheidsdisplays').
- Periodieke publieksvriendelijke gedragsacties in samenwerking met VVN en de politie (wijkagenten).
- Handhavingsacties op die locaties waar sprake is van een verhoogd risico door excessief rijgedrag.
- Campagnes en educatie in samenwerking met VVN en ROV Oost Nederland met speciale aandacht voor ouderen (scootmobielen, elektrische fiets) en schoolgaande jeugd.

We hebben ingezet op gedragsbeïnvloeding onder andere op wegen waar veel landbouwverkeer op zit. Ook hebben we gewerkt aan de structurele inzet van de snelheidsdisplays. We verbeterden de verlichting op de Stationsweg. We verbeterden op diverse locaties de verkeersveiligheid door bijvoorbeeld het toepassen van snelheid remmende maatregelen en het nieuw inrichten van 30

km zones (Laren en Pr. Bernhardweg). De route Larenseweg/ Tramstraat/  
Julianaweg maakt onderdeel het van het uitvoeringsprogramma van het VSP.

#### Speerpunten Verblijfsgebieden

- Het uitbreiden van verkeersremmende maatregelen in de 30 km/uur-gebieden, uniformiteit voor de toegangen tot deze gebieden en het weren van sluipverkeer in de verblijfsgebieden (naar alternatieve routes).
- In verband met de realisatie van de rondweg Eefde wordt de maximumsnelheid op de traverse Eefde tussen de Schoolstraat en de Jolinkweg 30 km/uur. Dit geldt ook voor dorpskernen van Barchem en Epse (raadsnotie, 14 maart 2016).
- Binnen de categorie Buurtinitiatieven wordt prioriteit gegeven aan de initiatieven die het meest aansluiten bij genoemde speerpunten

We verbeterden op diverse locaties de verkeersveiligheid door bijvoorbeeld het toepassen van snelheid remmende maatregelen. Dit deden we vaak regelmatig als uitkomst van een buurtinitiatief (b.v. Nieuweweg, Lochem Oost, Zwiep en Reeveerweg Harfsen). Met de provincie zijn we nog in gesprek over overname van een deel van de N339 in de dorpskern Epse. Ook voor de bebouwde kom van Barchem willen we met de provincie in gesprek.

#### Speerpunten Openbaar vervoer

- Basismobiliteit (ontwikkelen pilot nieuw vervoerconcept).
- Ketenmobiliteit. Als wegbeheerder dragen wij bij aan het realiseren van stallingsvoorzieningen bij bushaltes en het station.

We draaiden een pilot alternatief vervoer, met als uitkomst de inzet van deelauto's met chauffeur als alternatief voor openbaar vervoer. We plaatsen op een aantal locaties extra stallingsvoorzieningen bij bushaltes. Ook kwamen er extra fietskluisen op het NS-station.

#### Speerpunten parkeren

- De instelling, voeding en gebruik van het mobiliteitsfonds gaan geregeld worden in een 'verordening mobiliteitsfonds'.
- We zetten in op het stimuleren van het gebruik van E-auto's en deelauto's. Er worden 20-24 oplaadpunten gerealiseerd.
- Parkeren in de omgeving van scholen wordt heroverwogen en getoetst op verkeersveiligheid.

We stelden een parkeernormennota op. Lochem had in 2020 in totaal 20 publieke laadpunten. Dit aantal wordt de komende jaren fors uitgebreid.

### **2.3. Uitvoeringsprogramma Actualisatie Nota Mobiliteit**

In bijlage 1 'Projectenoverzicht Actualisatie Nota Mobiliteit' is aangegeven welke projecten onderdeel uitmaken van het uitvoeringsprogramma horende bij de actualisatie van de Nota Mobiliteit. Tevens is aangegeven hoe de projecten zijn opgepakt en wat de huidige status is van de projecten. Veruit de meeste projecten zijn opgepakt en inmiddels uitgevoerd. De projecten die nog niet zijn opgepakt of wel zijn opgestart maar niet nog zijn afgerond zijn:

- Verbeteren leefbaarheid kom Epse: We zijn hier nog bezig met overname van de weg (huidig wegbeheer ligt bij de provincie Gelderland). Het benodigde wegontwerp is afgerond en er zijn afspraken gemaakt met de provincie over de condities van de overname van de weg. De realisatie is begin 2022 voorzien.

- Realiseren snelle fietsroute Deventer – Zutphen: Is nog niet gerealiseerd. De fietsroute is uitgewerkt tot een voorkeursvariant. Deze variant kon niet op draagvlak in de raad rekenen waardoor mede op initiatief vanuit de gemeente Lochem de studie naar de F348 en de trajectaanpak van de N348 nu integraal oppakt. Medio Q2 2022 zijn naar verwachting alle varianten uitgewerkt en kan er een gedegen besluit genomen worden na consultatie van de samenleving.
- Realiseren Fietsruggengraat tussen Station en Staring College: De beschikbare middelen voor de Fietsruggengraat zijn in 2019 (voorlopig) komen te vervallen, omdat besloten is dit mee te nemen in de uitwerking van de plannen van de binnenstad voor globaal de locaties Graaf Ottoweg en Smeepoort.
- Oversteekvoorzieningen/ obstakelvrije looproutes: De projecten binnen deze budgetten zijn deels uitgevoerd. Het resterende budget wordt ingezet voor aanpassingen aan het middendeel traverse Eefde. Uitvoering 2021.
- Fietsveiligheid Zutphenseweg: beoogd doel van het project is nog onvoldoende uitgewerkt. Beschikbare middelen zijn niet aangewend.

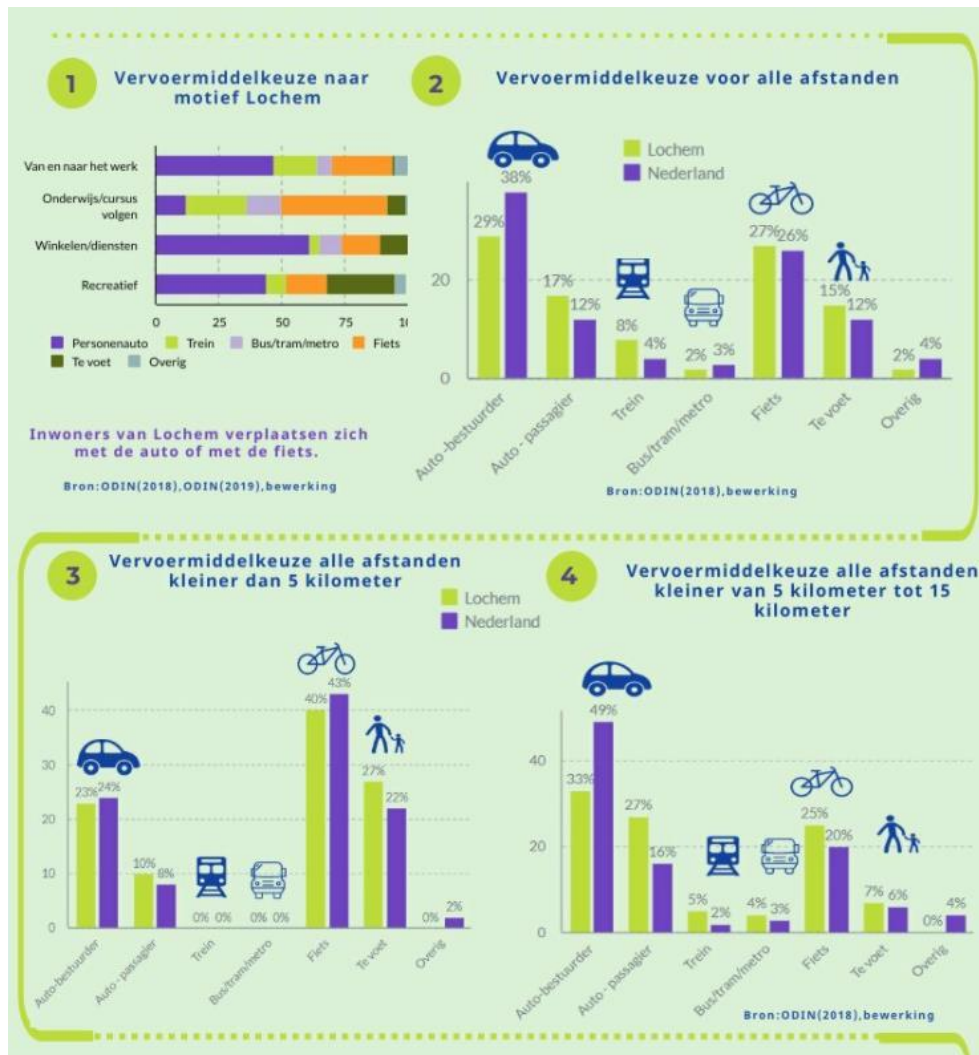
# 3. Mobiliteit in beweging

## 3.1. Lochemse mobiliteit in beeld

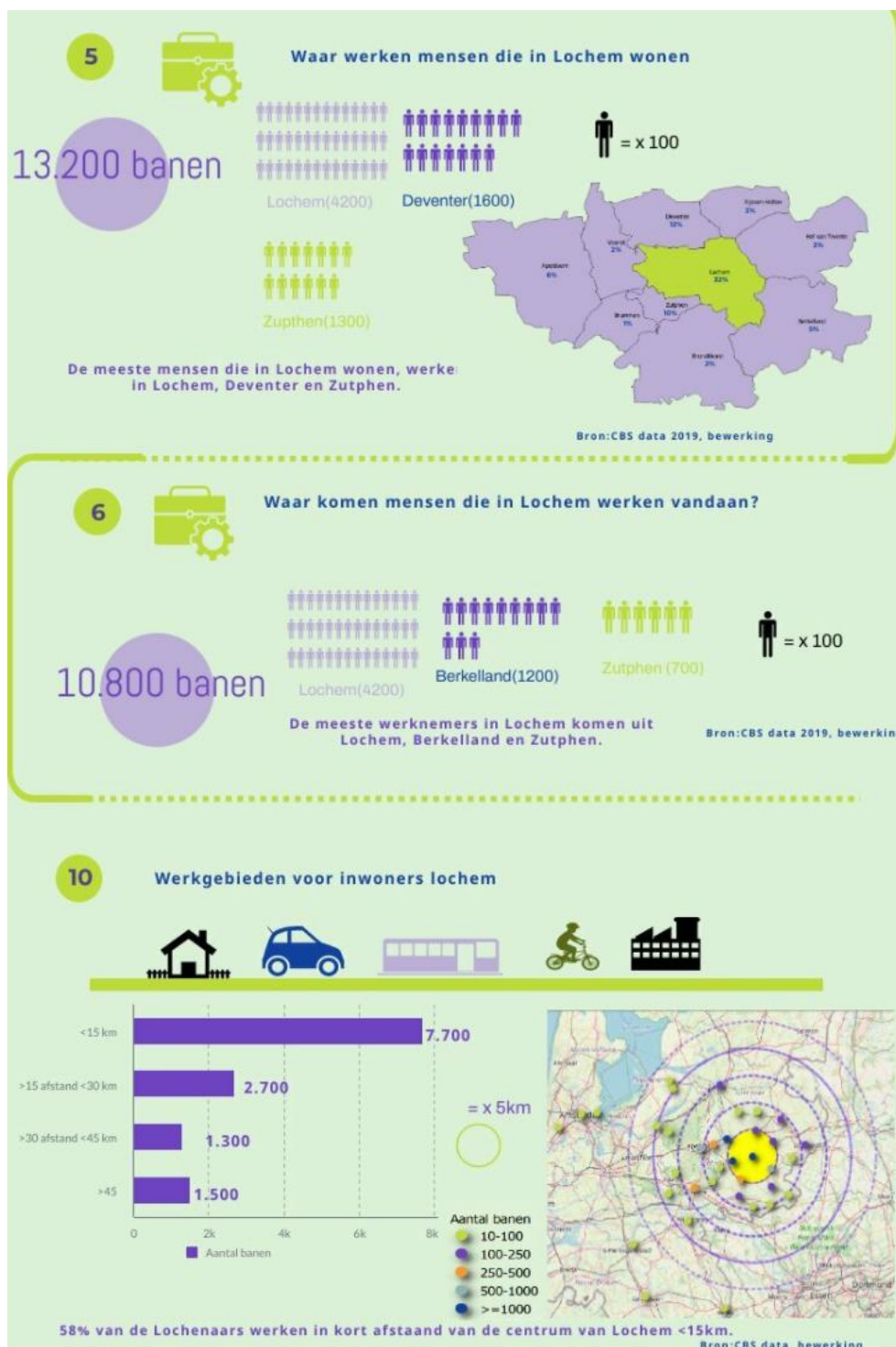
Een belangrijk deel van de totstandkoming van de mobiliteitsvisie betreft de inventarisatie van de bestaande situatie. In het vervolg van deze paragraaf staan de belangrijkste resultaten samengevat.

### 3.1.1. Hoe verplaatsen we ons?

Op basis van mobiliteitsonderzoeken uit 2018 en 2019 kan een inschatting gemaakt worden hoe de inwoners van de gemeente Lochem zich verplaatsen in het dagelijks leven. In de onderstaande grafieken zijn een aantal kenmerken van het verplaatsingsgedrag weergegeven. Daarbij is soms ook een vergelijking gemaakt met het verplaatsingsgedrag van vergelijkbare gemeenten op landelijk niveau.



