



Mobiliteitsplan gemeente Lochem



Samen op weg





Lochem, juli 2022

In opdracht van

Gemeente Lochem
M. Jansen

Gemeente Lochem

Postbus 17
7240 AA Lochem
(0573) 28 92 22
www.lochem.nl

Auteur(s)

M. Ruigrok
P. Kroeze

BVA Verkeersadviezen

Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl

Inhoudsopgave

1. Een nieuw mobiliteitsplan	5	7. Auto	38
1.1. Aanleiding	5	7.1. Wegencategorisering	39
1.2. Totstandkoming plan	6	7.2. Essentiële herkenbaarheid (inrichting van wegen)	43
1.3. Opbouw mobiliteitsplan	7	7.3. Verkeersvoorzieningen	43
2. De mobiliteitsopgave	8	7.4. Parkeren	45
2.1. Lochemse mobiliteit	9	7.5. Acties thema auto	48
2.2. Behoeften vanuit inwoners	11	8. Landbouwverkeer	49
2.3. Trends en ontwikkelingen	12	8.1. De uitgangspunten	50
3. De visie op verkeer	13	8.2. Acties landbouwverkeer	51
3.1. Inleiding	13	9. Logistiek	52
3.2. Visie op hoofdlijnen	13	9.1. Vervoer over de weg	53
3.3. De vier ambities	14	9.2. Vervoer over het spoor	54
3.4. Van ambities naar (kern)doelen	15	9.3. Vervoer over water	55
4. De voetganger	21	9.4. Acties logistiek	55
4.1. Richtlijnen bereikbaarheid voorzieningen	22	10. Participatie en samenwerking	56
4.2. Oversteekplaatsen 1	22	10.1. Betrekken inwoners en belanghebbenden	57
4.3. Toegankelijkheid en dementievriendelijk	23	10.2. Afstemming en samenwerking	57
4.4. Acties thema voetganger	24	10.3. Acties participatie en samenwerking	57
5. Fiets	25	Bijlage	
5.1. Visie	26	Duurzaam Veilig en wegcategorisering	
5.2. Fietsnetwerk	26	1. Inleiding	2
5.3. Inrichting	27	1.1. Duurzaam Veilig	2
5.4. Fietscomfort	28	1.2. Waarom Duurzaam Veilig	2
5.5. Sociale veiligheid	29	1.3. De uitgangspunten	3
5.6. Stallingsmogelijkheden	29	2. Wegencategorisering	4
5.7. Recreatief fietsgebruik	30	2.1. Herkenbaar wegennet	4
5.8. Educatie, promotie en voorlichting	31	2.2. Processtappen	6
5.9. Acties thema fiets	31	2.3. Wegfunctie en gebruik	10
6. Openbaar vervoer	33	2.4. Wegencategorisering gemeente Lochem	11
6.1. Gesprekspartner van de provincie	34	3. Herkenbare en geloofwaardige vormgeving	12
6.2. OV-netwerk en inrichting	34	3.1. Basiseisen en -kenmerken	12
6.3. Kwaliteit OV-voorzieningen	34	3.2. Herkenbaarheidskenmerken	16
6.4. Aanvullend vervoer (haltetaxiRRreis)	35		
6.5. Doelgroepenvervoer	35		
6.6. Deelmobiliteit	36		
6.7. Smart Mobility	36		
6.8. Mobiliteitshub	37		
6.9. Acties thema OV	37		



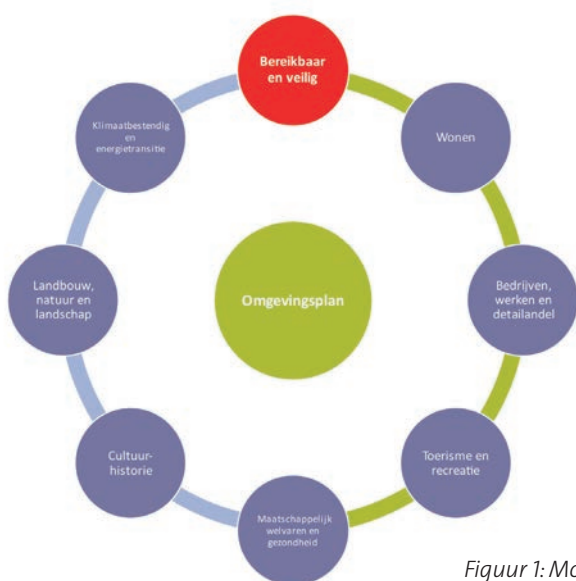
1. Een nieuw mobiliteitsplan

Voor u ligt het mobiliteitsplan van de gemeente Lochem: Samen op weg. Het mobiliteitsplan beschrijft en geeft input voor beleid op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het plan heeft een tijdshorizon tot 2030. Het bijbehorende uitvoeringsprogramma geeft inzicht in de projecten die we de komende 3 jaar op willen pakken. In dit hoofdstuk leest u meer over waarom we dit plan ontwikkelden en hoe dit plan tot stand kwam. Ook nemen we u mee in de opbouw van het plan. Dit eerste hoofdstuk sluit af met een leeswijzer.

1.1. Aanleiding

Dit mobiliteitsplan “Samen op weg”, bestaat uit een visie en uitvoeringsprogramma. Momenteel beschrijven twee beleidsdocumenten het mobiliteitsbeleid van de gemeente Lochem: de ‘Actualisatie Nota Mobiliteit uit 2016’ en ‘Nota Mobiliteit van 2008’. Een deel van dat beleid is nog actueel en bruikbaar. Voor een ander deel geldt dat beleidsmatige uitgangspunten ontbreken of bijstelling vragen omdat ze onvoldoende handvatten geven voor de huidige opgaven en ontwikkelingen. Het uitvoeringsprogramma rondden we grotendeels af. Het plan dat voor u ligt volgt het bestaande mobiliteitsbeleid op en biedt een actuele visie en een nieuw uitvoeringsprogramma voor de komende drie jaar.

Met dit nieuwe plan sluiten we aan bij de behoefte aan nieuw beleid. We spelen in op de recente ontwikkelingen. En we sluiten aan bij lokale, provinciale en landelijke plannen die pas zijn vastgesteld of er aan komen. Denk aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en de Omgevingswet, die gepland staat voor 1 juli 2022. We sluiten aan bij de behoefte aan een nieuwe prioritering van acties en maatregelen om de mobiliteit in Lochem verder te verbeteren. Hiervoor stelden we een nieuw uitvoeringsprogramma op.



Figuur 1: Mobiliteitsplan in relatie tot het omgevingsplan

1.2 Totstandkoming plan

De komende jaren verandert er steeds van alles in de wereld om ons heen. Het is aan ons om te beslissen hoe we daarmee omgaan. Daarom moeten we goed nadenken over hoe we willen dat mobiliteit in de gemeente Lochem met al haar kernen er straks uitziet.

Integraal plan

We stellen het mobiliteitsplan op vanuit een bredere visie met aandacht voor veiligheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en economische vitaliteit. Het mobiliteitsplan is géén puur technische verkeerskundige benadering, maar zoekt ook de verbinding met andere beleidsterreinen, zoals economie, groen, milieu, ruimtelijke ordening, landbouw, het sociaal domein en recreatie. Meer specifiek komt het integrale karakter van dit mobiliteitsplan tot uitdrukking in:

- De samenwerking van alle betrokken partijen vanaf de ontwikkeling van de eerste ideeën, via ontwerp, naar het beheer en onderhoud;
- Participatie van bestuur, raad, bewoners en maatschappelijk betrokken partijen bij de ontwikkeling van dit plan;
- De samenwerking met de betrokken en genoemde disciplines;
- Samenvoegen van diverse financiële stromen zoals verkeer, onderhoud, recreatie, subsidies, etc.

Samen op weg

Het mobiliteitsplan is samen met inwoners, ondernemers en belangenbehartigers van vele lokale organisaties tot stand gekomen. Hiervoor hielden we in de zomer en het najaar van 2021 bijeenkomsten. Ook deelden inwoners en ondernemers via een enquête van Lochem Spreekt over mobiliteit hun mening.

We organiseerden meerdere avonden met vertegenwoordigers van de verschillende dorpsraden, de hulpdiensten, Fietzersbond, Stichting Welzijn Lochem en bijvoorbeeld Lochemenergie. We spraken over de invulling van de belangrijkste mobiliteitsthema's en de knelpunten en kansen die er zijn.

Raadsleden konden hun ideeën aan de voorkant ook delen via een vragenlijst en met hen spraken we in twee politieke tafels. Al deze inbreng hebben we bekeken, afgewogen en verwerkt. Vervolgens woog de gemeenteraad het mobiliteitsplan (visie en uitvoeringsprogramma) en stelde het vast op 7 juli 2022.

1.3. Opbouw mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan bestaat uit drie onderdelen. Een inventarisatienota, de uitwerking van het beleid (visie) inclusief opgaven en een uitvoeringsprogramma (voor 2022 t/m 2024).

Het college stelde de inventarisatienota (1) vast op 12 oktober 2021. Ze bevat een korte terugblik op de afgelopen jaren, een overzicht van de aandachtspunten en kijkt vooruit naar de ontwikkelingen die ons te wachten staan. Daarnaast zijn de landelijke en provinciale kaders geschetst. Op basis van de ontwikkelingen en kaders is aangegeven welke richting het verkeer vervoerbeleid moet krijgen en wat de ambities zijn op hoofdlijnen.

In het (voorliggende) beleidsdeel (2) vertaalden we de ambities in uit te voeren speerpunten, vervolgacties en richtlijnen. De richtlijnen passen we toe bij onder andere de inrichting van wegen, parkeren, fietsinfrastructuur en de wensen ten aanzien van het openbaar vervoer. De richtlijnen geven ons richting, maar maatwerk is altijd mogelijk.

In het uitvoeringsprogramma 2022-2024 (3) brengen we vervolgens alle maatregelen voor de komende periode overzichtelijk samen. Ze bevat een inschatting van de kosten en een prioritering van de acties. Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document dat we periodiek (twee tot vierjaarlijks) actualiseren.

Leeswijzer

In het voorliggende stuk treft u in hoofdstuk 2 een uitwerking van de gemeentelijke opgaven op het gebied van mobiliteit. In hoofdstuk 3 beschrijven wij de gemeentelijke integrale visie op verkeer op hoofdlijnen aan de hand van de vier hoofdambities: 'Veilig, leefbaar en gezond', 'Bereikbaarheid in balans', 'Duurzaam en klimaatbestendig' en 'Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik'. In de hoofdstukken 4 t/m 7 bespreken we het beleid op het gebied van de fietser, de voetganger, de OV-gebruiker en de automobilist. In hoofdstuk 8 is specifieke aandacht voor het landbouwverkeer. Hoofdstuk 9 richt zich op de beleidsdoelen voor een zorgvuldige logistiek van bedrijven. Afsluitend gaan wij in hoofdstuk 10 in op onze werkwijze, waarin samenwerking en participatie centraal staan.