Figuur 1: Infographic vervoerswijzekeuze



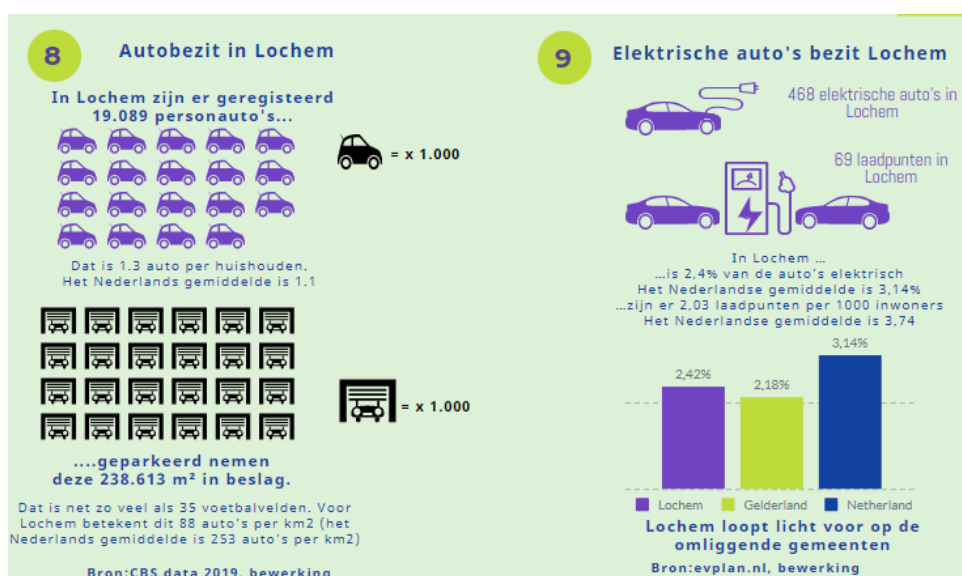
Figuur 2: Infographic woon-werkverkeer

In Lochem wordt ten opzichte van het landelijke gemiddelde relatief vaak de trein en fiets gepakt om van A naar B te gaan. Ook wordt er bovengemiddeld vaak gewandeld in vergelijking tot het landelijke gemiddelde. Voor winkelen en recreatieve verplaatsingen is het gebruik van de auto nog dominant.

In de gemeente Lochem worden gemiddeld zo'n 0,58 verplaatsingen per dag op de fiets voor afstanden korter dan 7,5 kilometer gemaakt. Afgezien van de gemeente Bronckhorst laten de meeste omliggende gemeenten een iets hoger fietsgebruik zien. Het gemiddeld aantal fietsverplaatsingen per dag ligt in de Cleantech regio bijvoorbeeld op 0,72.

Naast Lochem zelf, zijn Zutphen en Deventer de belangrijkste regionale werkgevers. Van de ruim 13.200 banen waar de inwoners van Lochem werken, ligt bijna 60% binnen een straal van 15 km. Een afstand die ook goed af te leggen is met de e-fiets of trein en bus.

Een groeiend deel van het Lochemse autobezit is duurzaam. Maar er kunnen en moeten nog grote stappen gezet worden.

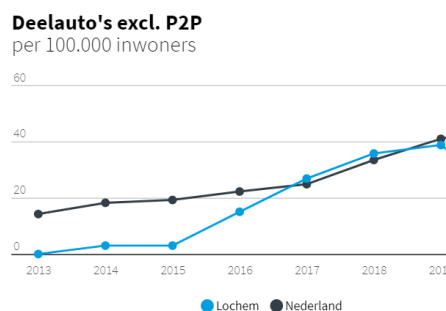


Figuur 3: Infographic duurzame mobiliteit

Het percentage elektrische voertuigen ligt bijvoorbeeld met 2,42% onder het landelijke gemiddelde van 3,14%. In vergelijking tot de buurgemeenten scoort de gemeente echter het hoogst en voor de gehele provincie Gelderland ligt het gemiddelde op 2,18%.

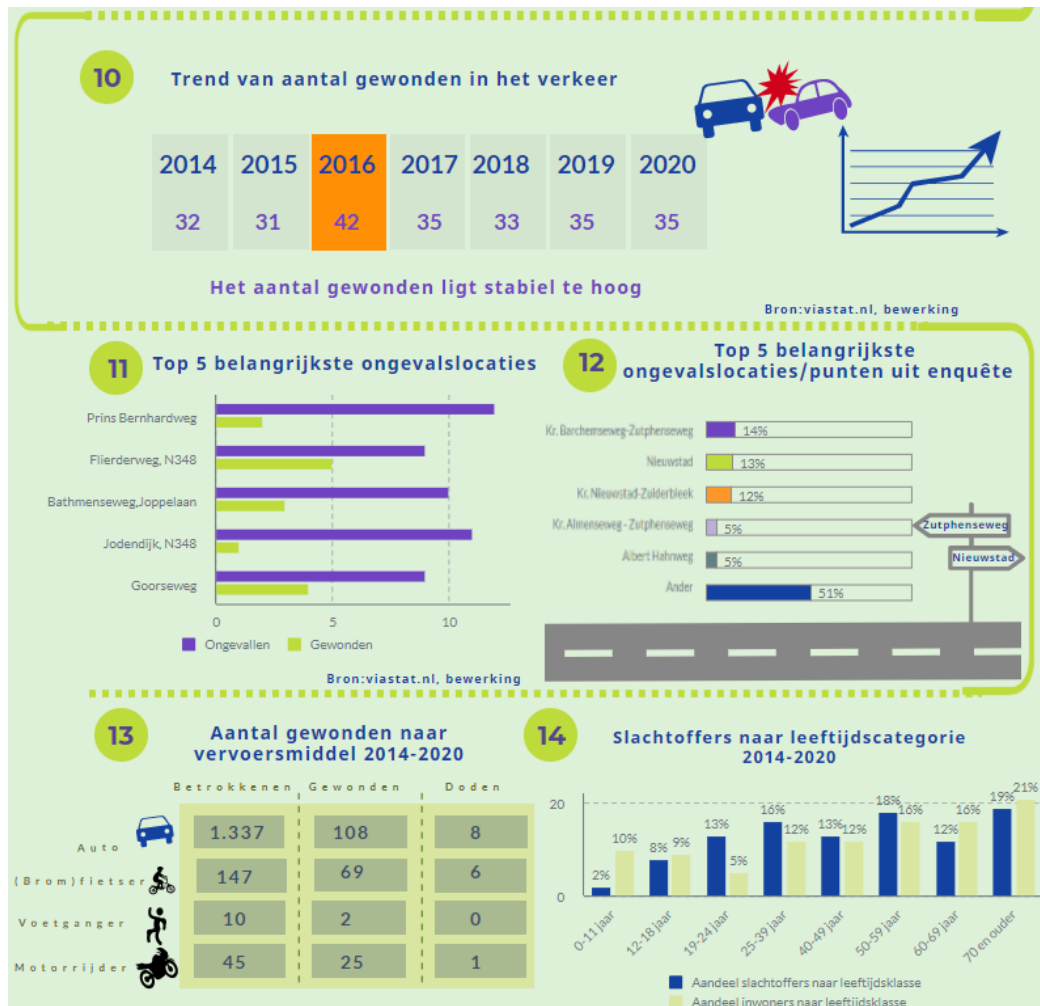
In verhouding tot het aantal elektrische auto's zijn er voorsnog wel relatief weinig openbare laadpalen. Zo is er in Lochem voor iedere 7 elektrische voertuigen één openbare laadpaal beschikbaar. Het landelijke gemiddelde ligt op 3,38 voertuigen per laadpunt. In de steden Deventer en Zutphen gaat het om 2 voertuigen per laadpunt.

Als we kijken naar het aantal beschikbare deelauto's loopt Lochem voor ten opzichte van de meeste buurgemeenten met gemiddelde 38 deelauto's per 100.000 inwoners. In Zutphen en Deventer is het aandeel deelauto's wel hoger met respectievelijk 69 en 45 deelauto's per 100.000 inwoners.



Het feit dat het overgrote deel van de pendelstromen binnen vijftien kilometer ligt en grotendeels naar Zutphen, Deventer en Apeldoorn biedt kansen om de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente kracht bij te zetten.

### 3.1.2. Verkeersveiligheid



Figuur 4: Infographic verkeersveiligheid

Het totaal aantal slachtoffers ligt de afgelopen jaren stabiel rond de 35 personen per jaar, ruim 30% daarvan is fietser. Daarbij lijkt er een trend te zijn richting meer ernstige verwondingen. In de periode 2014-2020 waren er totaal 147 fietsers betrokken bij een ongeval. Hierbij raakten 69 fietsers gewond en overleden 6 personen. Ter vergelijking: Er waren in dezelfde periode 1337 automobilisten betrokken bij ongevallen en onder de inzittenden van deze auto's vielen 108 gewonden en overleden er 8 personen. Fietsers zijn vele malen kwetsbaarder in het verkeer. Bijna 60% van de slachtoffers onder fietsers is ouder dan 60 jaar. En daarvan is circa driekwart ouder dan 70 jaar. Ouderen vormen een kwetsbare groep verkeersdeelnemers.



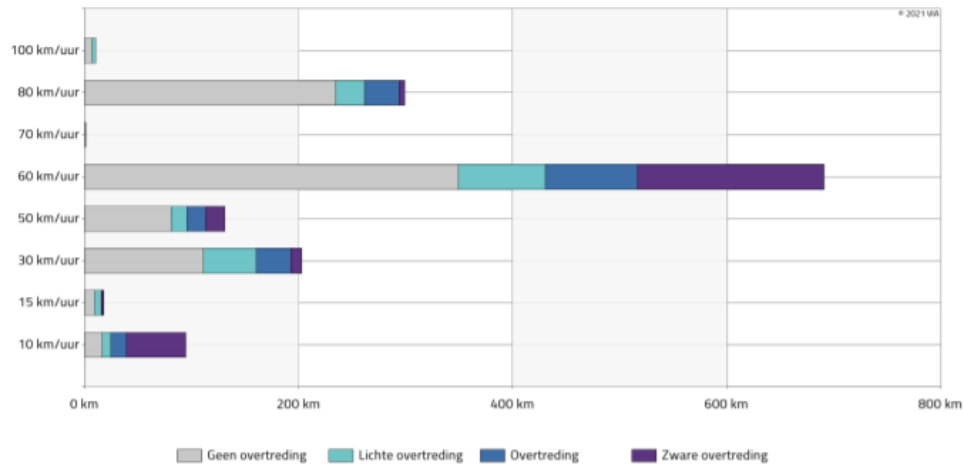
Echte hotspots van ongevallen zijn er niet meer. Inzetten op een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid is een logische vervolgstap. Bij een risico gestuurde aanpak wordt naast het aantal ongevallen dat plaats vindt ook gekeken naar de snelheid die er gereden wordt en de wegkenmerken die mogelijk risico verhogend werken op de ernst van de afloop van een ongeval. Vanuit de regionale risico-inventarisatie verdienen de volgende wegen extra aandacht:

- Prins Bernhardweg (opgenomen in Verkeersstructuurplan Lochem om te worden heringericht)
- Goorseweg (komst rondweg zal veel veranderen)
- Zutphenseweg Lochem
- Zutphenseweg (buiten de bebouwde kom Eefde)
- Kwinkweerd (wordt heringericht)
- Larenseweg (opgenomen in Verkeersstructuurplan Lochem om te worden heringericht)



Figuur 5: Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten

Vanuit de gemeente wordt daarnaast aandacht gevraagd voor de Tramstraat, Ooldselaan (30km deel Laren) en 60 km wegen buiten de kom. Het zijn namelijk de 60 km-wegen waar het overgrote deel van het verkeer ruimschoots te hard rijdt en de risico's op ernstige afloop groot zijn.

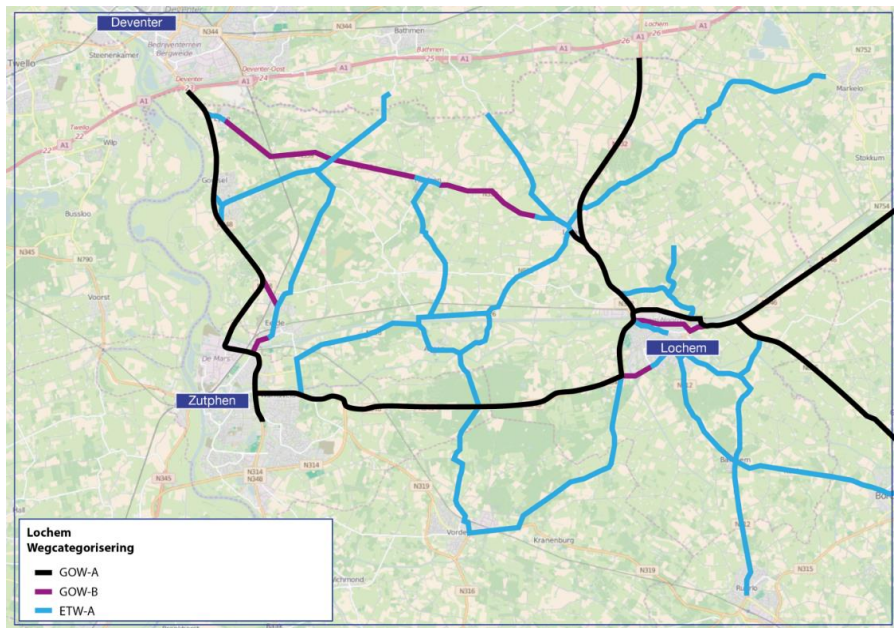


Figuur 6: Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per snelheidslimiet

## 3.2. Wegencategorisering en inrichtingsprincipes

### 3.2.1. Wegencategorisering

In figuur 7 is de bestaande wegcategorisering uit 2016 opgenomen. De gehanteerde indeling in type wegen lijkt nog steeds goed bruikbaar.



Figuur 7: Wegencategorisering zoals vastgesteld in mobiliteitsplan 2016

De volgende wegen dienen aandacht te krijgen bij het opstellen van nieuwe wegcategorisering:

- Dr. Van den Hoevenlaan tussen Rustoorlaan en Schoolstraat
- Centrumgebied Eefde ter hoogte van Coop
- Lochemseweg binnen de kom van Epse
- Zwiepseweg tussen Lochem en Wengersteeg
- Ampenseweg tussen Oude Lochemseweg en Spoorlaan
- Zutphenseweg tussen Hesserweg en N346

- N339 Epse - Laren

Op deze wegen dient nog een expliciete keuze gemaakt te worden tot welke wegcategorie zij behoren. De gemaakte keuze bepaald uiteindelijk ook de mate waarin de huidige vormgeving voldoet en passend is bij het gebruik. Voor het autonetwerk geldt verder dat de verbindingen naar de A1 van zeer groot belang zijn voor de bereikbaarheid van het gebied. De N332 en N348 dienen dan ook als volwaardige stroomwegen te functioneren. Een aandachtspunt hierin is het traject N348 Epse-A1.

- Goederenvervoer en bevoorrading winkelgebieden

Binnen de gemeente is een aantal bedrijventerreinen gelegen. Belangrijk is daarbij dat vrachtverkeer via de routes met vrijliggende fietsvoorzieningen van en naar deze bedrijventerreinen kan rijden en zoveel mogelijk van de hoofdwegen gebruik maakt.

Het centrum van Lochem is vanwege beperkte wegbreedtes, eenrichtingswegen en het voetgangersgebied voor sommige bedrijven lastig te bevoorraden. De route Larenseweg / Tramstraat is afgesloten voor vrachtverkeer. De Hanzeweg wordt ingezet voor zwaar vrachtverkeer richting de binnenstad.

- Landbouwverkeer

Voor het landbouw verkeer is nog geen functioneel netwerk opgebouwd met de primaire landbouwroutes. Wel is er voor het buitengebied een beheerskaart beschikbaar waar het belang van een weg in 5 categorieën beschreven wordt.



Figuur 8: Type weg naar mate van wegonderhoud

In samenwerking met LTO en Cumela zal op basis van de bovenstaande kaart een hoofdnetwerk landbouwverkeer worden opgesteld met de bijbehorende inrichtingseisen. Belangrijk daarbij is dat er ook een koppeling wordt gemaakt met het op te stellen fietsnetwerk. Hoofdroutes voor landbouwverkeer moeten zo min mogelijk hinder ondervinden van het fietsverkeer en andersom. Voor een

aantal routes door kernen zijn geen alternatieve routes voor landbouwverkeer voorhanden. Routes die aandacht verdienen zijn:

- Laren - Lochem
- Kern Laren
- Kern Harfsen

### **3.2.2. Inrichtingsprincipes**

Belangrijk is dat de weggebruiker aan de inrichting van de weg kan zien welk weggedrag gewenst is en verwacht kan worden. Als gemeente blijven we daarom aangehaakt bij het Duurzaam Veilig verkeerssysteem, waarbij functie vormgeving en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Een duidelijk onderscheid in wegen, primair bedoeld voor het afwickelen van verkeer (verkeersfunctie) en wegen primair bedoeld voor het verblijven (verblijfsfunctie), legt de basis voor de inrichting:

- Stroomwegen hebben een verkeersfunctie en zijn bedoeld om het gemotoriseerde verkeer zo snel mogelijk door te laten stromen, zowel op wegvakken als kruispunten.
- Gebiedsontsluitingswegen hebben net als stroomwegen ook primair een verkeersfunctie, maar zijn de verbindende schakel tussen de stroomwegen en de verblijfsgebieden. Op wegvakken moet het gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk doorstromen en op kruispunten staat het uitwisselen centraal. Opvallende kenmerken zijn het scheiden van gemotoriseerd en langzaam verkeer, het regelen van de voorrang, parkeren en halteren buiten de rijbaan en het zoveel mogelijk voorkomen van directe erfontsluitingen.
- Erftoegangswegen hebben primair een verblijfsfunctie waar het uitwisselen van verkeer centraal staat, zowel op wegvakken als kruispunten. De aaneenschakeling van erftoegangswegen vormt samen een verblijfsgebied. Opvallende kenmerken zijn het mengen van verkeerssoorten, smalle rijbanen en gelijkwaardige kruispunten.

In het mobiliteitsplan wordt toegewerkt naar een geactualiseerd raamwerk waarin wensbeeld en minimaal inrichtingsniveau van wegen en kruispunten wordt beschreven. Een belangrijk vraagpunt hierbij is de inpassing van hoofdfietsroutes en het principe dat alle wegen binnen de bebouwde kom in de basis een maximumsnelheid kennen van 30 km/uur. Vooralsnog gaan we er vanuit dat 30 binnen de bebouwde kom de voorkeur heeft maar dat 50 km/uur wordt toegepast daar waar nodig.

### 3.3. Resultaten uit participatie inwoners en ondernemers

Tussen 23 juni en 11 juli 2021 konden inwoners en ondernemers deelnemen aan enquête over de mobiliteit in Lochem. Het onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau Moventem en de resultaten zijn ondergebracht in het rapport 'Lochem Mobiliteit d.d. 4 augustus 2021'. In totaal hebben 878 inwoners en ondernemers de vragenlijst volledig ingevuld, waarvan 728 via het inwonerspanel, 52 via het ondernemerspanel en 98 via de open link.

#### 3.3.1. Bereikbaarheid auto

De (auto)bereikbaarheid wordt gemiddeld met een 8,0 beoordeeld.

Voor de autobereikbaarheid wordt wel veelvuldig aandacht gevraagd voor:

- Kruispunt Barchemseweg-Nieuwstad;
- Kwinkweerd;
- N348-N339 Lochemseweg.

Vooraf de verkeerscirculatie in en rond het centrum van Lochem wordt vaak als knelpunt gezien in de doorstroming van het verkeer. Ook het traject van de N348 en bijbehorende aansluitingen worden als druk ervaren. De hinder uit zich echter vooral in een gevoel van onveiligheid.

#### 3.3.2. Verkeersveiligheid

Hoewel het met de bereikbaarheid/doorstroming het binnen Lochem grotendeels wel goed zit volgens de respondenten, is men duidelijk minder tevreden over de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid wordt gemiddeld met een 6,2 beoordeeld. De inwoners van de kernen Eefde, Epse, Joppe, Laren en het buitengebied geven de verkeersveiligheid in hun omgeving zelfs een lichte onvoldoende. Het gaat dan in de meeste gevallen om te hoge snelheden op 30 en 60 km wegen.

Aan de respondenten is gevraagd welke punten/locaties in de gemeente Lochem zij als verkeersonveilig ervaren. De meest genoemde punten zijn verkeerslichten/kruising Barchemseweg-Zutphenseweg (5%), Nieuwstad (4%) en de oversteek/kruising Nieuwstad-Zuiderbleek (4%). Kijken we specifiek naar de kernen die een relatief lage score hebben gegeven dan wordt ook aandacht gevraagd voor:

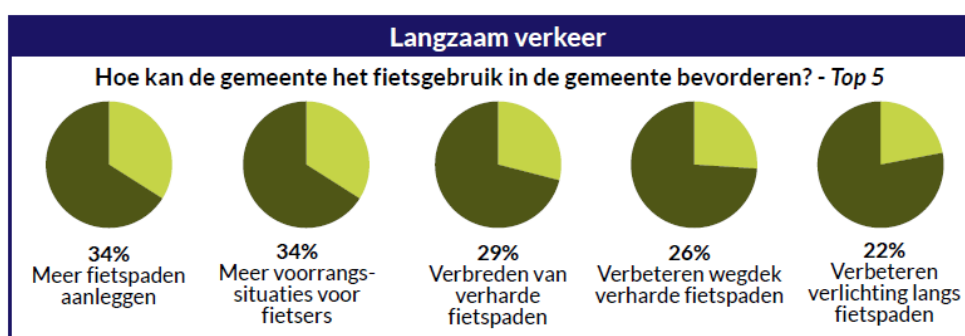
- Dr vd Hoevenlaan, Eefde
- Schoolstraat Eefde
- Zutphenseweg Eefde
- Lochemseweg Epse
- Hoofdstraat Gorssel
- Joppelaan, Gorssel
- Dortherdijk, Joppe
- Elzerdijk, Joppe
- Hoofdwegen, Laren

	Gemiddelde
Almen (n=38)	7
Barchem (n=36)	6.4
Eefde (n=90)	5.7
Epse (n=50)	5.9
Gorssel (n=100)	6.5
Harfsen (n=40)	6.6
Joppe (n=20)	5.5
Kring van Dorth (n=6)	6.1
Laren (n=99)	5.7
Lochem (n=384)	6.5
Buitengebied (n=9)	4.8

Ruim 75% van de respondenten geeft aan dat er in de bebouwde kom van de kern waar zij wonen/werken op 30 km wegen veelvuldig te hard wordt gereden en 65% vindt dat er op 60 km wegen vaak te hard wordt gereden.

### 3.3.3. Langzaam verkeer

Over het algemeen vindt men dat er goede fietsverbindingen zijn in de gemeente. Wel denkt dat 34% dat het fietsgebruik verder kan worden bevorderd door meer fietspaden aan te leggen of op meer locaties voorrangssituaties te creëren voor fietsers. Ook het verbreden van fietspaden wordt genoemd. Over de veiligheid van schoolroutes en schoolomgeving is men over het algemeen kritisch. In veel kernen vindt 70 tot 80% van de respondenten dat kinderen niet veilig naar school kunnen lopen of fietsen.



Voor voetgangers draait het vooral om bredere voetpaden en beter onderhoud van de paden.

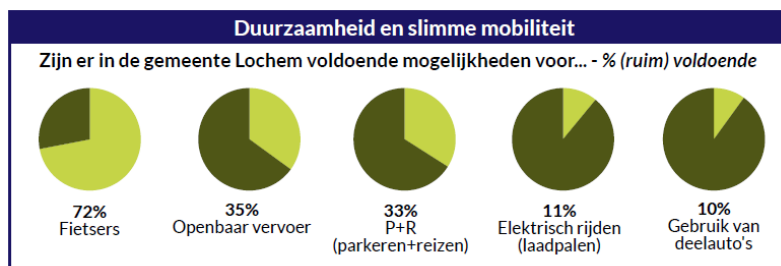
### 3.3.4. Openbaar vervoer

De huidige gebruikers van het openbaar vervoer geven een voldoende ten aanzien van de kwaliteit ervan. Zij geven het openbaar vervoer gemiddeld een 6,6. Een belangrijk deel van hen vindt dat er onvoldoende mogelijkheden zijn bij het treinstation of de bushalte om de fiets te stallen. Slechts 30% van de respondenten ervaart het treinstation Lochem als prettig opstappunt. Ook ten aanzien van het aanbod van openbaar vervoer 33% ontevreden. Voor 31% van de respondenten is het OV een goed alternatief voor de auto. Men vraagt om betere busverbindingen dat beter aansluit op ander OV. Belangrijk is dat de huidige busdiensten minimaal in stand worden gehouden, ook in de weekenden. Of wellicht kleinere bussen inzetten die vaker rijden en op meer haltes stoppen. De gemeente heeft overigens slechts een beperkte invloed in het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer.

### 3.3.5. Duurzaamheid en slimme mobiliteit

Bij het verduurzamen van de mobiliteit wordt vooral gedacht aan de aanschaf van een elektrische auto (56%) of elektrische fiets (22%). Ook het reizen buiten de spits of slim gebruik maken van overstaphubs om een deel van de reis met het OV of de fiets te maken wordt gezien als optie om te verduurzamen (beide 17%). Vooralsnog lopen niet veel mensen warm voor deelauto's of deelfietsen, slechts 7% van de respondenten ziet dat als zinvolle maatregel om te verduurzamen. 45% van de respondenten is voorstander van het uitbreiden van laadpalen in de openbare ruimte, 27% ziet dat vooralsnog niet zitten. Het is dus

belangrijk om aan alle inwoners goed uit te leggen wat het belang is van meer laadpalen in hun woonomgeving. Opvallend is dat slechts 11% van de respondenten ook vindt dat er nu al voldoende laadpalen zijn voor elektrisch rijden.



### 3.3.6. Belangrijkste thema's voor mobiliteitsplan

Voor de deelnemers aan de enquête zijn dit de belangrijkste aandachtspunten voor het mobiliteitsplan:

- Verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers (44%);
- Snelheidsbeperkende maatregelen (27%);
- Toegankelijkheid voor voetgangers, rolstoel en scootmobiel (22%);
- Doorstroming van het verkeer (19%);
- Handhaving van de regels (18%);
- Tegengaan van sluipverkeer (17%).

## 3.4. Resultaten uit consultatie dorpsraden en overige belanghebbenden

Tijdens de inventarisatiefase is niet alleen aan de inwoners en ondernemers gevraagd wat zij vinden van de mobiliteit in Lochem, er is ook gesproken met de vertegenwoordigers van de verschillende dorpsraden in de gemeente en met overige belangengroepen. Over het algemeen wordt vrij positief gesproken over de bereikbaarheid van de verschillende kernen. Het is vooral de verkeersveiligheid en toegankelijkheid waar aandacht voor gevraagd wordt. Ten behoeve van de inhoud van het mobiliteitsplan zijn, zijn de volgende aandachtspunten aangedragen:

- Denk erover na of bepaalde plekken juist niet minder bereikbaar zouden moeten zijn in het kader van duurzaamheid, leefbaarheid en landschapsbehoud;
- Het mobiliteitsplan moet niet alleen gaan over technische oplossingen maar ook de gedragsmatige aspecten van mobiliteit meenemen;
- Graag ook aandacht voor de energietransitie en de rol die de elektrische auto hierin speelt. Opwekken duurzame manieren en zon op dak koppelen aan automobilititeit elektrische voertuigen. Impuls geven aan mensen als ze mee willen doen.
- Denk na over mobiliteitsdiensten die aansluiten bij vergrijzing in gemeente. Hou de ouderen mobiel en richt de infrastructuur daar beter voor in. Het huidige OV-aanbod moet minimaal in stand worden gehouden en liefst aangevuld worden met alternatieve vervoersdiensten.
- Fietsen in de gemeente Lochem kan veiliger en comfortabeler, meer aandacht voor de inrichting van fietsvoorzieningen en oversteekplaatsen;

- Zorg ervoor dat de weginrichting beter overeenkomt met de gewenste snelheid van het autoverkeer;
- Graag meer aandacht voor het veilig en comfortabel kunnen stallen van de (e-)fiets;
- Verken mogelijkheden extra inzet van deelauto's en deelfietsen. Wel moet de overlast van dergelijke systemen vanaf het begin worden vermeden door goed na te denken waar bv. gestald mogen worden.
- Bepaalde groepen mensen zijn (bv. met een kleine beurs) onvoldoende mobiel. Bereikbaarheid, betaalbaarheid, toegankelijkheid verdienen voor deze groepen extra aandacht.

### **3.5. Resultaten Adviserende tafel 20 september 2021**

Tijdens de adviserende tafel van 20 september 2021 heeft een afvaardiging van de gemeenteraad een conceptversie van de inventarisatienota besproken. De raadsleden hebben adviezen gegeven over het vervolgtraject en hebben daarnaast voor verschillende thema's aandachtspunten aangedragen. In het vervolg van deze paragraaf staan de opmerkingen verwoord.

#### **3.5.1. Algemeen**

Maak heldere doelstellingen, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid, die achteraf getoetst kunnen worden. Bijvoorbeeld door middel van effectrapportages. Onderwerpen als verbeteren verkeersveiligheid, bereikbaarheid en maatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers worden belangrijk gevonden.