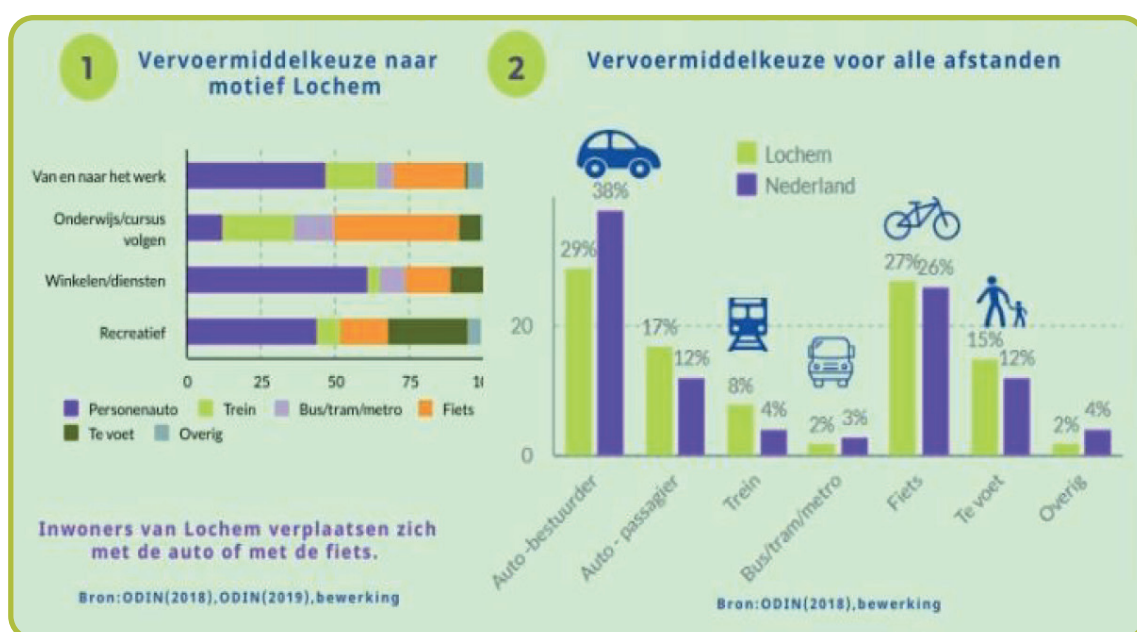


2. De mobiliteitsopgave

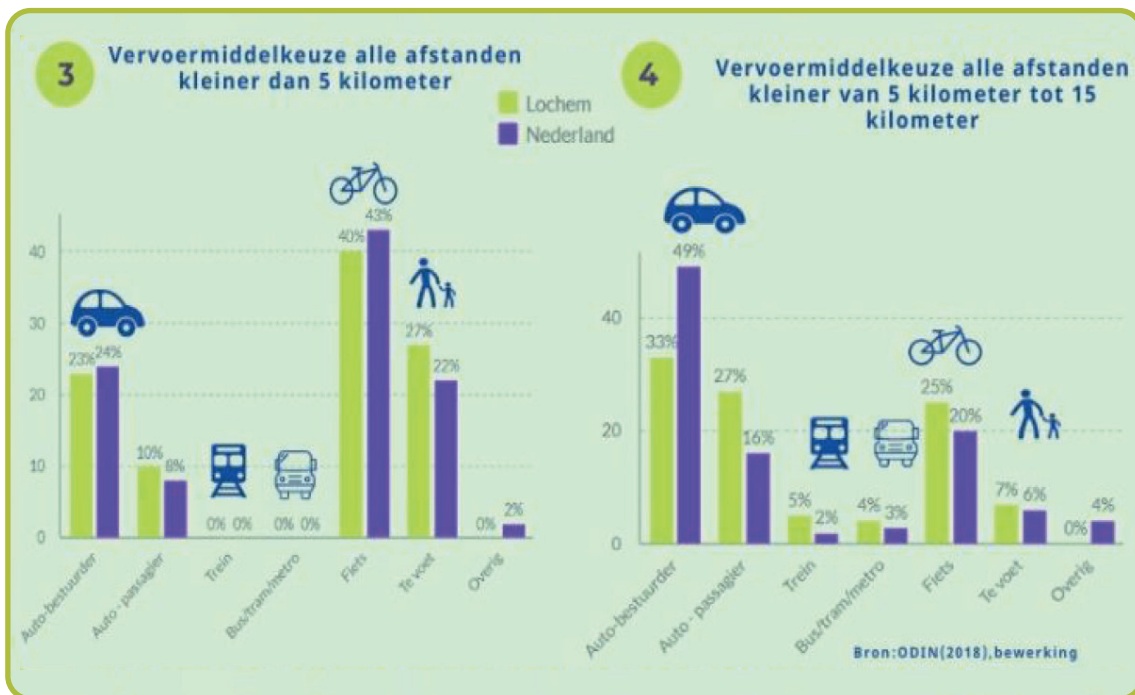
Hoe verplaatsen we ons in de gemeente Lochem? Hoe verhoudt dit zich anderen in Nederland? Waar liggen knelpunten voor mobiliteit in de gemeente Lochem volgens inwoners? En wat zijn de trends en ontwikkelingen op gebied van mobiliteit naar de toekomst toe? Hierover leest u in dit hoofdstuk.

2.1. Lochemse mobiliteit

In Lochem gaan inwoners vaker met de trein en fiets van A naar B dan het landelijke gemiddelde. Ook wandelen inwoners hier vaker dan landelijk gemiddeld is. Voor winkelen en recreatieve verplaatsingen is het gebruik van de auto (nog) dominant.



Figuur 2: Vervoermiddelkeuze inwoners gemeente Lochem

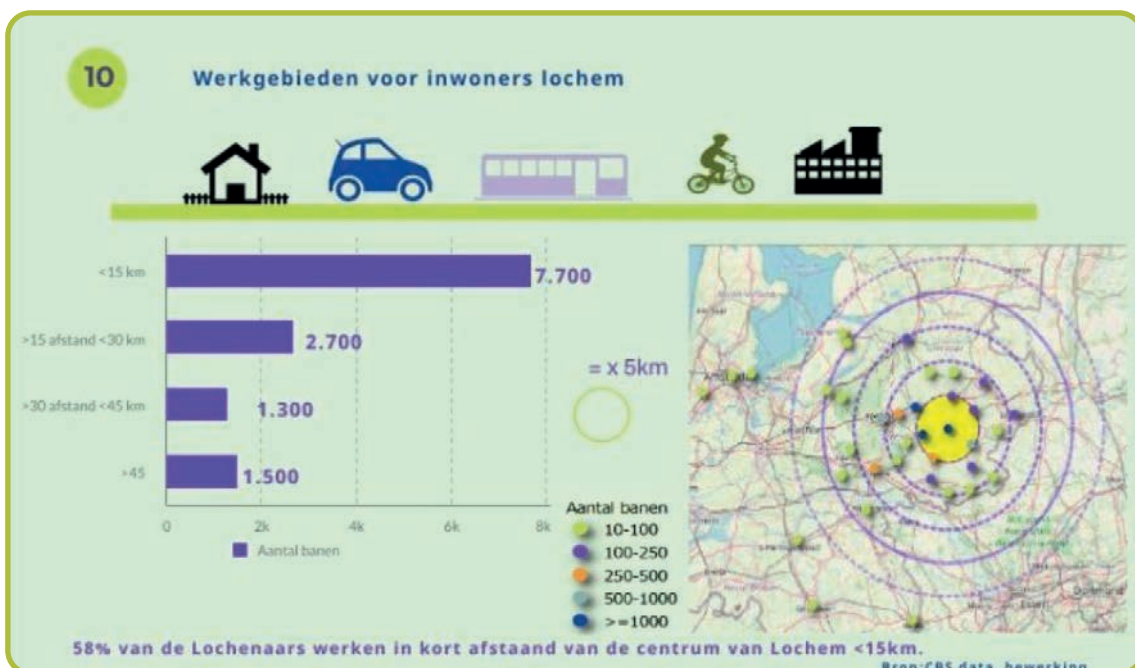


Figuur 3: Vervoermiddelkeuze inwoners gemeente Lochem

In de gemeente Lochem worden gemiddeld zo'n 0,58 verplaatsingen per dag per persoon op de fiets voor afstanden korter dan 7,5 kilometer gemaakt. De meeste omliggende gemeenten, met uitzondering van Bronckhorst, hebben een iets hoger fietsgebruik. Het gemiddeld aantal fietsverplaatsingen per dag ligt in de Cleantech regio bijvoorbeeld op 0,72 per persoon per dag. Dat kan in Lochem dus nog beter.

Afstand woon-/werkverkeer

Naast bedrijven in de gemeente Lochem zelf, zijn bedrijven in de gemeenten 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 kilometer. Een afstand die ook goed af te leggen is met de e-fiets of trein en bus.



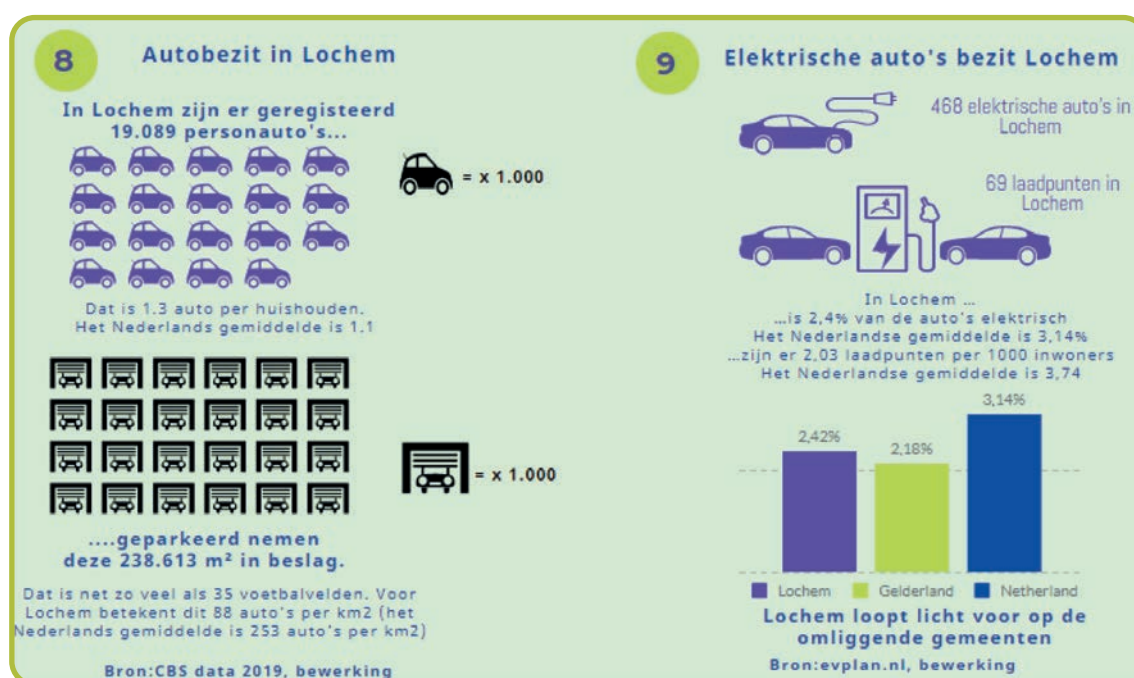
Figuur 4: Waar werken de inwoners van de gemeente Lochem

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.

Duurzame auto's

Een groeiend deel van het Lochemse autobezit is duurzaam. Maar er kunnen en moeten nog grote stappen gezet worden. 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. Voor de gehele provincie Gelderland ligt het gemiddelde op 2,18%.

In verhouding tot het aantal elektrische auto's zijn er (vooralsnog) 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.