#### **3.5.2. Verkeersveiligheid**

Onveilige locaties:

- Verkeersveiligheid verbeteren Zwiepseweg tot aan Barchem
- Braakhekkeweg Harfsen wordt veel te hard gereden, moeten snelheid begrenzers aangelegd worden
- Aandacht aan Lochemseweg Harfsen-Epse (provinciale weg)
- Bebouwde kom Epse moet veilige (lopend project 30 km inrichting deel van de Lochemseweg in Epse)
- Broekstraat Harfsen wordt veel te hard gereden [moeten aanpassingen komen].
- Kijksteeg Lochem moet veiliger
- Kruispunt Nieuwstad gevaarlijk/ VRI voor voetgangers te kort op groen
- Aandacht voor lange rechtstanden op wegen buitengebied (bijvoorbeeld op Holterweg en Buisweerdweg). Snelheidsremmers die niet nadelig zijn voor landbouwverkeer

Gemeentebreed:

- Bermgroei kruispunten overzichtelijk houden, bochten in buitengebied niet overzichtelijk
- Diverse bebouwde kom dorpen extra aandacht.
- Aandacht voor handhaving (al dan niet door BOA middels pilot oid)
- Afstemming met buurgemeenten bij herinrichting, zodat verkeerssituatie op elkaar aansluit (bv Ooldselaan)





### **3.5.3. Openbaar Vervoer**

- Wens voor busverbinding Lochem -Zutphen rechtstreeks en Zutphen - Lochem rechtstreeks, behoefte voor schoolgaande kinderen naar Zutphen.
- Uitgangspunt: spoor alleen voor personenvervoer en niet voor goederenvervoer

### **3.5.4. Fietsen en wandelen**

Onveilige locaties:

- Oversteek nabij café restaurant Bousema Lochem Zutphenseweg veiligheid verbeteren (snelheid van rotonde tot aan oversteekplaats wordt te hard gereden).
- Zutphenseweg/ Barchemseweg maatregelen voor fietsers
- Ontbrekend trottoir Molenweg Gorssel t.h.v. Jumbo
- Schijnzebra Almen
- Veilige oversteek realiseren tussen Coop en 't Hart Eefde

Gemeentebreed:

- Fietspaden buitengebied zijn te smal voor (elektrische) fietsen - onverharde fietspaden
- Confrontatie tussen (toeristische) fietsers en landbouwverkeer. Bijvoorbeeld inzet campagnes om fietser aandacht te vragen voor landbouwverkeer
- Toegankelijkheid trottoirs wandelaars (met beperkingen) belangrijk
- Genoeg voorzieningen voor elektrische fietsers (stallingen en laadvoorzieningen)

### **3.5.5. Duurzaamheid**

Gemeentebreed

- Voldoende laadvoorzieningen elektrisch rijden
- Ver vooruitkijken bij nieuwe inrichting / ontwikkeling naar situatie over bv 20 jaar
- Distributiehub als alternatief voor veel busjes (bijvoorbeeld pakketkluizen) / elektrisch vervoer als pakketleveranciers

## 4. Trends, ontwikkelingen en beleid

De vorige hoofdstukken gingen in op de inventarisatie van de huidige situatie. Dit hoofdstuk gaat in op de maatschappelijke mobiliteitstrends en het relevante beleidskader van de gemeente en andere overheden. De resultaten van de inventarisatie van de huidige situatie, het beleidskader en de ontwikkelingen en trends vormen samen de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie.

### 4.1. Maatschappelijke trends en ontwikkelingen

#### 4.1.1. Algemene trends en ontwikkelingen

Op het gebied van mobiliteit worden de volgende trends en ontwikkelingen verwacht.

**Meer en meer automatisch:**

Voertuigen krijgen steeds meer hulpmiddelen om de rijtaken te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. De verwachting is dat binnen de periode van het mobiliteitsplan (tot 2032) automatische voertuigen echter geen effect hebben waarmee we expliciet rekening moeten houden bij het ontwikkelen van mobiliteitsbeleid.

**Meer en meer verbonden:**

Door de digitalisering van de samenleving is het makkelijker om voertuigen met elkaar te laten communiceren. Op deze wijze weten we altijd en overal waar verkeersdeelnemers zijn en kan hier rekening mee worden gehouden. Denk bijvoorbeeld aan iVRI's. Dit zijn verkeerslichten die kunnen communiceren met bussen, auto's en of fietsers. Op die manier krijgt de richting van de bus groen en kan de bus direct doorrijden. Of fietsers die extra groen krijgen als het regent. Dergelijke verkeerssystemen spelen in Lochem voorlopig nog een beperkte rol, zeker binnen de kernen. Wel werkt de gemeente o.a. aan het digitaliseren van het verkeersborden in en dynamische parkeerdata. Hiermee kunnen we het verkeer in de toekomst gericht sturen.

**Meer en meer met elkaar delen:**

De tweede auto wordt, zeker in de stedelijke omgeving, steeds vaker een elektrische deelauto die met de burens in de straat wordt gedeeld. Met behulp van mobiele telefoons is het op een makkelijke wijze te regelen. Het biedt extra ruimte als er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Binnen de gemeente Lochem hebben we op kleine schaal kennis gemaakt met deelauto's via het concept ELEKtrip (LochemEnergie). Ook stellen particulieren hun auto beschikbaar als deelauto. Maar er liggen hier zeker nog meer kansen. Het is interessant om in dorpen elektrische deelauto's beschikbaar te stellen, ter vervanging van een tweede auto of om medebewoners ergens heen te vervoeren als zij zelf niet mobiel genoeg zijn.

Naast de deel-auto, moeten we ook bepalen of en hoe deel-e-steps en deel-e-fietsen van meerwaarde kunnen zijn voor Lochem en gemeentelijke ondersteuning nodig hebben. Uit onderzoek van Moventem blijkt dat de

inwoners van Lochem vooralsnog niet warmlopen voor deel-steps of deel-fiets systemen.

### **Meer en meer elektrische voertuigen**

Gemeenten zijn bezig met het verschonen van het wagenpark. Daarnaast worden elektrische auto's meer beschikbaar en betaalbaar voor huishoudens. De gemeente Lochem heeft haar beleid ten aanzien van laadpalen verwoord in de Integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. In het kader van het mobiliteitsplan is het verstandig om te onderzoeken of de gemeente nog aanvullende stappen moet zetten om de laadinfrastructuur ook voor de toekomst te waarborgen. Tot 2030 mag uitgegaan worden dat het wagenpark van de inwoners in Lochem een versnelde groei zal laten zien van het bezit van elektrische voertuigen. Volgens een recent onderzoek van PwC Nederland rijden er in 2030 zo'n 1,9 miljoen elektrische auto's rond in Nederland<sup>1</sup>. De vraag naar elektrische voertuigen in de openbare ruimte zal daardoor ook toenemen.

De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Het vereist meer aandacht voor het realiseren van bredere fietspaden en voldoende veilige fietsenstallingen.

- Door de toename van elektrische fietsen zal het aandeel fietsgebruik naar verwachting verder gaan toenemen omdat de elektrische fiets ook voor afstanden boven de 7,5 kilometer een alternatief biedt voor de auto. Dit vereist meer aandacht voor de (aanrijd)routes buiten de bebouwde kom;
- Meer (oudere) fietsers en elektrische fietsen leiden tot een vraag naar bredere fietspaden en fietsstroken
- Meer verscheidenheid aan modellen fietsen zoals bakfietsen.

### **Meer en meer nieuwe voertuigen en vervoersconcepten**

Er zijn en worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de elektrische step of de speed-pedelec. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? En waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder

Er komen nieuwe technieken op het gebied van duurzaam vervoer (groen gas, elektrisch en waterstof). Welke techniek leidend wordt, is nog moeilijk te bepalen. Het Rijk heeft aangegeven dat dat groen gas en waterstof essentiële en onvervangbare onderdelen zijn van de verduurzamingsopgave van de samenleving en van de energievoorziening in 2050. Naast auto's die we laden via het elektriciteitsnet zullen we ook te maken krijgen met een vraag naar groen gas en waterstof.

Alternatieve collectieve vervoersconcepten zoals ELEKtrip (elektrische taxi gereden door vrijwilligers in de kernen Almen en Laren) kunnen een antwoord zijn voor de teruglopende bereikbaarheid voor met name de dorpen. Vanwege Covid-19 ligt dit project op dit moment stil. We zijn van mening dat dergelijke

---

<sup>1</sup> In Nederland rijden sinds januari 2020 107.000 volledig elektrische auto's rond. Dat is een stijging van 62.000 ten opzichte van een jaar geleden.

diensten wezenlijk kunnen bijdragen aan meer inclusiviteit van kwetsbare groepen.

Er wordt meer ingezet op mobiliteitshubs. Dit zijn fysieke schakels tussen vervoersmodaliteiten, die naast hun mobiliteitsfunctie ook als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen dienen. Hubs bestaan, in de praktijk of in concept, op verschillende schaalniveaus: het niveau van een woonwijk (buurthub en wijkhub), van een stad of stadsrand, een regio, of een (inter)nationaal knooppunt. Hubs verschillen ook in de vervoersdiensten die er aangeboden worden. Dit kan een overstap naar een ander vervoermiddel zijn maar ook toegang tot deelmobiliteit (bijvoorbeeld deelauto's of deelfietsen) en lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEVV). De mobiliteitshub heeft toegevoegde waarde omdat de hub helpt om ruimtelijke en mobiliteit gerelateerde opgaven nog meer integraal te benaderen. In het hubconcept komen elkaar versterkende functies samen. Belangrijke functies zijn:

- het verlagen van de overstapweerstand bij multimodaal personen- en goederenvervoer.
- het faciliteren van bundeling van dunne vervoerstromen en clustering van voorzieningen.
- het faciliteren van deelmobiliteit en elektrificatie.

De opkomst van Mobility-as-a-Service (MaaS), deelmobiliteit en vraagafhankelijk openbaar vervoer (ov), evenals een meer integrale benadering van mobiliteitsbeleid die de afzonderlijk modaliteiten overstijgt (denk aan het mobiliteitsfonds), leidt mogelijk tot een grotere meerwaarde van de mobiliteitshub dan de eerder ontwikkelde vormen van overstap- en overslagplaatsen.

#### **4.1.2. Mobiliteit na COVID-19**

Het aantal onderzoeken dat zich richt op mobiliteitseffecten na COVID-19 (of na ophef van maatregelen) is vooralsnog beperkt. Wel schatten onderzoekers op basis van verwachtingen de volgende effecten in<sup>2</sup>:

- Waarschijnlijk een structureel hoger niveau van thuiswerken in vergelijking met de periode vóór corona;
- Mogelijk een blijvende toename in actieve mobiliteitsvormen (wandelen, fietsen);
- Een mogelijk langdurig lager OV-gebruik gezien de sterke reductie tijdens corona, en als gevolg daarvan meer autoafhankelijkheid.

Om de positieve effecten op mobiliteit vast te houden en negatieve effecten na corona tegen te gaan, komen uit de literatuur verschillende opties voor mobiliteitsbeleid naar voren. De meest voorkomende zijn:

- Het stimuleren van de terugkeer naar het OV, via bijvoorbeeld financiële ondersteuning voor vervoersbedrijven, werken aan de (veilige) beleving van de OV-reis en campagnes;

---

<sup>2</sup> De effecten van COVID-19 op mobiliteit: een analyse van de (wetenschappelijke) literatuur, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juli 2021

- Inzet op duurzame veranderingen in de mobiliteit, via bijvoorbeeld investeringen in een duurzame stedelijke inrichting, investeringen in veilige fiets- en loopinfrastructuur, en het faciliteren van digitale alternatieven, ook om de toename van de autoafhankelijkheid een halt toe te roepen;
- Het blijvend stimuleren van thuiswerken, om daarmee onder andere spitsdrukte structureel tegen te gaan. Dit onder andere via samenwerking met werkgevers en werknemersorganisaties en werken aan structurele acceptatie van flexibel werken.

## 4.2. Ontwikkelingen in landelijke en regionaal beleid

### 4.2.1. Omgevingswet en omgevingsvisie

De mobiliteitsvisie zal als onderlegger worden gebruikt van de gemeentelijke Omgevingsvisie. Daarnaast biedt de Omgevingswet de mogelijkheid om voor specifieke beleidsthema's zoals mobiliteit een programma op te stellen. Het beleid uit de Omgevingsvisie wordt vervolgens concreet uitgewerkt in een omgevingsplan.

De startnota Nationale Omgevingsvisie benoemt de strategische opgaven van het omgevingsbeleid:

1. Naar een duurzame en concurrerende economie
2. Naar een klimaatbestendig en klimaat neutrale samenleving
3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving
4. Naar een waardevolle leefomgeving

- Provinciale omgevingsvisie

De provincie Gelderland heeft op 19 december 2018 de omgevingsvisie Gaaf Gelderland vastgesteld. Daarin zijn de opgaven uit de Nationale omgevingsvisie uitgewerkt in de volgende ambities:

1. Energietransitie: van fossiel naar duurzaam
2. Klimaatadaptatie: omgaan met veranderend weer
3. Circulaire economie: sluiten van kringlopen
4. Biodiversiteit: werken met de natuur
5. Bereikbaarheid: duurzaam verbonden
6. Vestigingsklimaat: Een krachtige, duurzame topregio!
7. Woon- en leefomgeving: dynamisch, divers, duurzaam

Bij de beschrijving van de bovenstaande ambities wordt veelal ook het thema mobiliteit genoemd. Bijvoorbeeld als het gaat om de energietransitie of klimaatadaptatie. Bereikbaarheid wordt gezien als een kritische succesfactor voor een verbonden samenleving en een krachtige, duurzame Gelderse economie. Naar verwachting nemen de vervoersstromen in Gelderland richting 2040 met 40% toe. Maar niet op de standaard manier. Steeds vaker worden verschillende vormen van vervoer gecombineerd, zowel door mensen als bij het vervoeren van goederen.

In de omgevingsvisie van de provincie Gelderland worden de volgende ambities uitgesproken voor het thema mobiliteit:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In 2030 is al ons busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

#### **Aanpak mobiliteit provincie Gelderland**

- We blijven een veilig en toegankelijk Gelders netwerk van (water)wegen, spoor, fiets- en voetpaden verbeteren en pakken knel- en knooppunten en ontbrekende schakels aan. Onze aandacht richt zich daarbij vooral en in eerste instantie op (logistieke) knelpunten en knelpunten rond de Gelderse steden. We zoeken naar slimme alternatieve vormen van vervoer voor het landelijk gebied. We benutten en optimaliseren bestaande mogelijkheden, voordat we overgaan tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. We kijken eerst naar het benutten en optimaliseren van bestaande mogelijkheden, voordat we overgaan tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Naast de verkeersveiligheid, houden we altijd rekening met de leef- en luchtkwaliteit van de omgeving.
- Wij stimuleren duurzame en alternatieve vormen van vervoer. Zoals elektrisch rijden. Wij werken samen met partners aan een dekkend netwerk van duurzame oplaad- en tankpunten in Gelderland en een goede aansluiting daarvan op nationale en internationale netwerken. Ook willen we het gebruik van de fiets stimuleren, onder andere met de aanleg van snelfietspaden en het oplossen van knelpunten in het (snel)fietsnetwerk.
- Wij werken zelf duurzaam. Bijvoorbeeld bij de aanleg, het beheer en onderhoud van onze provinciale wegen. Duurzaamheid is ook een voorwaarde die wij meegeven aan onze partners en opdrachtnemers. Wij gaan voor een emissie loos spoor in 2050 en voor busvervoer zonder uitstoot in 2030.
- Duurzame bereikbaarheid betekent voor ons ook: kansen creëren en investeren in nieuwe, duurzame vormen: in een snel internet – daar waar de markt het niet oppakt – als alternatief voor fysieke verplaatsingen. Maar ook in proeftuinen, bijvoorbeeld rondom duurzaam asfalt of zelfrijdende auto's. Op het gebied van verkeersveiligheid onderschrijft de provincie Gelderland het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Er liggen tal van kansen op het terrein van duurzame mobiliteit: vervoers- en goederensystemen slimmer verbinden, meer oplaadpunten voor elektrische auto's en duurzame tankpunten, stimuleren van fietsgebruik, experimenten met nieuwe duurzame vormen van vervoer, snel internet als alternatief voor fysieke mobiliteit. Deze ontwikkelingen vragen een brede blik en een samenhangende aanpak tussen mobiliteit en de inrichting van woonwijken en bedrijventerreinen, voorzieningen – zoals laadpalen en internet – en vervoerssystemen. Er wordt ingezet op een dekkend netwerk van duurzame oplaad- en tankpunten in Gelderland.

De provincie streeft naar een veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit, als hoofdzaak van het verkeers- en vervoersbeleid. Dit wordt benaderd als een systeem waarin verschillende mobiliteitsnetwerken op elkaar inwerken, ook over provinciegrenzen heen, ter ondersteuning van een sterke economie, welvaart en

welzijn. Meer specifiek voor Lochem geldt dat de volgende wegen als regionaal belangrijke wegen worden aangemerkt:

- N348 Zutphen – A1;
- N346 Zutphen – Lochem – Goor;
- N346 Lochem – A1;
- N825 Lochem – Borculo.

- Gemeentelijke omgevingsvisie

De gemeente Lochem werkt momenteel aan een voorontwerp omgevingsvisie dat in het najaar van 2021 gereed moet zijn. Voor een tiental thema's is inmiddels een koersbepaling vastgelegd, te weten:

1. Wonen in de gemeente Lochem
2. Bedrijventerrein, werken en detailhandel
3. Toerisme en recreatie stimuleren van de vrije tijdseconomie
4. Maatschappelijk welvaren
5. Goede gezondheid
6. Cultuur(historie)
7. Bereikbaar en veilig
8. Landbouw, natuur en landschap
9. Klimaatbestendig
10. Duurzame energieopwekking zon en wind

Hoewel thema 7 'Bereikbaar en veilig' expliciet gaat over de wensen ten aanzien van de Lochemse mobiliteit, heeft mobiliteit ook sterke raakvlakken met de overige 9 thema's.

De omgevingsvisie hanteert het uitgangspunt dat bereikbaarheid en veiligheid samengaan. Dit geldt voor alle vormen van transport en voor onze hele leefomgeving. Extra aandacht is er voor kwetsbare gebieden als schoolomgevingen en locaties waar relatief veel ongevallen plaatsvinden. Een veilige en bereikbare leefomgeving maken we samen. De gemeente creëert de voorwaarden, de gebruikers zijn aan zet om binnen de spelregels aan het verkeer deel te nemen.

De gemeente blijft verder onverminderd inzetten op het fietsverkeer. We brengen dit tot uiting in fietsvoorzieningen en het stimuleren van het fietsgebruik. Voor woon-werkverkeer en scholieren, voor het doen van boodschappen en voor recreatie. Voor het vergroten van het fietsgebruik zetten we in op comfortabele en veilige infrastructuur, beheer en onderhoud. Afgestemd op het belang van het fietsen en ondersteunende voorzieningen (waaronder stallingen). We ondersteunen initiatieven vanuit de Cleantech regio en de provincie Gelderland voor lange en/of snelle afstandsfietsroutes.

Daar waar inrichting, functie en gebruik hiermee niet overeenkomen, trachten we over te gaan tot herinrichting van deze weg. Op alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom is de maximale snelheid 60 km/uur. In de kernen is 30 km/uur de norm, met enkele uitzonderingen voor doorgaande wegen. We blijven werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. We sluiten daarin aan op het Strategisch plan verkeersveiligheid. Hiermee wordt de inzet voor het bepalen van de veiligheidsknelpunten bepaald, op basis van een risico gestuurde aanpak.

De problematiek in 60 en 30 km/uur-gebieden vergt een samenhangend pakket van duurzaam veilige infrastructuur, gedragscampagnes en handhaving. Voor



onze gemeente is het van belang dat de voorzieningen bereikbaar blijven en onze bewoners hun bestemmingen kunnen bereiken. We zetten in op behoud van het collectieve openbaar vervoer, om ook mensen zonder auto, met beperkte financiële middelen of mensen die slecht ter been zijn, te faciliteren om hun bestemming in de gemeente te blijven bereiken.

#### **4.2.2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030**

Om de verkeersveiligheid weer gestructureerd te verbeteren hebben het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoersregio's samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak geschreven. Deze aanpak is ondergebracht in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage levert.

Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden gaan samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Drie thema's kijken naar de risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur (geloofwaardige limieten, aanpassen infrastructuur en veilige bermen);
2. Heterogeniteit in het verkeer (snelheidsverschillen, massaverschil en nieuwe vervoersmiddelen);
3. Technologische ontwikkelingen (rijtaakondersteunende systemen, zelfsturende auto's en innovatie)

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren en ouderen) en modaliteiten.

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, scootmobielen en tweewielers);
5. Onervaren verkeersdeelnemers (kinderen, beginnend bestuurder en nieuwe modaliteiten)

De laatste vier thema's betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

6. Rijden onder invloed;
7. Snelheid in het verkeer (snelheidslimieten, veilige snelheid en geloofwaardige weginrichting)
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders (cameratoezicht, wet- en regelgeving en correctieve sancties).

In 2020 is gestart met een eerste risicoanalyse op basis van de systematiek van het SPV. Op dit moment wordt nog gewerkt aan de verdere uitwerking van de geconstateerde risico's en knelpunten te vertalen naar concrete maatregelen en deze vervolgens te prioriteren. De belangrijkste infrastructurele knelpunten zijn bij de analyse van de verkeersveiligheid al toegelicht. Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma is het verstandig ook te kijken naar de impact van maatregelen op de thema's van het SPV. Belangrijke subsidies van het Rijk en provincie worden namelijk gekoppeld aan het halen van SPV-doelen.

### 4.2.3. Tour de force

De fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoermiddel. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, heeft zich verenigd in de Tour de Force.

Bij de start van de Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente Lochem via de mobiliteitsvisie aan kan bijdragen:

- Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- Optimaliseren overstap fiets-OV en auto-fiets;
- Gerichte stimulering van het fietsen.

### 4.2.4. Cleantech regio

Samen naar een slim en schoon mobiliteitssysteem. Daar koerst de Cleantech Regio op. De Cleantech regio bestaat uit de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. Zij werken met ondernemers, onderwijs en onderzoek samen aan een energieneutrale en duurzame economie en samenleving.

Economie en ecologie gaan hand in hand. Langs de A1 speelt specifiek de 'Cleantech A1-zone'. Hier wordt de energietransitie en Cleantech zichtbaar. Voor het thema mobiliteit is de Cleantech Regio een belangrijke partner om verschillende doelen te bereiken. Binnen het samenwerkingsverband worden verschillende speerpunten uitgewerkt op het gebied van slimme en schone mobiliteit en innovatie:

- Verbeteren multimodale bereikbaarheid regio;
- Aantrekkelijk fietsnetwerk en stimuleren fietsgebruik;
- Samenwerken met werkgevers (werkgeversaanpak);
- Overstap naar schone alternatieven;
- Verbeteren van de bereikbaarheid met ITS-oplossingen;
- Efficiënte transitie naar slimme mobiliteit;
- Stimuleren slimme en schone logistiek

We sluiten aan bij het regionale programma voor mobiliteit. De regionale inzet is onlangs als volgt geprioriteerd in verschillende clusters:

Regionale inzet op:

1. Bereikbaarheid regio in groter verband (o.a. lobby)
2. Smart Mobility / ITS
3. Ketenreizen / knopen / hubs
4. Werkgeversaanpak

Gemeentelijke inzet (met regionale afstemming)

5. Fiets
6. Schoon reizen
7. Verkeersveiligheid
8. Logistiek

Een uitwerking van de verschillende clusters, inclusief de bijbehorende projecten is weergegeven in bijlage Clustering Mobiliteit CTR.

Binnen de gemeente Lochem liggen een aantal provinciale wegen. Naast de samenwerking binnen de CleanTech Regio werken we daarom op tal van projecten samen met de provincie Gelderland (bijvoorbeeld bij de FN348, N346 Schakel Achterhoek-A1 en bij de provinciale trajectverkenningen).

### **4.3. Autonome ontwikkelingen Lochem**

Autonome ontwikkelingen zijn infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren te realiseren. Dit zijn dus uitgangspunten voor dit mobiliteitsplan.

#### **4.3.1. Ruimtelijke ontwikkelingen**

De gemeente Lochem gaat het aantal woningen de komende jaren fors uitbreiden. In de periode tot 2030 worden er ruim 1300 nieuwe woningen verdeeld over de kernen gebouwd. Voor 700 tot 800 woningen zijn nieuwe woonlocaties nodig. Er is een concept kernvisie Wonen opgesteld met mogelijke woonlocaties. Nieuwe woonlocaties zijn van invloed op de (bestaande) infrastructuur. De mogelijk nieuwe woonlocaties worden ook beoordeeld op wijze van ontsluiting.

##### **Lochem**

In de kern Lochem spelen naast de woonlocaties vanuit de kernvisie Wonen nog verschillende inbreidingslocaties, zoals Zuiderbleek en Nieuwstad en niet in de laatste plaats Kop van oost met 120 woningen. We verwachten ca. 360 woningen op de benoemde Zuiderbleek, Kop van oost en Nieuwstad en verspreid liggende locaties te kunnen realiseren.

In Lochem speelt verder nog de ontwikkeling van de bedrijvenlocatie Diekink.

#### **4.3.2. Infrastructurele Ontwikkelingen**

De belangrijkste regionale infrastructurele ontwikkelingen zijn:

- N346 Schakel Achterhoek-A1 (Rondweg)
  - o Deelprojecten: Kwinkweerd, Stationsgebied, Goorseweg
- N348, diverse ontwikkelingen. Integrale visie voor de snelle fietsroute van Deventer naar Zutphen (FN348) en de trajectaanpak van Zutphen naar Deventer. Daarnaast speelt ook de aanpak van het wegvak tussen de N339 en de A1
- Overname van de N339 in Epse
- N825, trajectaanpak en realisatie nieuw tracé
- Elektrificatie van de spoorlijn Zutphen – Hengelo

## 5. Ambities

Dit hoofdstuk vormt de eerste aanzet voor de gemeentelijke ambities op het gebied van mobiliteit. Op basis van de uitkomsten van de adviserende tafel zullen deze ambities in het vervolgtraject worden uitgebreid met concrete speerpunten, doelstellingen en benodigde acties.

### 5.1. Ambitie 1: Veilig, leefbaar en gezond

#### **Wat is er aan de hand?**

- Het aantal gewonden en doden in het verkeer daalt onvoldoende
- Kwetsbare groepen ondervinden beperkingen in hun dagelijkse mobiliteit
- Actieve vormen van mobiliteit leveren waardevolle gezondheidswinst op
- Parkeren heeft in sommige woongebieden een (te) grote impact op hoe de leefbaarheid ervaren wordt

Zowel de verkeersongevallen als de negatieve effecten op leefbaarheid en gezondheid wil Lochem terugbrengen. Veiligheid is daarmee een integraal onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Dit is in lijn met twee landelijke richtlijnen: de Visie Duurzaam Veilig Verkeer (DV3 van het SWOV) en de daaruit volgende landelijke richtlijnen van het CROW en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) waarin het principe 'voorkomen is beter dan genezen' is vertaald naar een risico gestuurde aanpak. Dit is een preventieve houding, waarbij een integrale benadering (waaronder het aanpassen van de fysieke weginrichting valt) verkeersdeelnemers aanzet tot veilig weggebruik, en die tegelijkertijd, positieve invloed heeft op de vervoerskeuzes in de gemeente Lochem. We denken mee met burgerinitiatieven met betrekking tot het verbeteren van verkeersveiligheid en zoeken waar mogelijk ook naar pragmatische oplossingen.

Iedereen doet mee. De bevolking van Lochem groeit en vergrijsst. Dit betekent dat mobiliteitsvragen en -behoeftes in de toekomst veranderen. Om iedereen lang mobiel te houden moet meer aandacht besteed worden aan de toegankelijkheid van het systeem. Bij de inrichting van infrastructuur moet meer rekening worden gehouden met kwetsbare verkeersdeelnemers, zodat ook zij veilig aan het verkeer deel kunnen nemen.

## 5.2. Ambitie 2: Bereikbaarheid in balans

### Wat is er aan de hand?

- Goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen
- Bevoorrading
- Parkeren
- Recreatieve fietsvoorzieningen
- Toeristische overstappunten
- Laad en stallingsvoorzieningen

Lochem is over het algemeen een goed bereikbare gemeente, maar kent nog steeds gebieden die minder goed bereikbaar zijn voor fietser, openbaar vervoer, automobilist en voetganger. Voor de langere afstanden, vrachtverkeer en gecombineerde ritten is en blijft de (vracht)auto een belangrijk en onmisbaar vervoermiddel. De bereikbaarheid van de landelijke gebieden per auto en openbaar vervoer is van belang voor onze lokale economie en de bereikbaarheid van het platteland in het algemeen. Een goede onderliggende bereikbaarheid van steden in de regio, onze dorpen en de bedrijven en voorzieningen is en blijft een belangrijk en noodzakelijk onderdeel voor een sterke economische en toeristische sector.