Figuur 5: Parkeren en elektrische auto's

Verkeersveiligheid

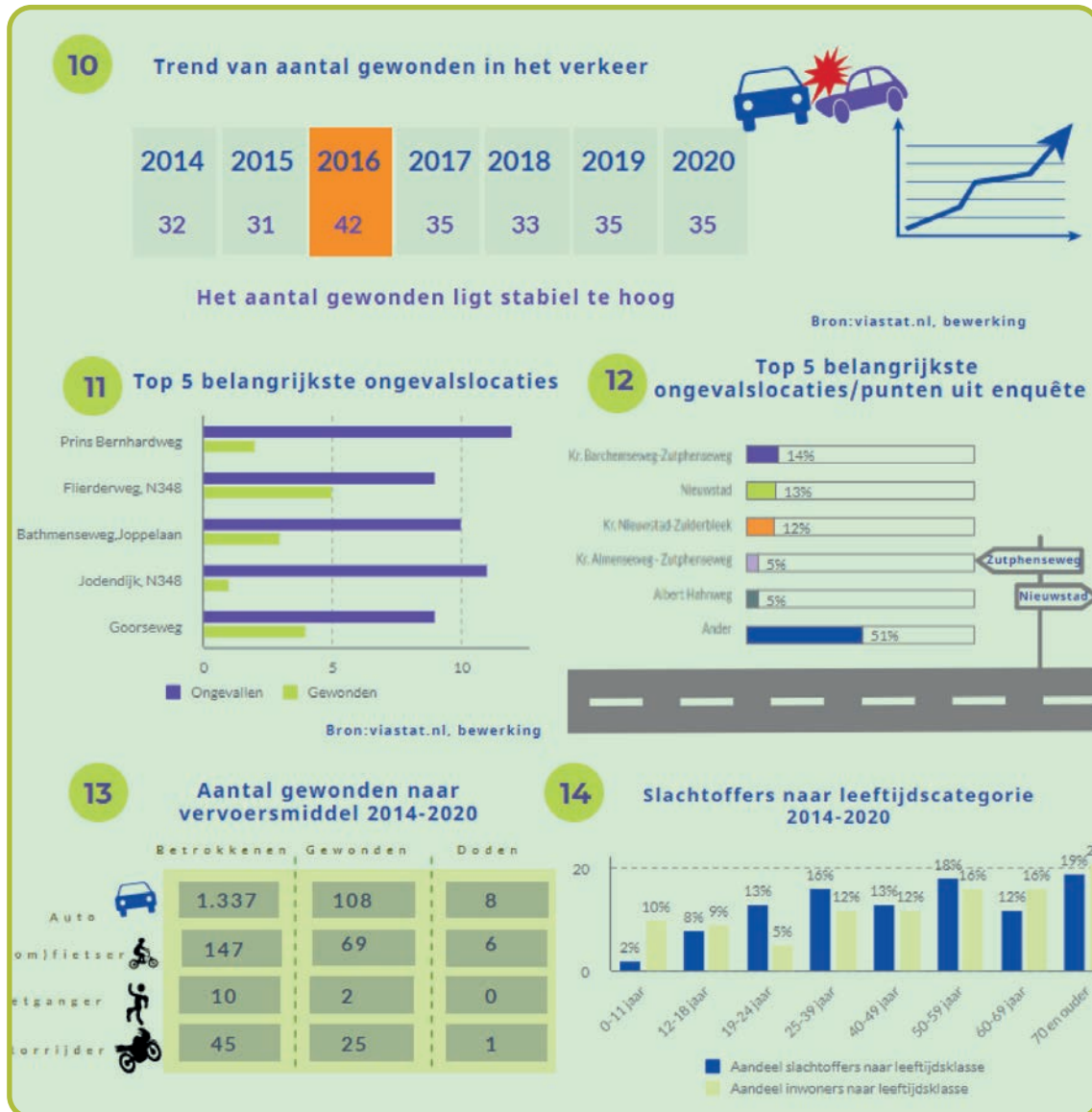
Het totaal aantal slachtoffers ligt de afgelopen jaren stabiel rond de 35 personen per jaar. Ruim 30% daarvan is fietser. Daarbij lijkt er een trend te zijn richting meer ernstige verwondingen.

In de periode 2014-2020 waren er in de gemeente Lochem in 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.

Risico gestuurde aanpak

Echte hotspots van ongevallenconcentraties zijn er in de gemeente Lochem niet meer. Inzetten op een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid is dan ook een logische keuze. Bij een risico gestuurde aanpak kijk je naar het aantal ongevallen dat ergens plaats vindt, de snelheid die men er rijdt en de wegkenmerken die mogelijk

het risico verhogen op een ernstige afloop van een ongeval. Op dit moment werken we samen met de andere gemeenten in de Cleantech Regio aan een solide beoordelingsinstrument om de wegen en kruispunten te prioriteren naar risicoscore.



Figuur 6: Verkeersveiligheid in de gemeente Lochem

2.2. Behoeften vanuit inwoners

Goede autobereikbaarheid, zorgen over verkeersveiligheid

De inwoners, ondernemers, dorpsraden en raadsleden gaven tijdens de inventarisatiefase van het mobiliteitsplan hun mening over de mobiliteit in de gemeente Lochem¹. De autobereikbaarheid beoordeelt men over het algemeen als goed. De zorgpunten zitten vooral in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het langzaam verkeer. De verkeersveiligheid krijgt gemiddeld een 6,2. 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.

¹ Inventarisatienota Mobiliteitsplan Lochem d.d. 29 september 2021

Vaak genoemde knelpunten

Het kruispunt Barchemseweg-Zutphenseweg (5%), Nieuwstad (4%) en de oversteek Nieuwstad-Zuiderbleek (4%) noemen respondenten het vaakst als onveilig punt. Voor de andere kernen zijn dit de voornaamste knelpunten:

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

Ruim 44% van de respondenten van de mobiliteitsenquête noemt de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers als belangrijk uitgangspunt. Fietsen in de gemeente Lochem kan veiliger en comfortabeler, met meer aandacht voor de inrichting van fietsvoorzieningen en oversteekplaatsen. Er is behoefte aan goede toegankelijkheid van voetpaden, meer en bredere fietsvoorzieningen, veilige oversteekplaatsen.

27% van de respondenten ziet graag dat de gemeente inzet op meer snelheidsbeperkende maatregelen. Voor 22% van de respondenten is de toegankelijkheid voor voetgangers, rolstoel en scootmobiel een verbeterpunt. Een goede doorstroming van het verkeer en het tegengaan van sluipverkeer is voor rond de 18% van de respondenten een aandachtspunt.

2.3. Trends en ontwikkelingen

We verwijzen naar bijlage 2, waarin het gehele (keuze)proces uitgebreid is verwoord en verantwoord.

In dit hoofdstuk beperken we ons tot een beschrijving van de locatie Harfsen Zuidwest en West en de (ruimtelijke) randvoorwaarden, die bij een verdere ontwikkeling in acht moeten worden genomen.

De trends en ontwikkelingen die spelen voor mobiliteit op dit moment en voor de nabije toekomst beschreven we in de inventarisatienota. Met onze ambities en speerpunten stimuleren we de gewenste ontwikkelingen voor onze mobiliteit.

In het kort zijn de trends en ontwikkelingen die we op dit moment zien en voorzien, als volgt samen te vatten:

- Meer en meer automatisch;
- Meer en meer verbonden;
- Meer en meer met elkaar delen;
- Meer en meer elektrische voertuigen;
- Meer en meer nieuwe voertuigen en vervoersconcepten.



3. De visie op verkeer

3.1. Inleiding

We zien dat de maatschappij verandert en problemen verschuiven. Ambities voor de eigen leefomgeving, participatie en verantwoordelijkheid zijn in beweging. Leefbaarheid en duurzame mobiliteitsvormen vinden we steeds belangrijker. De impact van de auto in de verblijfsomgeving willen we verkleinen. Dit vraagt om een daadkrachtige en duidelijke gemeentelijke visie. En op het gebied van verkeer en vervoer waarbij we de accenten op onderdelen anders leggen dan in de voorgaande jaren.

3.2. Visie op hoofdlijnen

In grote lijnen is de koers zoals ingezet in de voorgaande mobiliteitsplannen nog steeds actueel. Het hoofddoel is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van weggebruikers en de beheerders van de infrastructuur. Vanuit de Nota Mobiliteit 2016 (en 2008) zetten we goede stappen. Maar het is tijd om het verkeer- en vervoersbeleid aan te laten sluiten bij de huidige ontwikkelingen op verkeersgebied. Verkeersveiligheid is nog altijd het belangrijkste speerpunt.

Voorheen lag de druk eerst op het mogelijk maken van snelle en veilige verplaatsingen. Voor de komende periode vinden wij het belangrijk dat deze verplaatsingen duurzaam zijn. En dat het verkeer niet ten koste gaat van de kwaliteit van de ruimte en het landschap. Daarnaast vragen specifieke doelgroepen zoals fietsers en ouderen om extra aandacht daar waar het gaat om de verkeersveiligheid en toegankelijkheid

3.3. De vier ambities

De mobiliteitsvisie maakt onderscheidt 4 kernambities, te weten:

- Veilig, leefbaar en gezond
- Bereikbaarheid in balans
- Duurzaam en klimaatbestendig
- Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik

Deze ambities vormen de pijlers van het mobiliteitsbeleid.

Ambitie 1: Veilig, leefbaar en gezond

- **Het beperken van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers**
- **Beperken van de (verkeers)hinder door gemotoriseerd verkeer**
- **Betere afstemming van de weginrichting op kwetsbare verkeersdeelnemers om zodoende de veiligheid en leefbaarheid voor iedereen te versterken;**
- **Stimuleren van actieve vormen van mobiliteit zorgt voor gezondheidswinst**

Het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) streeft naar een proactief beleid om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul. Ook de gemeente Lochem streeft in samenwerking met andere overheden naar nul verkeersslachtoffers. We zetten in op:

- Een eenduidige ordening en inrichting van het wegennet;
- Veilig fietsen binnen en buiten de kom;
- Voortzetting van de inzet op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

Iedereen doet mee. De bevolking van Lochem groeit en vergrijsd. Dit betekent dat mobiliteitsvragen en -behoeftes in de toekomst veranderen. Om iedereen lang mobiel te houden moeten we meer aandacht besteden aan de toegankelijkheid van het systeem. Daar profiteert iedereen van.

Ambitie 2: Bereikbaarheid in balans

- **Goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen**
- **Beperken hinder bevoorrading centrumgebieden**
- **Voldoende parkeerplaatsen in woon- en winkelgebieden**
- **Drukke parkeervoorzieningen nabij fiets- en wandelroutes zorgt voor hinder in kwetsbare gebieden**
- **Behoeftes aan meer laad- en stallingsvoorzieningen**

Lochem is over het algemeen een goed bereikbare gemeente. Wel kennen we 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 is belangrijk voor onze lokale economie en de bereikbaarheid van het platteland in het algemeen. Een goede onderliggende bereikbaarheid in en om onze gemeente is en blijft een noodzakelijk onderdeel voor een sterke economische en toeristische sector.

De bereikbaarheid van de voorzieningen in het centrum van Lochem is belangrijk. De autobereikbaarheid laat hier een spanningsveld zien met de (fiets)veiligheid. Er is een goede balans nodig tussen de bereikbaarheid voor voetganger, fiets, auto, openbaar vervoer en mogelijke nieuwe vormen van mobiliteit. 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.

Ambitie 3: Duurzaam en klimaatbestendig

- 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 verplaatsingen hooguit vijftien kilometer lang is, biedt kansen om de duurzaamheids-doelstellingen van de gemeente kracht bij te zetten.

Voor de gemeente ligt er de uitdaging deze transitie naar een nieuw mobiliteitssysteem vorm te geven. 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.

Ambitie 4: Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik

- 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 bieden. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met onze beschikbare ruimte. Mobiliteit vraagt ruimte, maar kan ook ruimtewinst opleveren. Dit doen we bijvoorbeeld door in te zetten op vervoersmiddelen die minder ruimte nodig hebben of flexibeler zijn in hun ruimtegebruik.

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 ambities 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.

3.4. Van ambities naar (kern)doelen

Met de ambitie 'veilig, leefbaar en gezond' werken we toe naar een veilig wegennet. We verbeteren de leefbaarheid door het stimuleren van schonere vormen van vervoer die minder hinder geven. Dit alles om het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en de (verkeers)hinder van mobiliteit te beperken. Aanvullend streven we bij de ambitie 'bereikbaarheid in balans' naar **een goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen voor alle doelgroepen**. De wens hierbij is om vooral duurzame vormen van mobiliteit meer kansen te bieden. De ambitie 'Duurzaam en klimaatbestendig' versterkt dit streven door **het bewustzijn te bevorderen van het gebruik van duurzame, schone en gezonde vervoerwijzen**. Met de vierde ambitie 'Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik' willen we een mooie, sociale, leefbare openbare ruimte creëren door de menselijke maat centraal te stellen in de gemeente Lochem.

Nr.	Ambitie	Kerdoel
● A1	Veilig, leefbaar en gezond	Realiseren van een veilig wegennet en het stimuleren van schone vormen van vervoer die minder hinder geven
◇ A2	Bereikbaarheid in balans	Goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen voor alle doelgroepen
■ A3	Duurzaam en klimaatbestendig	Het bewustzijn bevorderen door gebruik van duurzame, schone en gezonde vervoerwijzen zoals lopen, fiets, (elektrisch) openbaar vervoer en de elektrische auto te stimuleren
○ A4	Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik	Het streven naar een mooie, sociale, leefbare openbare ruimte

De bovenstaande ambities en kerndoelen zijn overstijgend aan de vervoersmodaliteiten waarvoor we in dit mobiliteitsplan maatregelpakketten samenstellen. Zo vereist de transitie naar duurzame mobiliteit acties aan de zijde van de voetganger, de fietser, de OV-gebruiker en automobilist. In figuur 7 zijn voor de verschillende modaliteiten de speerpunten weergegeven. Voor ieder speerpunt is ook terug te vinden op welke ambities het speerpunt betrekking heeft. De kerndoelen en speerpunten zijn richtpunten voor de toekomst en helpen ons om de hoofdlijnen van ons verkeersbeleid vorm te geven. In de hoofdstukken 4 tot en met 9 gaan we per verovorswijze in op de verdere uitwerking van de kerndoelen en speerpunten.

Algemeen	A1	A2	A3	A4	Het behouden en uitbreiden van een mooie, sociale, leefbare, veilige openbare ruimte
	●				Inwoners waarderen mobiliteit in de gemeente Lochem gemiddeld met een 7 of hoger. We evalueren periodiek waar we staan voor de verschillende mobiliteitsthema's en sturen waar nodig bij.
	●				We volgen het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050
	●				We hanteren een risico gestuurde aanpak. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico's krijgen prioriteit
			■	○	We kijken nadrukkelijk ook naar de kansen om de cultuurhistorische waarden en esthetiek te vergroten, en duurzame keuzes te maken (materiaalgebruik, biodiversiteit en ecologische waarden) wanneer we straten (her)inrichten.
	●	◇	■		We lichten voor over veilig gedrag en promoten duurzame mobiliteitskeuzes.
		◇			We waarborgen een goede en veilige verkeersdoorstroming voor hulpdiensten
	●	◇	■	○	Onze werkwijze is samen met inwoners. We maken in afstemming met de buurt onze keuzes. Naast onze ambities en de afspraken die er zijn, leiden maatwerk en pragmatische oplossingen ons daarbij. Aandacht voor communicatie is een vast onderdeel van onze werkwijze.

Voetganger	A1	A2	A3	A4	Het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers, specifiek ouderen en mensen met een beperking
	•	◊			Tevredenheidsscore van inwoners over toegankelijkheid looproutes bedraagt een 7 of hoger
	•			○	We zorgen dat de belangrijkste looproutes voor iedereen goed toegankelijk zijn
	•	◊			We vergroten de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking
	•				We zorgen dat op (drukke) kruispunten voetgangers veilig kunnen oversteken
	•	◊			We houden rekening met de ontwerprichtlijnen voor mindervalide vriendelijke infrastructuur wanneer we een straat herinrichten



Openbaar vervoer	A1	A2	A3	A4	Het behouden van goede OV-verbindingen en het verbeteren van de overstapmogelijkheden met andere vervoerwijzen
		◊	■		We zorgen voor goede voor- en natransportmogelijkheden op OV-knooppunten
		◊	■		We streven naar hoogwaardige haltevoorzieningen
	•				We werken mee aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer in de haarvaten van het systeem te verbeteren
		◊			We streven ernaar OV betaalbaar te houden voor mensen met een laag inkomen

Fiets	A1	A2	A3	A4	Het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto.
		◊	■		We zetten in op een toename van het aantal dagelijkse verplaatsingen per fiets is in 2030 met 10% ten opzichte van 2022
	●				We bevorderen veilige schoolomgevingen en -routes
		◊	■		We streven ernaar dat de fiets binnen de bebouwde kom het snelste en comfortabelste vervoersmiddel is
	●	◊	■		We stemmen de primaire utilitaire hoofd fietsroutes buiten de bebouwde kom qua maatvoering en inrichting af op kenmerken van e-fietsen
	●				We waarborgen de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers door een duurzaam veilige inrichting van de infrastructuur
	●	◊			We zorgen voor samenhangende, comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de kernen
	●			○	We stimuleren dat er bij de belangrijke voorzieningen voldoende stallingsvoorzieningen zijn
	●				We zetten in op goed gedrag van de fietser. De fietser is te gast in het centrumgebied. Fietsers houden rekening met voetgangers in centrum en bij overige drukke bestemmingen
	●	◊			We zetten in op veilige kruisingen. Ook recreatieve fietsroutes kruisen gebiedsontsluitingswegen veilig





Auto	A1	A2	A3	A4	Het behouden van een goede bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer en het voorkomen van parkeerhinder
	•				We hanteren een risico gestuurde aanpak volgens de principes van Duurzaam Veilig. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico's krijgen prioriteit. Wegen richten we herkenbaar in op het gewenste snelheidsbeeld.
	•	◊			We zorgen ervoor dat de doorstroming op de hoofdwegen goed is en ontmoedigen het doorgaand verkeer door kernen. Daar waar knelpunten zich voordoen, werken we aan een oplossing
	•		■	○	We hanteren een maximumsnelheid van 30 km/u in de kom als de standaard. Bij hogere maximale snelheden in de kom zorgen we voor goede fietsvoorzieningen
			■	○	Zandwegen horen bij het Lochemse landschap. We weren hier het doorgaand verkeer en we brengen de cultuurhistorische waarde van zandwegen onder de aandacht
	•	◊	■		We maken werk van stiller en schoner gemotoriseerd verkeer. Het aantal oplaadpunten neemt bv. toe en mogelijkheden voor autodelen moedigen we aan
			■	○	Bij (ver)nieuwe(n) van parkeerplaatsen kiezen we bij voorkeur voor halfverharding. Zo kan regenwater beter in de grond trekken
	•	◊		○	Wanneer we parkeervoorzieningen nabij recreatieve fiets- en wandelroutes optimaliseren, dan doen we dat met aandacht voor capaciteit en ligging. Met als resultaat: minder hinder voor de omgeving
	•	◊	■	○	We benutten bestaande parkeerplaatsen optimaal. We zorgen bijvoorbeeld voor goede verwijzingen
		◊	■		In woonwijken met een hoge parkeerdruk zoeken we naar duurzame alternatieven om de parkeerdruk te laten afnemen.

Landbouw- verkeer	A1	A2	A3	A4	Het verbeteren van een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer en tegengaan van hinder in woonkernen
	•				We voorkomen dat fietsroutes (recreatief of school) veelvuldig met landbouwverkeer te maken krijgt
	•	◊			We leggen hoofdroutes landbouwverkeer vast in afstemming met de (hoofd)fietsroutes.
	•				We moedigen bestuurders van landbouwvoertuigen en fietsers aan hun rijgedrag op elkaar af te stemmen



Logistiek	A1	A2	A3	A4	Het behouden van een goede bereikbaarheid bedrijventerreinen en verminderen van lokale hinder in kwetsbare gebieden
	•	◊			We dragen er zorg voor dat de bedrijventerreinen via de weg goed en veilig bereikbaar zijn
	•	◊	■	○	We verkennen samen met ondernemers de mogelijkheden van slimmer, kleinschaliger en schoner bevoorraden van winkels
	•		■		We verkennen de mogelijkheden om aantal ritten van pakketdiensten te verminderen door bv. het aanbieden van openbare pakketkluisen



4. Voetganger

Ambitie:

Het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers

Speerpunten:

- We zorgen dat de belangrijkste looproutes voor iedereen goed toegankelijk zijn
- We vergroten de bereikbaarheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking
- We zorgen dat op (drukke) kruispunten voetgangers veilig kunnen oversteken
- We houden rekening met de ontwerprichtlijnen voor mindervalide vriendelijke infrastructuur wanneer we een straat herinrichten

Elke verplaatsing begint en eindigt te voet. Ook is lopen een prettige, gezonde en schone vorm van mobiliteit. Daarnaast kan een groot deel van de mensen, zoals kinderen en ouderen, alleen op deze manier zelfstandig verplaatsen. Ouders met een kinderwagen en gehandicapten, zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking, mensen met een rollator en hebben behoefte aan voldoende ruimte op de stoep en duidelijk herkenbare looproutes, vrij van oneffenheden.

De looproutes zijn de verbindingen tussen scholen, dorpscentra en overige publieksfuncties. We streven naar een aaneengesloten netwerk met veilige stoepen en oversteken.

4.1. Richtlijnen bereikbaarheid voorzieningen

Voor voetgangers en gebruikers van rollators en rolstoelen is het belangrijk dat er goede voorzieningen zijn. Onze richtlijnen hiervoor zijn:

- Op locaties waar looproutes, erftoegangswegen en gebiedsontsluitingsweg elkaar kruisen, zijn er goede en duidelijke oversteekvoorzieningen.
- Bij de voetgangersvoorzieningen in verblijfsgebieden volstaan minimale voorzieningen zoals een stoep.
- Looproutes beschikken over een duidelijk herkenbare ruimte voor de voetgangers.
- Looproutes zijn binnen de bebouwde kom: vlak verhard, voldoende breed en obstakelvrij.

Voetgangers willen we zoveel mogelijk faciliteren. Daarom is het uitgangspunt dat langs elke weg binnen de bebouwde kom een voetgangersvoorziening ligt. Afhankelijk van de situatie, het gebruik, omgevingskenmerken wegen we af of een voorziening aan één zijde of aan weerszijden van de weg toepassen.