De bereikbaarheid voor de fiets is een belangrijk aandachtspunt. Een samenhangend (hoofd)fietsnetwerk, stallingen in het centrum en breedte van fietspaden worden als knelpunt ervaren. Doorstromingsproblemen voor de auto worden er nauwelijks ervaren, al wordt er wel aandacht gevraagd voor de situatie op het kruispunt Barchemseweg-Nieuwstad, rondom Kwinkweerd en de N348-N339 Lochemseweg. De bereikbaarheid van de voorzieningen in het centrum van Lochem is belangrijk. De autobereikbaarheid laat hier een spanningsveld zien met de (fiets)veiligheid. De snelheid van en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer is onvoldoende afgestemd op de verblijfsfunctie van het gebied.

Er is een goede balans nodig tussen de bereikbaarheid voor voetganger, fiets, auto, openbaar vervoer en mogelijke nieuwe vormen van mobiliteit. Vaak hangt de bereikbaarheid af van de zwakste schakel in de mobiliteitsketen - een slechte busverbinding of een slecht onderhouden fietspad heeft een grote invloed op de keuze die iemand uiteindelijk maakt. Niet alleen de efficiëntie, maar ook de beleving van de verplaatsing is belangrijk. Als de bushalte er verouderd uitziet, de wandelroute naar het station slecht verlicht is of een fietsroute onaantrekkelijk is, zal iemand toch eerder in de auto stappen. De focus moet dus niet alleen liggen op de knooppunten of het centrum, maar ook op de verbindingen tussen de wijken zelf, en tussen de kernen onderling.

### 5.3. Ambitie 3: Duurzaam en klimaatbestendig

#### **Wat is er aan de hand?**

- Transitie naar duurzame mobiliteitsvormen
- Energietransitie: klaar voor de elektrische auto
- Beter omgaan met hittestress en wateroverlast

Een groeiend deel van het Lochemse autobezit is duurzaam. Maar er kunnen en moeten nog grote stappen gezet worden. Het feit dat het overgrote deel van de pendelstromen binnen vijftien kilometer liggen en grotendeels gericht zijn op Zutphen, Deventer en Apeldoorn biedt kansen om de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente kracht bij te zetten.

De mobiliteitskeuzes van de inwoners van de gemeente Lochem hebben een substantiële impact op het energiegebruik. Daarnaast hebben mobiliteitskeuzes invloed op de luchtkwaliteit, geluidhinder en het klimaat. Belangrijke landelijke ontwikkelingen op dit gebied, zoals de toename van elektrische- en deelauto's en publieke laadpalen zien we ook terug in Lochem. Naar verwachting neemt de bevolking van Lochem de komende decennia nog wel verder toe en verplaatsen we ons in Nederland steeds verder en vaker. De gemeente wil tegelijkertijd verduurzamen. Landelijk is besloten dat er vanaf 2030 geen fossiel aangedreven auto's mogen worden verkocht. Het gebruik van aardgas en olie wordt uitgefaseerd en vervangen door emissieloze brandstoffen zoals groen gas, waterstof en/of elektrisch. Voor de gemeente ligt er de uitdaging deze transitie naar een nieuwe mobiliteitssysteem te faciliteren. In een duurzaam mobiliteitssysteem zijn uitstoot en energiegebruik van verkeer en vervoer geminimaliseerd, is er ruimte voor groene mobiliteitsvormen en maken inwoners duurzame mobiliteitskeuzes. Dit betekent dat de gemeente Lochem bestaande duurzame mobiliteitsvormen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer stimuleert en de al ingezette groei van schonere en energiezuinigere (openbare en particuliere) vervoermiddelen kracht bij wil zetten.

## 5.4. Ambitie 4: Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik

### Wat is er aan de hand?

- Behoud en versterking van het landschap en de cultuurhistorie
- Versterken van de kwaliteit van alle entrees tot de kernen
- Mobiliteit, wonen, energie, klimaat en natuur hebben allemaal een ruimteclaim op de schaarse ruimte.

De gemeente wil ook in de toekomst een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving kunnen bieden. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met onze beschikbare ruimte. Mobiliteit vraagt ruimte, maar kan ook ruimtewinst opleveren, door in te zetten op vervoersmiddelen die minder ruimte nodig hebben of flexibeler zijn in hun ruimtegebruik. Tegelijkertijd is het van belang om bij de keuze voor een vervoersmodaliteit realistisch te zijn over de benodigde ruimte, inclusief parkeren.

Bij het herinrichten van bestaande wegen of het realiseren van nieuwe verbindingen liggen er kansen om het landschap en de rijke cultuurhistorie te versterken. Naast aandacht voor een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid vereist dit belangstelling voor de ruimtelijke kwaliteit en esthetiek. Binnen de kaders (beschikbare ruimte, financiële middelen, beheer en onderhoud, functionaliteit, etc.) en naast de primaire beginselen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, proberen we tot plannen te komen die extra kwaliteit toevoegen aan de omgeving.

Recreatie is een belangrijke economische sector. De fiets speelt daarbij in de gemeente Lochem een vitale rol. Het is belangrijk om vast te stellen of er extra maatregelen noodzakelijk zijn om recreatief fietsen in goede banen te leiden. Daarbij kan ook gedacht worden aan het verbeteren van de ligging van parkeervoorzieningen zodat de hinder voor omwonenden wordt beperkt. We moeten nadenken waar intensivering van recreatieve fietsroutes wel waardevol is en waar niet.

## 6. Vervolg

Met deze inventarisatienota (werkdocument) hebben we de basis gelegd voor het mobiliteitsplan voor de gemeente Lochem. In de vervolgfase van dit project gaan we met elkaar in gesprek over de gewenste ambities, doelstellingen en speerpunten en bijbehorende uitwerking van acties, prioriteiten en keuzes.



# BIJLAGEN

# Projectenoverzicht Actualisatie Nota Mobiliteit

	Thema		Project	Doel	Budget	Hoe	Acties	Status
1.	Campagnes	1.1	Landbouwverkeer en fietsers	Informeren fietsers/ Scholieren over landbouwverkeer en wederzijds bergip kweken	€ 6.000,00	selecteren communicatie/ campagne bureau. Afstemming tussen bureau en doelgroepen. Opzetten campagne .	Campagnes doorlopend uitvoeren	Afgerond
		1.2	Snelheid displays	Bewustwording creëren bij automobilisten en actief inzetten en laten rouleren van snelheidsdisplays. Aanschaf 4-6 displays en 4 jaar plaatsen	1.250 per jaar	Displays aangeschaft. Rouleringslijst aanwezig bij CB. Q3 evalueren en eventueel locaties aanpassen. Budget per jaar 1.250,-	Plaatsingsprogramma opgesteld en jaarlijks ophangen volgens programma	Doorlopend
		1.3	Veilig gebruik E-bikes	verbeteren veiligheid voor mensen bij het gebruik van de e-bike	€ 5.000,00	Bestaande campagne, in 2017 te weinig animo. In 2018 opnieuw proberen.	Campagne in 2019 gedaan (o.a. verloting e-bike)	Afgerond
		1.4	Fietsen woon-werk	Campagne ter bevordering van het gebruik van de fiets voor woon-werk verkeer	€ 10.000,00	aansluiten op bestaande campagnes	In 2018 gedragscampagne uitgevoerd door Keijzer (aangesloten op CTR campagne)	Afgerond
2	Fietsverkeer, veiligheid	2.1	Landbouwverkeer/ fietsverkeer	Verbeteren veiligheid bermen op routes met veel fietsers en landbouwverkeer	€ 15.000,00	Inventarisatie welke wegen relevant zijn en onderhoud behoeven samen met Bram en Henny. Na overeenstemming opdracht geven en uitvoeren. In 2017 waren er geen relevantie wegen.	Opgepakt door CB (Ehzerallee)	Afgerond

	Thema		Project	Doel	Budget	Hoe	Acties	Status
		2.2	Schoolroutes (waaronder verlichting)	Verbeteren schoolroutes aan de hand van de inventarisatie. Bijlage 2.	€ 350.000,00	In overleg met Wakker Laorne bepalen waar de knelpunten zitten en hoe deze middelen het beste kunnen worden ingezet.	Aanpak van de volgende wegen: Ooldselaan en Markeloseweg. Aanpassingen op Barchemseweg en Vordenseweg	Afgerond
		2.3	Fietsruggengraat Lochem (Station-Nieuwstad)	realiseren Fietsruggengraat tussen Lochemsebrug en de Nieuwstad	€ 1.000.000,00	Project wordt geïntegreerd in uitvoeringsprogramma VCP en is in dit kader een financiële reservering. Traject Lochemsebrug Station maakt onderdeel uit van scope rondweg	Nog niet uitgevoerd. Project maak (financieel) onderdeel uit van VCP. Dit wordt geïntegreerd in de uitvoering van andere projecten	Nog niet opgestart
		2.4	Fietsruggengraat Lochem (Hanzeweg-Nieuwstad)	Realiseren tussen de Hanzeweg en de Nieuwstad	€ 505.000,00	Project wordt geïntegreerd in uitvoeringsprogramma VCP en is in dit kader een financiële reservering. Traject Lochemsebrug Station maakt onderdeel uit van scope rondweg	Nog niet uitgevoerd. Project maak (financieel) onderdeel uit van VCP. Dit wordt geïntegreerd in de uitvoering van andere projecten	Nog niet opgestart
		2.5	Snelfietsroute S3H	Realiseren snelfietsroute langs de N348, tussen Zutphen en Deventer	€ 400.000,00	Financiële bijdrage in project	Afhankelijk van projectplan provincie. In de begroting zijn inmiddels middelen opgenomen voor uitvoering.	Opgestart, maar nog niet uitgevoerd

	Thema		Project	Doel	Budget	Hoe	Acties	Status
		2.6	Fietsvoorzieningen Laren	Realiseren fietsvoorzieningen in de kern Laren ter stimulering van het veilig fietsgebruik	€ 10.000,00	In overleg met Wakker Laorne bepalen waar de knelpunten zitten en hoe deze middelen het beste kunnen worden ingezet. Ze willen een chicane aan het begin van Laren	Meegenomen in de aanpassingen die zijn gedaan op de Dorpsstraat en Rengersweg in Laren	Afgerond
3	Voetgangers, veiligheid	3.1	Obstakel vrije routes (Inclusieve samenleving)	Creëren obstakelvrije looproutes naar voorzieningen. (inclusief keuzepakket 1)	€ 75.000 + € 35.000	Vanuit een breede maatschappelijke inventarisatie knelpunten in beeld brengen. Daarnaast bepalen obv richtlijnen van VN en CROW waaraan een obstakelvrije route moet voldoen en dan de belangrijke routes met knelpunten toetsen aan deze criteria. Daar waar nodig de knelpunten mitigreren of de routes veranderen.	Diverse projecten afgerond o.a. Nieuweweg en rotonde (bartimeus). Deel van het budget staat gereserveerd voor traverse in Eefde i(uitvoering in 2021)	Deels uitgevoerd
		3.2	Oversteekvoorzieningen	Verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers op GOW's en wegen met meer dan 3.000mvt/etm	€ 50.000,00	Inventarisatie wordt samen genomen met project 3.1. Samenbrengen stakeholders en grootschalige inventarisatie van knelpunten in de gemeente Lochem, bepalen routes en criteria, uitzoeken subsidie mogelijkheden. Afweging deelprojecten en opdrachtgeven CB voor uitvoering knelpunten	Diverse projecten zijn afgerond (o.a. oversteek Goorseweg). Deel van het budget staat gereserveerd voor de traverse Eefde (uitvoering in 2021)	Deels uitgevoerd
4	Openbaar Vervoer	4.1	Pilot vervoersconcepten	Met de nieuwe "OV-visie" van de provincie Gelderland is vershraling ingezet van het OV. Gelet op de dunne lijnen die wij hebben is het zaak om vooruitlopend projecten vanuit de samenleving te ondersteunen die reizen mogelijk maakt ter vervanging of uitbreiding van het OV	€ 10.000,00	stimuleren nieuwe vervoersconcepten ter verbetering of vervanging van het OV om de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Ondersteunen van initiatieven vanuit de samenleving. Momenteel spelen 2 mogelijke initiatieven en dat zijn: 1. Alternatief vervoer lijn 54 tussen Laren en Holten. 2. directe verbinding tussen Gorssel en Lochem.	Project uitgevoerd; elektrische deelauto met chauffeur (Elektrip)	Afgerond

	Thema		Project	Doel	Budget	Hoe	Acties	Status
5	Parkeren	5.1	Parkeerfonds	Opstellen parkeernota tbv ruimtelijke plannen en daaraan gekoppeld een instrument om kosten te kunnen verhalen.	€ 10.000,00	opstellen parkeernota als onderlegger voor bestemmingsplannen en te implementeren in het omgevingsplan	De parkeernormennota is in 2019 afgerond	Afgerond
			Lochemseweg Epse	Verbeteren leefbaarheid in de kom Epse door een klein deel van de Lochemseweg een maximum snelheid te geven van 30 km/u.	€ 192.000,00	Plan is op verzoek van de dorpsraad ingebracht en ontwerp en scope zijn bekend.	Gesprekken over overname van de provinciale weg zijn in de afrondende fase. Daarna kan het project opgestart worden	Opgestart, maar nog niet uitgevoerd
			Verbeteren verblijfsgebieden	kademota 2018	150000	Samen met project subjectieve veiligheid. Oa komportalen en Hoofdstraat Gorssel. Gebruiken bij nieuwe initiatieven in 2018	Diverse projecten uitgevoerd o.a. Lochem Oost, Hoofdstraat Gorssel, Dorppstraat Laren	Afgerond
			fietsveiligheid Zutphenseweg	kademota 2018	250000	Gedeelte tussen Nieuwstad en Rondweg west. Onduidelijk welke maatregelen nodig zijn/ wat het probleem is.	Niet uitgevoerd, onduidelijk. Budget vervallen?	Niet uitgevoerd
			Functiegericht wegbeheer	Ooldselaan, Verwoldseweg, Markeloseweg, XX	4x 25000			Afgerond

# Factsheet onderzoek Mobiliteit - Moventem

## Lochem spreekt



juni/ juli 2021

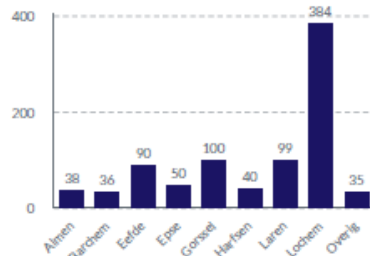
### Mobiliteit

In juni/juli 2021 vroegen we u naar uw mening over mobiliteit in de gemeente. Hartelijk dank voor uw deelname. Graag delen we enkele belangrijke resultaten met u en vertellen we wat we daarmee doen.