4.2. Oversteekplaatsen

Op een aantal plekken in het wegennet besteden we extra aandacht aan een veilige oversteekbaarheid voor voetgangers. Met een voetgangersoversteekplaats (zoals een zebrapad) kan men veiliger oversteken. Met de richtlijnen die we hieronder beschrijven, zorgen we voor een goed netwerk van voetpaden en stoepen.

Voor de toepassing van oversteekplaatsen hanteren we een aantal regels. Deze baseren we op landelijke richtlijnen.

- Is er sprake van een drukke weg die voetgangers moeten oversteken (>4.000 motorvoertuigen/ etmaal, of >350 motorvoertuigen in een spitsuur)?
- Is sprake van een geconcentreerde en zichtbare looproute van voetgangers (meer dan 100 voetgangers tussen 7.00 en 19.00 uur) die verspreid over de dag oversteken?
- Er is sprake van een veelgebruikte voetgangersroute (bijvoorbeeld bij scholen of voorzieningen)?
- Zijn er gebruikers met een mobiliteitshandicap of is er sprake van een kwetsbare doelgroep?
- Op gebiedsontsluitingswegen is V85-snelheid² niet hoger dan 50km/u. Waar nodig ondersteunen we de oversteekplaats met maatregelen waarmee we weggebruikers er extra op attenderen.

Zebrapaden

Met een zebrapad oversteken is niet per definitie veilig. Zebrapaden die we aanleggen, voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor zebra's. In principe passen we zebrapaden alleen toe op ontsluitingswegen. Binnen de verblijfsgebieden kan oversteken overal al relatief veilig. Er rijdt immers weinig verkeer en wat er rijdt, rijdt met lage snelheid.

² Om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weginrichting en de omgeving wordt de V85-regel gehanteerd. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden

Een alternatief voor een zebrapad op plaatsen waar niet zoveel voetgangers passeren, is een middengeleider. Zo kunnen voetgangers, in twee fasen, toch veilig een drukker weg oversteken. Daar waar dat nodig is kunnen we een dergelijke oversteek aanvullen met bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen.

Uitritconstructies en kruispuntplateaus

Uitritconstructies en kruispuntplateaus geven we zo vorm dat de voetganger ook zonder hoogteverschil kan oversteken. Aandachtspunt hierbij is de geleiding van het verkeer. Bij grotere oppervlakten zonder hoogteverschil tussen rijbaan en stoep krijgt verkeer meer ruimte om te rijden. Bijvoorbeeld groenvoorzieningen of paaltjes kunnen het verkeer op het kruispunt begeleiden en zorgen dat mensen rustig rijden.

4.3. Toegankelijkheid en dementievriendelijk

Naast een goed netwerk van voetgangersvoorzieningen is de kwaliteit van deze voorzieningen ook erg belangrijk. Iedereen moet goed gebruik kunnen maken van de infrastructuur. Het is belangrijk dat bijvoorbeeld ouderen, mensen met fysieke of visuele beperkingen, mensen met verstandelijke beperkingen geen hinder ondervinden in het gebruik van de openbare ruimte.

Er is meer aandacht nodig voor de groep ouderen die de komende jaren te maken krijgt met dementie. Onze inzet is dat deze ouderen zo lang mogelijk veilig in hun eigen huis blijven wonen en gebruik van de leefomgeving blijven maken. Bewustwording en begrip voor deze groep inwoners en het aanbrengen van (verkeers-) voorzieningen in de buitenruimte zijn aandachtspunten.

Artikel 9. Toegankelijkheid – VN verdrag inzake de rechten van personen met een handicap

Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen **de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer**, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden.

Deze maatregelen, die mede de identificatie en bestrijding van obstakels en barrières voor de toegankelijkheid omvatten, zijn onder andere van toepassing op:

- a. gebouwen, **wegen, vervoer** en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten, met inbegrip van scholen, huisvesting, medische voorzieningen en werkplekken;
- b. informatie, communicatie en andere diensten, met inbegrip van elektronische diensten en nooddiensten.

Toegankelijkheid

Bij herinrichtingen hebben we aandacht voor toegankelijkheid. We gebruiken hiervoor de Richtlijn toegankelijkheid van het CROW³. De richtlijnen verschillen per type gebied. We hebben hier al aandacht voor en dat blijft zo.

³ Denk aan uitgangspunten voor: de breedte, hoogte, draai/manoeuvrerruimte, rustmogelijkheden, loopoppervlak, valbeveiliging, sociale veiligheid en verlichting, trappen, hellingen, oversteekplaatsen, straatmeubilair en routegeleiding.

4.4. Acties thema voetganger

Toegankelijkheid van voetpaden vinden we belangrijk. We willen meer zicht op de aandachtlocaties en de benodigde verbeteringen. De komende periode gaan we aan de slag met het verkrijgen van deze inzichten. Op basis daarvan stellen we een verbeterprogramma op. Onze acties:

- Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud;
- Bij nieuwbouwplannen streven we nadrukkelijk naar meer ruimte voor voetgangers; alleen de minimale maatvoering conform richtlijnen is niet voldoende;
- We inventariseren de mate van toegankelijkheid van de belangrijkste looproutes naar scholen, dorpscentra en overige publiek aantrekkende functies conform Richtlijn Toegankelijkheid van de CROW (inclusief de vormgeving van zebrapaden);
- Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte.



5. Fiets

Ambitie:

Het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto

Speerpunten:

- We zetten in op een toename van het aantal dagelijkse verplaatsingen per fiets is in 2030 met 10% ten opzichte van 2022
- We bevorderen veilige schoolomgevingen en -routes
- We streven ernaar dat de fiets binnen de bebouwde kom het snelste en comfortabelste vervoersmiddel is
- We stemmen de primaire utilitaire hoofd fietsroutes buiten de bebouwde kom qua maatvoering en inrichting af op kenmerken van e-fietsen
- We waarborgen de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers door een duurzaam veilige inrichting van de infrastructuur
- We zorgen voor samenhangende, comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de kernen.
- We stimuleren dat er bij de belangrijke voorzieningen voldoende stallingsvoorzieningen zijn
- We zetten in op goed gedrag van de fietser. De fietser is te gast in het centrumgebied. Fietsers houden rekening met voetgangers in centrum en bij overige drukke bestemmingen.
- We zetten in op veilige kruisingen. Ook recreatieve fietsroutes kruisen gebiedsontsluitingswegen veilig

We hebben veel aandacht voor de fietser. Dat is niet pas sinds dit mobiliteitsplan. Fietsen is gezond en ontspannend. Het is een schone manier van verplaatsen en per (e-)fiets kan men grotere afstanden in kortere tijd afleggen dan te voet.

5.1. Visie

In de Actualisatie Nota Mobiliteit 2016 spraken we vergaande ambities uit over de fiets, namelijk: “Onze beleidsprioriteit voor het fietsverkeer blijft onverminderd van kracht. Lochem heeft het fietsen hoog in het vaandel staan en wil dit tot uiting laten komen in de investeringen die wij doen in de fietsvoorzieningen het stimuleren van het fietsgebruik”. Het opzetten van een fietsruggengraat en fietsnetwerk voor de gehele gemeente Lochem, het geven van de hoogste prioriteit aan de verkeersveiligheid van fietsende scholieren en de fietser als ontwerpmaat nemen voor de wegen binnen de bebouwde kom, zijn daar uitgesproken voorbeelden van.

We gaan dan ook door met het stimuleren van het fietsgebruik door het realiseren van veilige, comfortabele en snelle fietsverbindingen. Door een fijnmazig fietsnetwerk met waar nodig ongelijkvloerse kruisingen met gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen is het mogelijk om ook binnen de bebouwde kom het fietsen snel en aantrekkelijk te maken. Naast het verder verbeteren en vervolmaken van het netwerk krijgt ook het stallen van de fiets meer aandacht. Bij woningen, werklocaties maar zeker ook bij publiek aantrekkende functies (zoals scholen, winkels, sportvoorzieningen) moeten we hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen dicht bij de ingang maken. We maken het makkelijk om de fiets te pakken!

Het is tot slot belangrijk om aan gedragsbeïnvloeding te doen. Fietsen is leuk en gezond. Een fietsende werknemer is minder vaak ziek, heeft een betere conditie en is daardoor productiever dan een collega die met de auto komt. Er zijn verschillende onderzoeken die aantonen dat consumenten op de fiets meer besteden dan consumenten die met de auto komen. Ook voor boodschappen doen geldt dit omdat consumenten dan eerder ook een kleinere hoeveelheid halen. Onze plannen voor de fiets zijn in lijn met het landelijke breed gedragen ‘Toekomstbeeld Fiets’ van de Fietzersbond.

5.2. Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van de gemeente Lochem omvat alle wegen en paden die we openstellen voor het fietsverkeer. We onderscheiden echter een aantal wegen en paden die fietsers intensief gebruiken. Deze kenmerken we als primaire of secundaire fietsroute. Voor een groot deel vormen de primaire fietsroutes de verbindingswegen tussen de verschillende kernen. Aanvullend hierop vormen zijn er secundaire fietsroutes. Dit zijn lokale fietsroutes bijvoorbeeld naar voorzieningen. Deze verwerken een mindere grote hoeveelheid fietsers. In de kern Lochem werken we daarnaast ook aan een snelle en comfortabel ‘hoofd-fietsroute centrum’ tussen het station, het centrum en het Staring College Lochem (zie figuur 8).



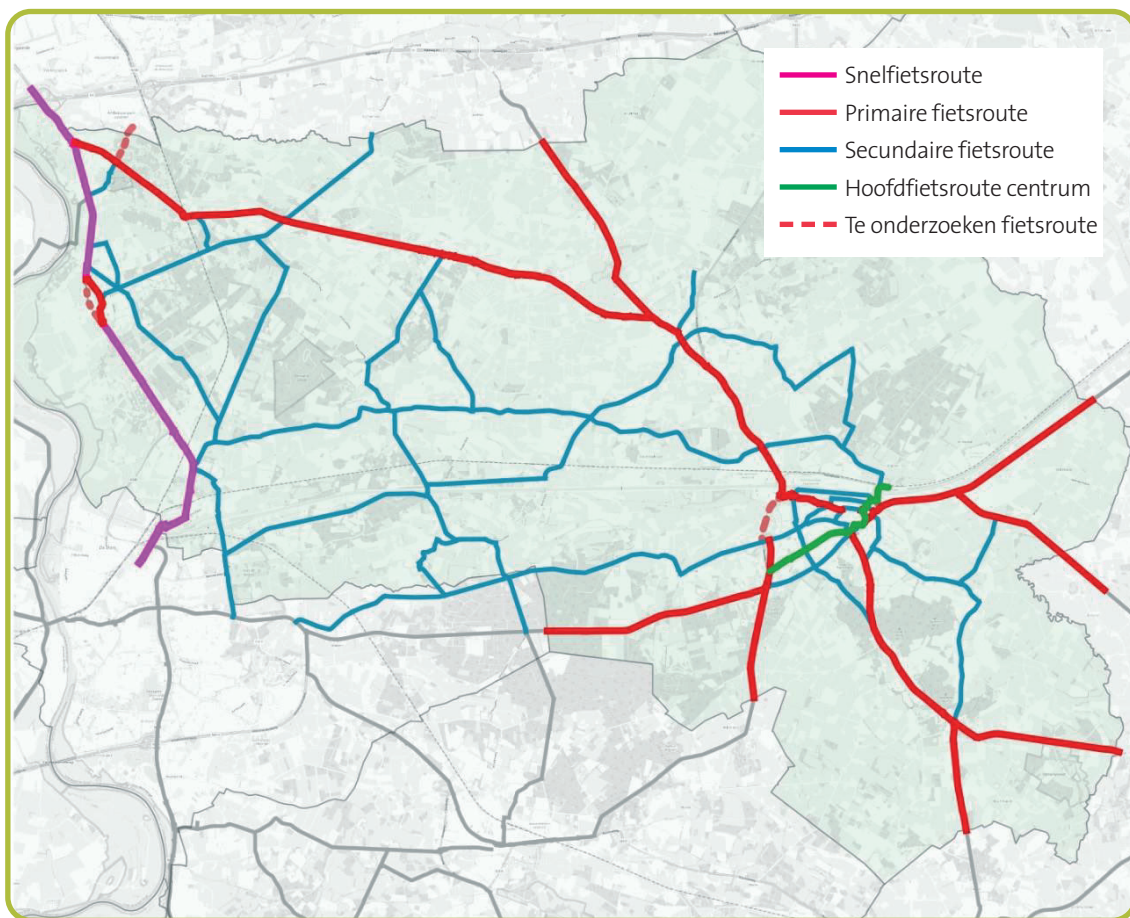
Figuur 8: Hoogwaardige fietsroutes Lochem

We werken nauw samen met de provincie Gelderland in de uitwerking van de snelfietsroute Zutphen-Deventer. Het is de bedoeling dat deze route langs onze kernen Eefde, Gorssel en Epse loopt.

Nieuwe fietsverbindingen

Om het fietsnetwerk verder te verbeteren onderzoeken we de mogelijkheden van een comfortabele fietsverbinding langs de N346 tussen de Deedingsweerdweg (Staring College) in Lochem en de fietsverbinding over de Exelsebrug. Daarnaast verkennen we ter hoogte van Gorssel of de snelfietsroute tussen Zutphen en Deventer langs óf door de kern gaat lopen. Afhankelijk van het onderzoek naar de locatie van de tunnel (onderdeel Vlot en Veilige fietsroute F348) heeft het realiseren van een fietsroute vanaf de Deventerweg naar het Wansink ook toegevoegde waarde. De fietsroutes bouwen voort op de eerdere beleidsplannen en vormen logische routes in en tussen de kernen.

De hoofdfietsroutes zijn in figuur 9 weergegeven.



Figuur 9: Fietsnetwerk gemeente Lochem

5.3. Inrichting

Er zijn veel verschillende fietsen. Zowel qua snelheid als afmeting. Daarom vinden wij het belangrijk dat fietsers de ruimte krijgen. Hiervoor zijn 4 basis oplossingsrichtingen te benoemen:

- **Fietspaden:** solitaire, vrijliggende en aanliggende fietspaden in twee richtingen bereden of in eenrichting bereden.
- **Fietsstraten:** wegen waarbij de fietsers prioriteit krijgen boven de auto; auto/landbouwvoertuig is te gast.
- **Fietsstroken:** door rode streken en markering hebben fietsers een eigen gedeelte op de rijbaan. Nieuwe fietsstroken zijn minimaal 1,7 breed waardoor de fietser een meer prominente plek krijgt ten opzichte van de auto.
- **Fietssuggestiestroken:** Een in afwijkende kleur vormgegeven strook (niet rood) en zonder markering. Hiermee bieden we meer plek voor de fietsers in de weginrichting, maar door de inrichting handhaven we het verblijfskarakter van de weg.

Het toepassen van fietsvoorzieningen is afhankelijk van de functie van de weg. We willen hierbij zoveel mogelijk massa- en snelheidsverschillen voorkomen.

In figuur 11 geven wij aan welk type fietsvoorzieningen waar toepasbaar is. Voor onze gebiedsontsluitingswegen betekent dit dat vrijliggende fietspaden wenselijk zijn. Op erftoegangswegen type B passen we in principe geen fietsvoorzieningen toe. In bijzondere situaties denken we eventueel aan een inrichting als fietsstraat of het toepassen van fietssuggestiestroken. Belangrijk hierbij is de volgende opmerking. We heffen geen fietspaden op daar waar nu vrijliggende fietspaden liggen, maar waar dat op basis van de huidige inzichten eigenlijk niet meer zou moeten.

	Snelheid	Fietspaden	Fietsstraat	Fietsstrook	Fietsuggestie-strook
Buiten de bebouwde kom					
Stroomweg	100	●	-	-	-
Gebiedsontsluitingsweg	80	●	-	-	-
Erftoegangsweg A	60	●	-	●	-
Erftoegangsweg B	60	-	●	-	●
Binnen de bebouwde kom					
Gebiedsontsluitingsweg	50	●	-	-	-
Erftoegangsweg A	50/30	●	-	●	-
Erftoegangsweg B	30	-	●	-	●

Figuur 10: Fietsvoorzieningen naar type weg

We vinden het belangrijk dat we voor het gehele netwerk vaststellen waar nog aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn. In het nog op te stellen fietsinrichtingsplan nemen we ook richtlijnen op ten aanzien van de gewenste afmetingen van de verschillende voorzieningen.

5.4. Fietscomfort

De fietser is een kwetsbare verkeersdeelnemer. Het voorkomen van ongevallen waarbij fietsers betrokken raken is onze hoofdprioriteit. Het verbeteren van het fietscomfort draagt in grote mate bij aan het verhogen van het gebruik van de fiets. Een goede inrichting van het fietsnetwerk en fietsroutes voldoet aan de volgende kenmerken:

- Fietspaden voeren we zoveel als mogelijk uit in asfaltverharding en voldoen wat betreft breedte en inrichting aan de landelijk geldende richtlijnen;
- Primaire en secundaire fietsroutes liggen bij voorkeur in de voorrang, maar dit is geen vereiste. We vinden de veiligheid op de fietsroute belangrijker dan de voorrang van de fietsroute.
- Daar waar primaire en secundaire hoofd fietsroutes samenvallen met woonstraten beperken we het aandeel autoverkeer. Het parkeren regelen we op die manier dat fietsers zo min mogelijk hinder ervaren.
- Op kruispunten en oversteekplaatsen zorgen we voor voldoende zicht van de automobilist op de fietsers.
- De bestaande fietsvoorzieningen onderhouden we goed;
- We creëren meer ruimte voor de fiets. Ook als dat ten koste gaat van de auto en de doorstroming van autoverkeer (met uitzondering op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen);
- Bij onderhoud en reconstructies van wegen besteden we meer aandacht aan het comfort van de fietser en de uitstraling van de fietsroute;

Gelijktijdig stellen we ook vast dat in gedrag winst valt te behalen voor comfort. Fietsers die opletten en rekening houden met andere weggebruikers, maken het voor iedereen in het verkeer prettiger (zie §5.8).

Speed pedelecs

Speed pedelecs, de snelle fiets tot 45 km/u, komen steeds vaker voor op straat. Het zijn dan met name de forenzen die de auto laten staan en de speed pedelec gebruiken om bijvoorbeeld naar Zutphen of Deventer te rijden. Vanuit duurzaamheid is dit een mooie ontwikkeling. Wel is het nog zoeken naar een veilige plaats voor de speed pedelec tussen het overige verkeer.

Bromfietzers moeten op een verplicht fiets/bromfietspad rijden. Als dat er niet is, moeten zij op de rijbaan rijden. Gebruikers van speed pedelecs scharen we gelijk met bromfietzers. In de praktijk leidt dit soms tot ongewenste situaties. Voor gebruikers van speed pedelecs is het vaak verstandiger om met gepaste snelheid gebruik te maken van het fietspad. Maar wanneer zij hun snelheid niet aanpassen dan levert het op het fietspad gevaarlijke situaties op.

Op dit moment is het toestaan van speed pedelecs op het fietspad verboden. Dergelijke situaties komen op landelijke schaal meer voor en er is op dit moment nog geen uniforme oplossing voor. Om het fietsgebruik zoveel mogelijk te stimuleren kiezen we binnen de gemeente Lochem ervoor om bij een aantal fietspaden een onderbord te plaatsen met de tekst “Speed pedelec toegestaan”. Het gaat dan om de volgende fietspaden:

- Het fietspad tussen de Berkel en de Hanzeweg (Lochem);
- Het nog aan te leggen fietspad tussen het Station en de Hanzeweg (Lochem);
- En mogelijk de nog aan te leggen fietsverbinding langs de N346 tussen de Deedingsweerdweg (Staring College) en de fietsverbinding over de Exelsebrug (uit §5.2.).

Gelijktijdig stellen we ook voor om gebruikers van een speed pedelec bewust te maken van hun snelheid ten opzichte van de niet elektrisch aangedreven fietsen. Bijvoorbeeld via voorlichtingsborden langs de routes waar veel speed pedelecs rijden.

5.5. Sociale veiligheid

Fietsroutes moeten niet alleen verkeersveilig maar ook sociaal veilig zijn. Het aanbrengen van openbare verlichting is daarbij niet genoeg. De routes moeten door het tracé en de inrichting op alle momenten van de dag sociaal veilig aanvoelen.

We voorkomen het liefst donkere onprettige hoeken in een fietspad. Fietstunnels en andere voorzieningen verlichten we altijd goed. Continuïteit in de route is belangrijk. Het hoofdfietsnetwerk zoals weergegeven in figuur 9 moet in ieder geval goed verlicht zijn en vrij zijn van hoge en dichte begroeiing tussen fietspad en weg. In het nog op te stellen fietsinrichtingsplan inventariseren we naast de kwaliteit van de fietsvoorziening ook de mate van sociale veiligheid en daar waar nodig ondernemen we actie.

5.6. Stallingsmogelijkheden

Om het fietsen te stimuleren is het, naast een goede fietsinfrastructuur, belangrijk dat er voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden voor fietsen zijn bij de herkomst- en bestemmingslocaties; bij openbaar vervoer haltes, winkelcentra, toeristisch rustplaatsen, scholen en bij sportvoorzieningen. Fietsers stallen daar hun fiets zonder risico op diefstal of schade; dit is een van de voorwaarden voor daadwerkelijk gebruik van de fiets als alternatief voor de auto.

Voor het aantal benodigde plaatsen om een fiets te stallen hanteren we in de basis de kentallen zoals opgenomen in Fietsberaad publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019. Voor de vormgevingseisen van parkeervoorzieningen volgen we de richtlijnen opgesteld door het CROW (Publicatie 291, Leidraad fietsparkeren) en het Normstellend Document Fietsparkeersystemen van de Stichting FietsParKeur.

Extra fietsparkeerplekken en voorzieningen daar waar nodig

Naast voldoende capaciteit is het van belang goede voorzieningen te realiseren en deze op de juiste locaties aan te bieden. Ook zorgen goede parkeerplekken voor een verbetering van de buitenruimte doordat we het aantal los gestalde of rondslingerende fietsen beperken. In de projecten die wij uitvoeren integreren wij zoveel mogelijk het fietsparkeren. Dit betekent dat we bij herinrichting goed analyseren welke herkomst en bestemmingslocaties extra fietsparkeerplekken nodig hebben. Het gebruik monitoren we periodiek en we plaatsen voorzieningen waar nodig.