Aantal deelnemers aan het onderzoek: 878



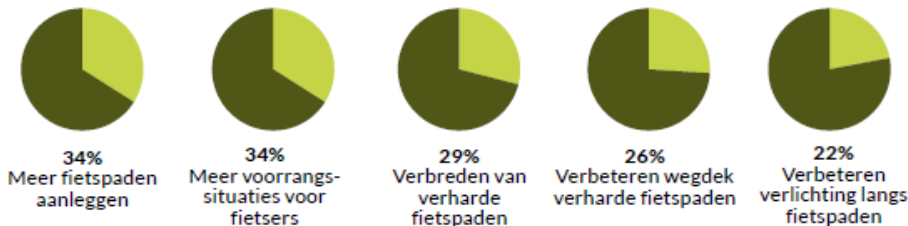
Mobiliteitsplan Lochem: samen op weg



In de tabel hierboven staan het aantal deelnemers per kern. Onder overig vallen: Joppe, Kring van Dorth, buitengebied en buiten de gemeente Lochem.

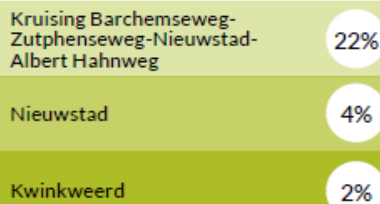
#### Langzaam verkeer

Hoe kan de gemeente het fietsgebruik in de gemeente bevorderen? - Top 5

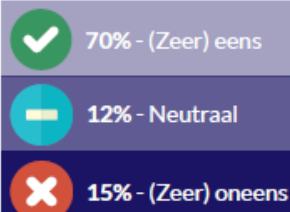


#### (Auto)bereikbaarheid

Op welke punten/ locaties ervaart u het meeste oponthoud? - Top 3



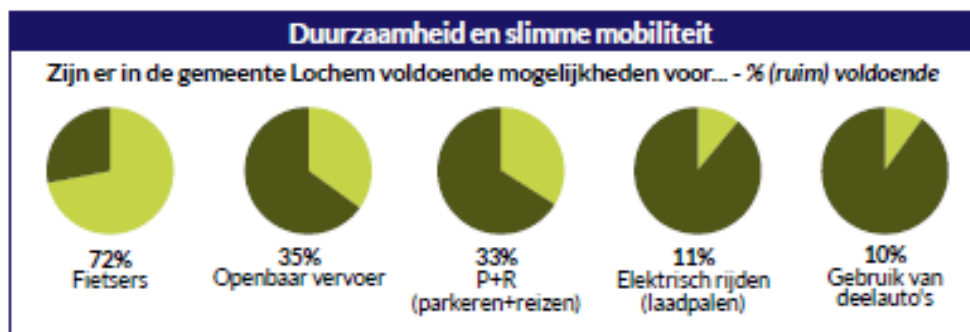
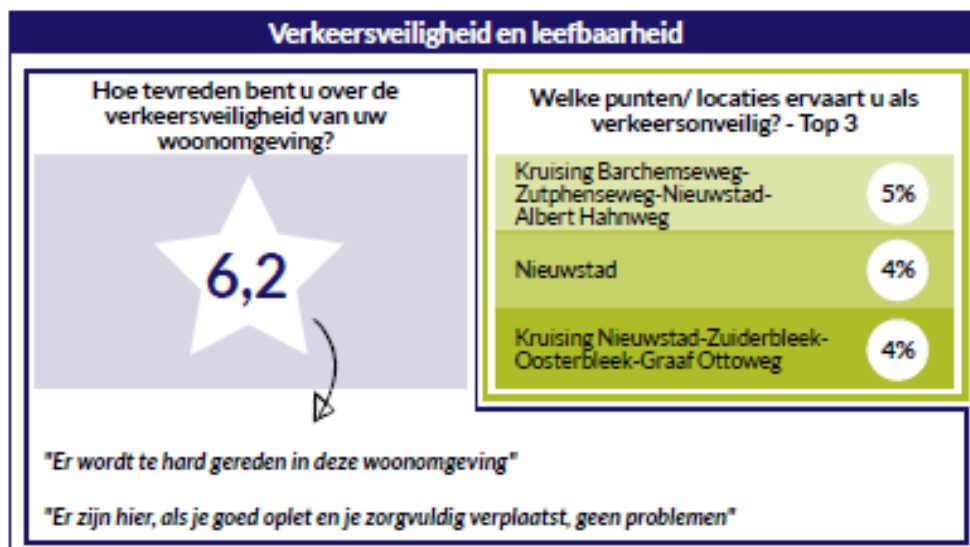
'In mijn woongebied is voldoende parkeergelegenheid'



Hoe tevreden bent u over de (auto)bereikbaarheid van uw woonomgeving?

Deelnemers geven de (auto)bereikbaarheid van hun woonomgeving gemiddeld een 8,0. Respondenten uit Barchem geven gemiddeld het hoogste cijfer (8,7) en respondenten uit Lochem en Eefde geven gemiddeld het laagste cijfer (7,8).

8,0





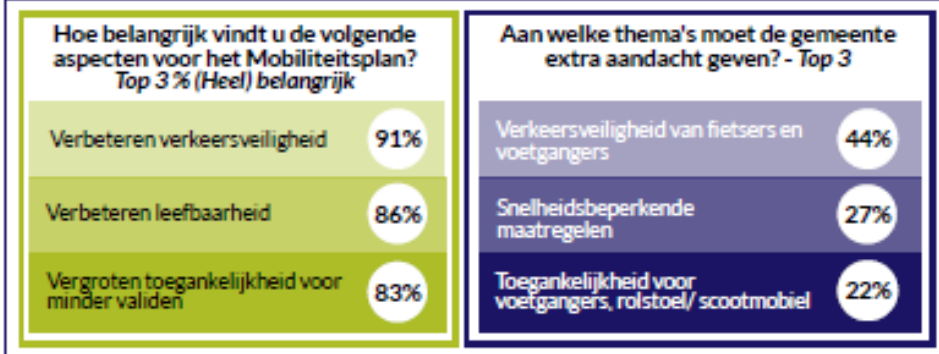
### Bent u het eens met de volgende stellingen? - Top 5 % (Helemaal) eens



### Kunt u aangeven of u overlast ervaart van...? - Top 5 % Vaak



### Mobiliteitsplan en belangrijke thema's



### Wat gebeurt er met de resultaten?

Naast deze vragenlijst voor iedereen in de gemeente Lochem spraken we afgelopen zomer met dorpsraden en andere belanghebbenden. Alles wat we ophaalden vormt tezamen de basis voor het mobiliteitsplan, in de vorm van een infographic. Dit najaar gaan we graag verdiepend in gesprek met inwoners. Zo komen we tot een nieuw mobiliteitsplan dat we voorleggen aan de gemeenteraad. Meer weten, benieuwd naar de data of aanmelden voor een avond? Op [www.lochem.nl/mobiliteitsplan](http://www.lochem.nl/mobiliteitsplan) leest u hier meer over.

**Movement**  
Onderzoek | Acties | Proefversies



Hanzeweg 8 • 7241 CR Lochem • [www.lochem.nl](http://www.lochem.nl) • [gemlochem](#) • [GemeenteLochem](#)

# Clustering Mobiliteit CTR

## INLEIDING

Op basis van de tweede heisessie is een clustering ontstaan. In dit document zijn de clusters waar binnen de CleanTech Regio regionale inzet dan wel regionale afstemming plaatsvindt aangegeven en uitgewerkt. *Regionale inzet* houdt in dat de beschikbare capaciteit die het programma Mobiliteit heeft (vast te stellen in werkplan regio) hierop wordt ingezet (prioriteit). *Regionale afstemming* houdt in dat de inzet primair geleverd wordt door gemeenten, maar dat afstemming wordt gezocht met de andere gemeenten in de regio. Dit kunnen alle gemeenten betreffen of een deel van de gemeente die afstemming zoeken.

De clusters betreffen:

### Regionale inzet:

1. Bereikbaarheid regio in groter verband (o.a. lobby)
2. Smart Mobility / ITS
3. Ketenreizen / knopen / hubs
4. Werkgeversaanpak

### Gemeentelijke inzet (wel regionale afstemming)

5. Fiets
6. Schoon reizen
7. Verkeersveiligheid
8. Logistiek

## 1. BEREIKBAARHEID REGIO IN GROTER VERBAND (O.A. LOBBY)

Vanuit de woonambitie van gemeenten en in het Regionaal Perspectief, is goede bereikbaarheid van de Cleantech Regio in Nederland essentieel. De bereikbaarheid van de Cleantech Regio in Nederland is momenteel een succesfactor, voor bewoners, maar ook voor bedrijven. Dit in combinatie met andere kenmerken zoals landschap en beroepsbevolking. Als we de bereikbaarheid niet verder verbeteren dan raken we achterop.

Het gaat hierbij om interregionaal verkeer over spoor en weg, maar ook om de bereikbaarheid in de regio en de bereikbaarheid van knopen.

Daarnaast is het verbeteren van het vervoer over water, inclusief bijbehorende grote investeringen, van belang voor het verduurzamen van het vervoer voor bedrijven.

### Partners

Samenwerking met bedrijven (lobby A1, A50, verbeteren spoor): koepelorganisaties en grote werkgevers, maar ook omliggende regio's (Twente, FoodValley, regio Amersfoort), rijk en provincies. Hier wordt al samen mee opgetrokken. Lobby voor vervoer over water gebeurt in nauwe samenwerking met bedrijven (zoals verenigd in de Port of Deventer, Port of Twente).

### Financiering

Kansen voor medefinanciering zijn minder, ook staan onze regionale belangen niet per se op agenda's van andere overheden. We zullen het dus zelf moeten doen en organiseren. Er zijn afspraken gemaakt over de bestuurlijke inzet op de prioritaire lobby-dossiers (trekkerschap namens de regio) en de inzet van gemeenten die het aangaat.

	Hoe	Wie (regionale INZET)
Spoor - (integrale) uitwerkingen TBOV2040	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inbreng in uitwerkingen TBOV: Berlijntrein, Berlijnlijn, Goederen ON, corridor A1, corridor A50</li> <li>Afstemming andere regio's</li> <li>Lobby agenda North Sea Baltic</li> </ul>	Kernteam CTR - Jeannette Kuipers Kernteam CTR - Arjan Brink Cleantech Regio - Peter Schavenmaker (Lobbyist)
Lobby agenda North Sea Baltic (logistiek, schoon, smart)	Overijssel en Overijsselse regio's	Kernteam CTR - Arjan Brink Cleantech Regio - Peter Schavenmaker (Lobbyist)
Weg - A1 (deel Apeldoorn-Voorhuizen)	Lobby samen met andere regio's (samenhang corridor A1 TBOV)	Kernteam CTR - Jeannette Kuipers Cleantech Regio - Peter Schavenmaker (Lobbyist)
Weg - A50	Opstellen position paper in overleg met andere regio's, provincies en VNO-NCW en lobby (samenhang corridor A50 TBOV)	Kernteam CTR - Jeannette Kuipers Cleantech Regio - Peter Schavenmaker (Lobbyist)
Weg - A1 (uitvoering Apeldoorn-Azelo)	Deelname aan ambtelijke en bestuurlijke begeleidingsgroep	DB Cleantech Regio - Ron König Kernteam CTR - Jeannette Kuipers
Wat	Hoe	Wie (regionale AFSTEMMING gemeenten)
Vervoer over water / havens	Via POLO, samenwerking ports, via beide provincies	Deventer - Theo van Raaij Zutphen - Louis Post Lochem - Cor Bernard
WWL-plan Voorst (spoor- en wegveiligheid)	Lobby richting provincie Gelderland. Het Rijk heeft €10 miljoen gereserveerd.	Voorst - Teun Groothedde
N786	In kader van Eerbeek Loenen 2030, onderdeel wegennet	Apeldoorn - Jeannette Kuipers Brummen - <b>[NAAM INVVOEGEN]</b>
OV concessie	Inbreng van gemeenten op Programma van Eisen	Apeldoorn - Jeannette Kuipers (coördinatie) Werkgroep mobiliteit

## 2. SMART MOBILITY / ITS

Onze regio is de afgelopen jaren koploper geworden op smart mobility, onder meer in de internettoepassingen om weggebruikers te laten communiceren met verkeersinstallaties, en de introductie van andere toepassingen (brugopeningen, fiets parkeren, laden/lossen). In breder verband, Smart City, is Apeldoorn trekker in de G40.

Vanuit het Rijk worden strikte afspraken gemaakt met de provincies over digitalisering. Vandaar dat dit vanuit de hogere overheden prioriteit heeft. Om de koplopers positie te behouden is minimaal een gelijke inzet nodig.

Overigens hebben de toepassingen een duidelijk doel: betere bereikbaarheid, minder CO2 uitstoot en betere leefbaarheid.

Gestart is met het ondersteunen van de kleinere gemeenten met de digitalisering en met het realiseren van toepassingen die kleinere gemeenten helpen bij hun mobiliteitsbeleid. Er kan zo direct invulling gegeven worden aan opgaven die in recent vastgestelde mobiliteitsvisies van enkele gemeenten staan.

### Partners

Samenwerking vindt zijn oorsprong in een landelijke Partnerschap Talking Traffic (resultaat van een Europese innovatieve aanbesteding) en daarnaast met logistieke bedrijven, OV bedrijven, hulpdiensten, fietsorganisaties en grote werkgevers. Met diverse overheidsorganisaties is nauw contact (ministerie van I&W, provincies, G40). Ook bestaat het platform DMI (Dutch Mobility Innovations).