Bij de keuze voor een locatie nemen we verder de volgende uitgangspunten in acht. Stallingsvoorzieningen worden optimaal gebruikt indien ze:

- Niet ver van de bestemming liggen (maximale loopafstand van 50 meter);
- Gesitueerd zijn aan de aanvoerroutes;
- Duidelijk zichtbaar en als zodanig herkenbaar zijn;
- Qua vormgeving voldoen aan de wensen van de parkeerder. Denk hierbij aan de toename van het aantal elektrische fietsen.
- Bij stallingsvoorzieningen waar (sociale)controle aanwezig is maken we stopcontacten voor laden van elektrische fietsen. Ook stellen we eisen aan het plaatsen van type beugels/stallingen.

5.7. Recreatief fietsgebruik

In de gemeente Lochem fietsen we veel recreatief. Een deel van deze routes valt samen met het utilitaire fietsnetwerk. Onder het utilitaire fietsnetwerk verstaan we de routes tussen woon-, werk- en winkelgebieden en routes naar bijvoorbeeld sportvoorzieningen. Als gemeente streven wij naar goed onderhouden, comfortabele en veilige fietsroutes. Daarnaast vinden we het belangrijk dat de routes passen binnen de landschappelijke kenmerken van het gebied. Zandwegen met enkel een recreatieve functie voorzien we niet van asfalt- of elementverharding. Routes die we intensief gebruiken en over zandwegen lopen, overwegen we te verbreden.

Recreatieve routes vallen in de basis onder recreatie en toerisme. Wel is afstemming tussen de verschillende recreatieve routes en aansluitingen op de categorisering van het wegen en fietsnetwerk (primaire en secondaire) nodig. We beoordelen daarom de belangrijkste oversteeklocaties van recreatieve routes op veiligheid. Deze oversteeklocaties bevinden zich veelal buiten de bebouwde kom waar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoog is. Zien en gezien vinden we belangrijk.

Door middel van voorlichting zorgen we er voor dat fietsers, net als het gemotoriseerd verkeer, in het centrum en bij andere drukke bestemmingen goed rekening houden met voetgangers. We kijken daarbij ook naar het functioneren van het voetgangersgebied in het centrum van Lochem, waar fietsen op dit moment is toegestaan.

5.8. Educatie, promotie en voorlichting

Belangrijk naast de verkeersveilige vormgeving is het aanleren van verkeersveilig gedrag. Kinderen nemen op steeds latere leeftijd zelfstandig deel aan het verkeer. Naast de basisscholen vormt het voortgezet onderwijs ook een belangrijke doelgroep, waarbij alcohol, brommers en pubergedrag zorgen voor verhoogde risico's. Ouderen nemen niet zozeer grote risico's in het verkeer, maar de beheersing van de (elektrische) fiets neemt wel af.

Jaarlijks stelt de provincie Gelderland samen met de gemeente Lochem en de andere gemeentes uit de Cleantech regio een activiteitenprogramma voor verkeerseducatie op. Wij zetten in op zowel regionale als lokale projecten in samenwerking met de Fietzersbond, de scholen, de politie, ouderenorganisaties e.d. Dit programma raakt al veel risicogroepen. De komende jaren richten we ons meer op de doelgroep schoolgaande kinderen, ouderen, beheersing van de elektrische fiets (jong en oud) en op de gevaren rond smartphonegebruik op de fiets.

Stimuleren gebruik (elektrische) fiets

De gemeente Lochem heeft veel potentie om het aandeel van de fiets verder te vergroten. We onderzoeken komende periode bij welke doelgroepen een toename in fietsgebruik mogelijk is als vervanging van minder schone vormen van mobiliteit. We zetten daar een gericht en continu promotie programma voor in.

De fietspromotie benaderen we integraal vanuit maatschappelijke ontwikkelingen en relaties met andere beleidsvelden binnen de gemeente. Vanuit duurzaamheidsoogpunt promoten we de elektrische fiets, vanuit sociaal klimaat zetten we in op het fietsen door groepen zoals gepensioneerden, recreanten. En vanuit de link met gezondheid stimuleren we fietsgebruik bij scholen en (sport)verenigingen.

Om het gebruik van de (elektrische) fiets te stimuleren, communiceren wij actief. We maken duidelijk dat fietsen leuk, gezond, snel en goed voor de wereld is.

We stimuleren het fietsgebruik op verschillende manieren:

1. Aansluiten op regionale, provinciale en landelijke initiatieven, projecten of campagnes, door daar op lokaal niveau en via eigen media medewerking aan te verlenen (mensgericht);
2. Incidentele communicatie, bijvoorbeeld rondom het realiseren van oplaadpunten en het verlenen van medewerking wanneer anderen daarom vragen;
3. Medewerking verlenen aan realisatie van oplaadpunten voor elektrische fietsen;
4. Aanbieden van de mogelijkheid van het opladen van de elektrische fiets, bijvoorbeeld in het centrum van Lochem of bij het treinstation;
5. In samenwerking met scholen stimuleren van fietsgebruik bij het halen en brengen van de kinderen.

5.9. Acties thema fiets

- In samenwerking met de provincie en gemeenten Zutphen en Deventer de snelfietsroute Zutphen-Deventer realiseren we een goede verbinding met Eefde, Gorssel en Epse;
- Verkenning uitvoeren naar comfortabele fietsverbinding langs de N346 tussen de Deedingswaardweg (Staring College Lochem) en de fietsverbinding over de Exelsebrug;
- Uitvoeren netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen;

- Verkenning uitvoeren kwaliteit en ligging stallingsvoorzieningen publiek aantrekkende voorzieningen;
- Met de komst van de rondweg Lochem komt er een goede fietsverbinding vanaf de Stationsweg naar het Station Lochem.
- Verkenning kansrijke doelgroepen voor verhogen fietsgebruik en opstellen bijpassend promotieprogramma.
- Uitvoering geven aan het activiteitenprogramma voor verkeerseducatie in samenwerking met de provincie en de Cleantech regio.



6. Openbaar vervoer

Ambitie:

Het behouden van goede OV-verbindingen en het verbeteren van de overstapmogelijkheden met andere vervoerwijzen

Speerpunten:

- We zorgen voor goede voor- en natransportmogelijkheden op OV-knooppunten
- We streven naar hoogwaardige haltevoorzieningen
- We werken mee aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer in de haarvaten van het systeem te verbeteren
- We streven ernaar OV betaalbaar te houden voor mensen met een laag inkomen

De trein en de bus vervullen een zeer belangrijke sociaal-maatschappelijke functie voor de gemeente Lochem. Een deel van onze inwoners is voor mobiliteit afhankelijk van het openbaar vervoer. Het OV biedt daarnaast een duurzaam alternatief voor de auto en draagt bij aan een leefbare gemeente waar iedereen meetelt en mee kan doen. De afgelopen jaren versoberde het openbaar vervoer in Nederland. Covid-19 zette het openbaar vervoer verder onder druk. Mensen werken vaker thuis en de fiets en de auto wonnen in populariteit.

6.1. Gesprekspartner van de provincie

We vinden het als gemeente belangrijk dat alle kernen ontsloten zijn en blijven met het openbaar vervoer. We kijken kritisch naar de kwaliteit van het aangeboden openbaar vervoer.

Provincie Gelderland is de concessieverlener op het grondgebied van de gemeente Lochem. Dat betekent dat zij in de eerste plaats gaat over de routes, tarieven en frequentie van het openbaar vervoer. De directe invloed van de gemeente Lochem op het OV-beleid is beperkt. Gemeente Lochem is net als de andere Gelderse gemeenten gesprekspartner voor de provincie. Om te zorgen dat de provincie Gelderland ons op de juiste momenten weet te vinden en betreft, zoeken we hiervoor de provincie (pro)actief op. We overleggen met de provincie (concessieverlener OV) over toekomstbestendig OV met behoud van een zorgvuldige kwaliteit. Dit is een punt van aandacht en zorg voor ons.

6.2. OV-netwerk en inrichting

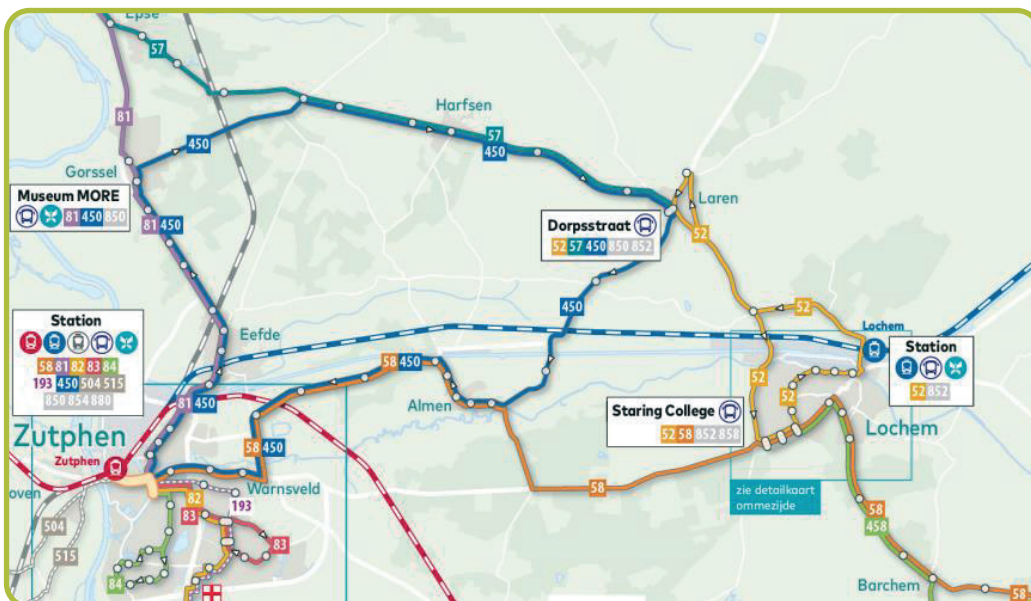
De gemeente Lochem ligt langs de spoorverbindingen Zutphen – Hengelo, Zutphen - Winterswijk en Zutphen – Deventer. De stad Lochem beschikt over een station aan de spoorverbinding Zutphen – Hengelo. De overige kernen (met uitzondering van Exel en Zwiep) zijn per bus bereikbaar. Via deze busroutes zijn de kernen verbonden met de stations in de omgeving (Lochem, Zutphen en Deventer).

Voor het openbaar vervoer is een vlotte doorstroming en een comfortabel te berijden weg belangrijk. Op wegen die onderdeel zijn van het OV-netwerk plaatsen we liever geen fysieke snelheidsremmende maatregelen. Als we fysieke snelheidsremmende maatregelen toepassen binnen het OV-netwerk, kiezen we voor dezelfde maatregelen als die de voorkeur hebben van landbouwverkeer, zie hoofdstuk 8.1. Die zijn het meest geschikt voor grote, lange en/of zware voertuigen.

6.3. Kwaliteit OV-voorzieningen

Als gemeente dragen wij op onze wegen zorg voor de kwaliteit van de haltevoorzieningen. We streven ernaar om de haltes voor iedereen toegankelijk te maken.

- Halteperons brengen we op de juiste hoogte om in- en uitstappen makkelijker te maken.
- We hebben aandacht voor de bereikbaarheid van haltes. We bieden logische looproutes die vrij zijn van obstakels.