Kansen bestaan voor Human Capital Agenda, bijvoorbeeld zij- instroom voor het werkveld

<b>Wat</b>	<b>Hoe</b>	<b>Wie (regionale INZET) (coördinatie: Arjan Brink)</b>
Borging afspraken digitalisering	Vaststellen afspraken kader, aanpak borging 2022, 2023	Voor 2021 Erik Wegh (inhuur via programma)
Toepassingen (ook kleinere gemeenten)	Uitwerken en realiseren toepassingen	Voor 2021 Nico van Beugen (inhuur via programma)
Verkenning i-centrale (regionaal verkeersmanagement systeem)	Verkenning samen met Rijk	Apeldoorn - Deventer - Nico van Beugen (inhuur via programma) Betrokkenheid ministerie
Uitrol gebruik auto, vrachtauto en fiets	Brede communicatie automobilisten, fietsers. Gerichte uitrol vrachtwagens	Nico van Beugen (inhuur via programma) Cleantech Regio – Communicatie (bureau) Cleantech Regio - Projectleider mobiliteit
Tweede tranche iVRI's	Afspraken Gelderland	Nico van Beugen (inhuur via programma) samen met gemeenten
Monitoring fiets	Voorstel om beter zicht op fietsbewegingen te krijgen	Nico van Beugen (inhuur via programma) samen met gemeenten

### 3. KETENREIZEN / HUBS / KNOPEN

Er wordt veel geïnvesteerd in de ontwikkeling van mobiliteitsknopen. Zowel landelijke partijen (mobiliteitsalliantie), als het Rijk en beide provincies zetten hier sterk op in. Er bestaan hierbij raakvlakken met allerlei dossiers: bereikbaarheid in Nederland, slimme bereikbaarheid van nieuw te bouwen woongebieden, de verduurzamingsopgave, het stimuleren van deelvervoer, laadinfra, een schoon vervoersysteem in de regio. Maar ook de sociale functie zoals het vangnet OV in Gelderland. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid pakt deze ontwikkeling op, mede omdat steeds meer initiatieven ontstaan voor deelvervoer, bijvoorbeeld bij logistieke oplossingen bij binnensteden, aanbieders van e-scooters, aanbieders van elektrische fietsen, aanbieders van deelauto's. De kunst is om dit met elkaar te verbinden, ook met het bredere Mobility as a Service, de sociale component van vervoer en het stimuleren van actieve mobiliteit (lopen, fietsen).

#### Partners

ProRail, NS, wijkbewoners, samenwerkingen van bedrijventerrein op bedrijventerreinen of andere plekken, binnensteden (detailhandel of kantoren) en kernen van dorpen.

<b>Wat</b>	<b>Hoe</b>	<b>Wie (regionale INZET)</b>
Plan van Aanpak station Twello	Samen met provincie, NS, ProRail wordt (mogelijk) een verkenning uitgevoerd naar een mobiliteitshub station Twello	Vorst - Jelle Koopman Provincie Gelderland - Carla Nijendijk Deventer - Arjan Brink
Plan van aanpak station Zutphen	Samen met provincie, NS, Arriva, ProRail wordt (mogelijk) een verkenning uitgevoerd naar een mobiliteitshub station Zutphen	Zutphen - Henri van Hoeven Provincie Gelderland - Carla Nijendijk Deventer - Arjan Brink
Plan van aanpak Apeldoorn	Samen met provincie, NS, ProRail wordt een verkenning uitgevoerd naar een mobiliteitshub aan de zuidzijde van het NS station	Apeldoorn - Jaap van de Rijt
Uitwerken HUB Apeldoorn Oost	Uitvoeren verkenning en vervolgstappen zetten naar realisatie samen met stakeholders	Apeldoorn - Jeannette Kuipers
Uitwerken overige knopen/hubs	Realiseren daar waar zich kansen voordoen	Cleantech Regio - Projectleider mobiliteit (inhuur 2021)
Realiseren/uitbreiden aanbod deelmobiliteit (e-scooters, deelauto, deelbestelauto, bakfiets, deel ebike). Juist ook tussen kernen.	Samen met betrokken gemeenten en marktpartijen	Cleantech Regio - Projectleider mobiliteit (inhuur 2021)
Afstemmen uniformiteit aanbod (Mobility as a Service)	Samen met betrokken gemeenten en marktpartijen	Cleantech Regio - Projectleider mobiliteit (inhuur 2021)
Bereikbaarheid nieuwe woongebieden	Samen met betrokken gemeenten	Cleantech Regio - Projectleider mobiliteit (inhuur 2021)
Afstemmen deelmobiliteit/basismobiliteit (zoals vangnet OV Gelderland)	Meer intensieve ambtelijke en bestuurlijke afstemming tussen basismobiliteit en mobiliteit	Lochem - Marit Ligtenberg Deventer - Arjan Brink Apeldoorn - Jeannette Kuipers
Stimuleren autodelen, gebruik auto's gemeente,	Samen met betrokken gemeenten en marktpartijen	Cleantech Regio - Projectleider mobiliteit (inhuur 2021)

## 4. WERKGEVERSAANPAK

De samenwerking met werkgevers heeft de afgelopen jaren veel inzet gekregen. Het is één van de weinige onderwerpen waarop het ministerie meerjarige financiering geeft. Drijvende krachten zijn het ministerie (minder verkeer in de spits, verminderen CO2), provincies en werkgevers die hun mobiliteitsbeleid wilden verschonen. De samenwerking met bedrijven is breed: er zijn ruim 250 bedrijven in de regio op aangehaakt.

Momenteel is de mobiliteit na Corona actueel: bedrijven worden geholpen met het formuleren van een aangepast mobiliteitsbeleid om de positieve bijeffecten van de lock down vast te houden (bereikbaarheid in spits, minder CO2 uitstoot). Sommige bedrijven hebben al grote stappen gemaakt. Deze voorbeelden worden uitgewisseld. De kunst is om de koppeling te maken met ambities en opgaven van gemeenten, zoals op bedrijventerreinen of centrumgebieden.

Er is nog veel te doen, zeker bij het MKB. Er wordt nauw samengewerkt met regio's in de rest van Nederland, maar ook met Overijssel/Gelderland. Dit leidt tot extra inzet op het bevorderen van thuiswerken bij bedrijven (met name MKB), en het gebruik van de fiets.

### Partners

Partners zijn het bestaande netwerk van bedrijven en vertegenwoordigende organisaties (MKB, Parkmanagement organisaties). Ook met VNO NCW wordt de uitwisseling gemaakt: op landelijk niveau en op regionaal niveau. Communicatie is een belangrijk onderdeel in het vergroten van het netwerk. Zoals gezegd worden steeds meer hulpmiddelen aangeboden in samenwerking met andere regio's en door provincies.

Wat	Hoe	Wie (regio INZET) (coördinatie: Arjan Brink)
Vergroten netwerk bedrijven	Webinars, delen best practises, gesprekken	Inhuur via programma mobiliteit (2021)
Aanbod aan bedrijven	Mobiliteitsscan bedrijven, probeeractie speedpedelec, bandenspanningsactie Via provincie(s): voucher thuiswerkplan, subsidie e-bestelauto	Inhuur via programma mobiliteit (2021)
Advies op maat	Advies overschakelen EV, workshop werknemers	Inhuur via programma mobiliteit (2021)
Projecten bedrijventerreinen	Package deal fiets op 3 terreinen, ronde tafelgesprekken	Inhuur via programma mobiliteit (2021)
Communicatie	Slimschoonreizen.nl, nieuwsbrief, social media	Inhuur via programma mobiliteit (2021)

## 5. FIETS

De fiets kan een grote rol spelen in het schoner en gezonder maken van het vervoer. Zeker op korte afstanden is de fiets een goed alternatief (ook voor bedrijfsmatig vervoer). De ambities zijn hoog, zoals in de Tour de Force aanpak. De regio heeft hier de afgelopen jaren sterk op ingezet: van financiering van voorzieningen binnen de bebouwde kom, tot campagnes en het projectleiderschap over het ontwerp en aanleg van regionale fietsroutes. Hiermee is de regio ook mooi in beeld geweest (pilot wayfinding, toepassen cleantech innovaties in N344, acceptatietest RingRing app in Deventer). Met de huidige uitgangspunten voor regionale prioritering en het vertrek van de regionaal projectleider is dit afgeschaald.

De aanleg van regionale fietsroutes zijn complexe opgaven: afstemming gemeenten (ook in beheer), afstemming provincies, financiering, 'not in my backyard', benodigde hechte regionale samenwerking. Binnen een strikte prioritering en de aanpak van de regionale routes F348 (provincie coördineert) en F50 (vooral aanliggende gemeentenen Gelderland) kan een keuze worden gemaakt dat de opgaven voor de regionale routes bij de betreffende gemeenten ligt, buiten een regionale inzet. Het maken van massa op de andere onderdelen (voorzieningen in steden en kernen, campagne, zichtbaarheid in Nederland) is dan niet aan de orde. Aan het halen van de doelstelling van Tour de Force (20% meer fietsers in 10 jaar) wordt dan niet gezamenlijk planmatig gewerkt.

### Partners

Rijk (Rijksagenda fiets en via Tour de Force), de beide provincies (prioritering routes, financieringsmogelijkheden), Fietsersbond, bedrijventerreinen, bewoners van wijken/andere gebruikers van gebieden, en de doelgroep fietsers en potentiële fietsers.

Wat	Hoe	Wie (regionale INZET gemeenten)
F50	afstemmen aanpak, gezamenlijk verkrijgen van extra inzet en middelen	Projectleiding inhuur regio – Jeroen Smink <i>tot besluitvorming medio 2021</i> Besluitvorming route in stuurgroep, pfh regio = vz, aan Apeldoorn - Susan Martens Epe - Dennis Martens
Wat	Hoe	Wie regionale AFSTEMMING gemeenten)
F/N 348	afstemmen aanpak, gezamenlijk verkrijgen van extra inzet en middelen	Besluitvorming route in stuurgroep, pfh regio = vz, aanliggende gemeenten in pg en sg
Lobby F344 (Apeldoorn – Twello – Deventer: - shelters, - verbreding tussenliggende delen en spoorbrug)		Apeldoorn - Jeannette Kuipers Twello - Jelle Koopman Deventer - Tom Draisma
Kennisuitwisseling en profilering	Aansluiten op landelijke gremia, oa via Tour de Force	..
Uitwisselen ervaringen stimuleren fiets	In regionale werkgroep Mobiliteit	..
Infra en voorzieningen in steden en kernen		..
Stimuleren/gedragscampagnes	Via ROV werkgroep, regionale werkgroep Mobiliteit	..
Nationaal Toekomstbeeld Fiets	In regionale werkgroep Mobiliteit	Alle gemeenten; coördinatie Apeldoorn (Jeannette Kuipers)

## 5. SCHOON REIZEN

Onder dit cluster vallen diverse opgaven om het verkeer en vervoer te verschonen. Dit heeft mede zijn oorsprong in het Klimaatakkoord. Het Klimaatakkoord is ambitieus, ook op het gebied van Mobiliteit. Voor het bereiken van de doelstellingen is een scala aan maatregelen opgenomen.

Sommige onderdelen zijn al opgepakt met ministerie en provincies, zoals de laadinfra (visie op laadinfra). Dit wordt door gemeenten opgepakt, kennis en ervaring wordt nu uitgewisseld in regioverband.

Er liggen kansen om de CO2 uitstoot in de regio te verminderen. Het rijk voert de monitoring nu op nationaal niveau uit. Bij een regionale inzet hoort ook een regionale monitoring van effecten.

Maatregelen kunnen zeer kansrijk zijn (elektrische deelauto's in regio verband, schone brandstoffen, locaties van snelladers, parkeerbeleid, eigen wagenpark (denk ook aan Circulus Berkel!), maar zijn ook complex. Het is op enkele onderdelen na, niet ingeregeld in de regio of bij gemeenten.

### Partners

Bewoners, bedrijven, Plus OV, Circulus Berkel, inkopers bij gemeenten, grote werkgevers.

Wat	Hoe	Wie (regionale AFSTEMMING gemeenten)
Laadinfra	Opstellen laadvisie per gemeente, uitwisselen in regionale werkgroep	Elke gemeente; Coördinatie Apeldoorn - Johan Ebbenhorst Provincie Gelderland en provincie Overijssel ondersteunen
Stimuleren schonere brandstoffen	Via gemeentelijke aanbestedingen, nieuwe tenders tankstations	..
Stimuleren waterstof mobiliteit	Nemen initiatief, ondersteunen andere initiatieven	.. (coördinatie tussen Deventer, Apeldoorn, Zutphen, Epe)

## 8. LOGISTIEK

In de logistiek zijn veel verbeteringen mogelijk die bijdragen aan een betere bereikbaarheid, vermindering CO2 uitstoot en verbetering leefklimaat. Vanuit de regio zijn hier initiatieven gestart met een logistiek makelaar. Succesvoorbeelden zijn de maaltijdbezorging van Huuskes en het project Buur en Zo in Deventer (zorg/logistiek). Daarnaast zijn gemeenten ondersteund in de zero-emissie binnenstad in het kader van Greendeal ZES (zero emissie aanbod, fietskoerier, helpen bedrijven bij overstap en beleidsmatige ondersteuning bij het traject). Deze opgave ligt nu nadrukkelijker bij de betreffende gemeenten, ondersteund door het ministerie (en het landsdeel Oost). Overigens zijn ook initiatieven denkbaar in andere kernen dan de drie steden. De logistiek makelaar wordt nu ingezet vanuit de provincie Overijssel.

Ook bestaat een relatie tussen logistiek en de lobby voor vervoer over water en ITS oplossingen.

Een heroverweging van de inzet op regionaal schaalniveau kan aan de orde zijn. Waarbij de inzet van een logistiek makelaar wegvalt (logistieke bedrijven helpen met beperken uitstoot en efficiëntie). Extra inzet voor gemeenten op zero emissie stadslogistiek loopt landsdelig en nationaal.

Partners in deze opgave zijn: ondernemers in de binnenstad, logistiek bij andere bedrijven, logistieke bedrijven, brancheorganisaties als EVO Fenedex en TLN.

<b>Wat</b>	<b>Hoe</b>	<b>Wie (regionale AFSTEMMING gemeenten)</b>
Zero emissie stadslogistiek	Aanpak GD-ZES in Apeldoorn, Deventer en Zutphen (direct contact met rijk en landsdeel)	Inzet logistiek makelaar via Overijssel (Freek Boele) op Gemeenten stemmen onderling af, ook met andere ste
Mobiliteit logistiek centrum Eerbeek	Kansen voor schoon vervoer, smart mobility	..
Inzet logistiek makelaar (buiten ZE)	Vanuit provincies?	..
Vervoer over water / havens	In aansluiting op lobby	Deventer - Theo van Raaij Zutphen - Louis Post Lochem - Cor Bernard