Figuur 11: OV-netwerk gemeente Lochem

6.4. Aanvullend vervoer (haltetaxiRRReis)

We vinden het belangrijk dat de kernen ontsloten zijn. De grotere bij voorkeur met het reguliere streekvervoer, een buurtbus, of een andere vorm van flexibel openbaar vervoer. De kleinere kernen kunnen gebruik maken van een buurtbus of een andere vorm van flexibel openbaar vervoer.

Deeltaxivervoer haltetaxiRRReis

Vanaf medio april 2022 wordt het deeltaxivervoer aangeboden onder de naam haltetaxiRRReis. Dit uniforme vervoer in de provincie Gelderland is vooral bedoeld als voor- en natransport van het openbaar vervoer (OV). HaltetaxiRRReis is een alternatief als lopen of fietsen niet kan.

Is er (op bepaalde tijden) geen (buurt-)bus en/ of trein beschikbaar in de omgeving? Dan verzorgt haltetaxiRRReis tot 15 kilometer het voor- en natransport. Hubs zoals treinstations en bus knooppunten vormen de verbinding tussen deze taxivorm en het openbaar vervoer. Daarnaast verzorgt haltetaxiRRReis ook halte tot halte vervoer (via OV-haltes en aanvullende haltes) in gebieden waar geen OV-verbinding voorhanden is. Reizigers kunnen een reis boeken op zowel vertrek- als aankomsttijd en krijgen bericht wanneer zij opgehaald worden. Iedereen die in staat is met het openbaar vervoer te reizen kan en mag meereizen, ook als de reiziger bijvoorbeeld in een rolstoel zit. Reizen via dit systeem wordt wat duurder dan via het reguliere OV.

PlusOV voert deze vorm van vervoer, onder de naam OV-vangnet, uit tot midden april 2022. Waar haltetaxiReisss alleen het vervoer gaat verzorgen tussen haltes en/of knooppunten, zorgt het OV-vangnet juist voor een rit van deur tot deur. Omdat de gemeente Lochem over een groot buitengebied beschikt met relatief een beperkt openbaar vervoersnetwerk is de uitdaging om de fijnmazige structuur die er tot april 2022 is ook in de toekomst te behouden. Hiervoor zoeken we actief het gesprek op met de provincie en de vervoerder Arriva.

6.5. Doelgroepenvervoer

Doelgroepenvervoer is, anders dan openbaar vervoer, niet direct toegankelijk voor iedereen. Er zijn allerlei vormen van doelgroepenvervoer in de gemeente. Grootschalig en kleinschalig. Verzorgd door bijvoorbeeld een zorgverze-
keraar, school of ouderinstelling.

Zelf mobiliteit regelen, anders PlusOV

Het is de bedoeling om zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te bieden om zelf de eigen mobiliteit te organiseren. Dat betekent, naast eigen vervoermiddelen, dat vooral diverse vormen van openbaar vervoer zoals trein, streekbus en buurtbus belangrijk zijn.

Daar waar mensen niet in staat zijn om zelf hun mobiliteit te regelen, zorgt de gemeente voor maatwerk. Meestal is dat in de vorm van gesloten collectief vervoer. Binnen de gemeente Lochem vindt de beleidsmatige ondersteuning en organisatie hiervan plaats in het Sociaal Domein. PlusOV voert het doelgroepenvervoer (jeugdwetvervoer, vervoer dagbesteding, leerlingvervoer en reizen op afroep (wmo)) uit voor de gemeente Lochem samen met een achttal gemeenten in de regio.

Nieuwe vormen van vervoer

Vanuit de samenleving of via ondernemers kunnen nieuwe vormen van gezamenlijk vervoer tot stand komen. Als nodig kan de gemeente de totstandkoming van het initiatief faciliteren of voorzieningen treffen (denk aan via een verkeersbesluit een parkeerplaats instellen). We streven zo naar het in stand houden van een adequaat systeem van openbaar en/of collectief doelgroepenvervoer.

E-trip

Een samenwerking van burger-energiecoöperatie LochemEnergie/ Elektrip en Centerrr in Almen bood tot voor kort een duurzame vervoersservice, E-TRIP. Een 4-persoons elektrische auto met chauffeur voor de korte ritjes binnen de gemeente of naar plekken net buiten de gemeentegrenzen zonder openbaar vervoer. Door covid-19 ligt dit project nu stil. Maar het initiatief waarbij vrijwilligers hun plaatsgenoten tegen een geringe onkostenvergoeding vervoeren, heeft wat ons betreft wel een aanvullende functie op het standaard openbaar vervoer en de deeltaxi haltetaxi-RRReis. We willen immers dat mensen zo lang mogelijk mobiel blijven en kunnen deelnemen aan het (sociaal maatschappelijk) verkeer.

6.6. Deelmobiliteit

Deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten stimuleren we en bouwen we waar mogelijk verder uit. Het is interessant om in verschillende kernen elektrische deelauto's te ondersteunen. Bijvoorbeeld ter vervanging van een tweede auto of om medebewoners ergens heen te vervoeren als zij zelf niet mobiel genoeg zijn.

Binnen de gemeente Lochem maakten we met E-trip kennis met deelmobiliteit. Toegankelijkheid van mobiliteit is voor iedereen belangrijk. We onderzoeken de komende periode hoe de toegankelijkheid van mobiliteit ervoor staat en waar verbeterkansen liggen. Deelmobiliteit beschouwen we ook als een kans in dit kader.

In de kernen Lochem, Gorssel, Almen en Eefde zijn vaste standplaatsen voor elektrische deelauto's. Inwoners en bedrijven kunnen ook hun eigen auto aanbieden om tegen een vergoeding te delen.

Mensen die een auto delen maken veel minder autoritten. In plaats daarvan reizen ze meer met het openbaar vervoer, de fiets en te voet. Autodelen draagt daarom bij aan een lager autogebruik- en bezit. Naast de deel-auto, is ook een vraag of en zo ja hoe deel-e-steps en deel-e-fietsen van meerwaarde kunnen zijn voor de gemeente Lochem.

6.7. Smart Mobility

Slimme systemen gecombineerd met een grote beschikbaarheid aan (vervoers)data maken het steeds makkelijker om mobiliteit als dienst aan te bieden en om het verkeer beter te laten samenwerken. Met slimme en duurzame mobiliteit (Smart Mobilty) zorgen we voor goed geïnformeerde reizigers, zodat zij slimme keuzes maken. Wij willen deze slimme en schone mobiliteit samen met onze partners in de Cleantech Regio verder uitwerken door in te zetten op:

- Mobility as a Service (MaaS);
- Informatievoorziening;
- Mobiliteitsmanagement en gedragsverandering.

Mobility as a Service (MaaS)

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een verandering in de mobiliteit. De consument heeft toegang tot mobiliteit in de vorm van diensten in plaats van te investeren in het bezit van vervoersmiddelen of losse diensten als openbaar vervoer. Via één portaal zijn mobiliteitsdiensten inzichtelijk, gekoppeld aan informatie- en betaalfuncties. De technische infrastructuur en de bijbehorende apps zijn inmiddels voor iedereen toegankelijk.

Het is vervolgens wel belangrijk dat de beschikbaarheid van diensten, zoals deelfietsen en –auto's en de trein- en bustijden op orde zijn. Om MaaS betrouwbaar, betaalbaar, flexibel en snel te maken zijn er vervoersalternatieven nodig. Dat vraagt van ons na te denken over de verschillende vormen van deelmobiliteit die we graag willen aanbieden.

Informatievoorziening

Over bijvoorbeeld reistijden, versperringen, vertragingen en parkeerbezetting is veel informatie voor handen. Door deze data te vertalen naar reisinformatie en beschikbaar te maken, kan een reiziger keuzes maken. Bijvoorbeeld over

het vervoersmiddel, de route en de parkeerlocatie. Onze informatie als wegbeheerder over tijdelijke verkeersmaatregelen, omleidingen en parkeerdruk willen we toegankelijk laten zijn voor externe partijen.

Mobiliteitsmanagement en gedragsverandering

Samen met de partners in de Cleantech Regio richten we ons met mobiliteitsmanagement op het beperken van de automobilititeit door gedragsverandering. Dat gaat over:

1. bewust kiezen voor wel of niet reizen;
2. tijdstip van reizen;
3. modaliteit voor de reis;
4. route van de reis.

Deze gedragsveranderingen streven we na door te communiceren over alternatieve vervoerswijzen naar inwoners, bezoekers en bedrijven. Maar ook door het stimuleren van bijvoorbeeld thuiswerken, het gebruik van P+R-locaties en het openbaar vervoer of de fiets. We maken daarbij gebruik van de kennis en ervaring van de Cleantech Regio.

6.8. Mobiliteitshub

Mobiliteitshubs maken het makkelijker en leuker om te kiezen voor duurzame vervoerswijzen. De belangrijkste functies van een hub zijn:

- overstappen makkelijker maken bij multimodaal personen- en goederenvervoer.
- het bundelen van (dunne) vervoerstromen en de clustering van voorzieningen.
- het faciliteren van deelmobiliteit en elektrificatie van vervoer.

Het station Lochem is al een hub. Met de herinrichting van de rondweg Lochem wordt ze nog een stuk aantrekkelijker als overstappunt. We werken ook aan de realisatie van een hub aan de Doctor van de Hoevenlaan in Eefde. Daarnaast onderzoeken we de komende periode welke overstapvoorzieningen in de verschillende kernen nog meer haalbaar zijn.

6.9. Acties thema OV

- Lobby om bestaande niveau van openbaar vervoer in stand te houden en mogelijk uit te breiden.
- Onderzoek naar nut en noodzaak toevoegen bushaltes aan nieuwe lijnvoering;
- Onderzoek naar mogelijkheden om haltevoorzieningen te optimaliseren en toe te voegen (perronhoogte, stallingen,abri's, toegankelijkheid);
- Verkennen mogelijkheden van het gemeentebreed (her)opstarten / uitbreiden van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten zoals E-trip;
- Stimuleren initiatieven op het gebied van aanvullend lokaal openbaar vervoer;
- Onderzoeken mogelijkheden betaalbaar houden / gratis OV voor mensen met laag inkomen;
- Verkennen mogelijkheden uitbreiden deelconcepten in de gemeente Lochem. Deelauto's en deelfietsen;
- Stimuleren initiatieven van marktpartijen die deelvoertuigen aanbieden. Daar kunnen ook nieuwe beleidsregels bij horen om de openbare ruimte leefbaar en veilig te houden;
- Toewerken naar beleidsregels om het verkeer en de openbare ruimte met de komst van nog meer deelvoertuigen in goede banen te leiden;
- Verkennen gewenste uitbreiding van het aantal hubs/ overstappunten in de verschillende kernen;
- Inzetten op het real time delen van door de gemeente verzamelde informatie: wegversperringen, vertragingen en parkeerbezetting.



7. Auto

Ambitie:

Het behouden van een goede bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer en het voorkomen van parkeerhinder

Speerpunten:

- We hanteren een risico gestuurde aanpak volgens de principes van Duurzaam Veilig. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico krijgen prioriteit. Wegen richten we herkenbaar in op het gewenste snelheidsbeeld;
- We zorgen ervoor dat de doorstroming op de hoofdwegen goed is en ontmoedigen het doorgaand verkeer door kernen. Daar waar knelpunten zich voordoen, werken we aan een oplossing;
- We hanteren een maximumsnelheid van 30 km/u in de kom als de standaard. Bij hogere maximale snelheden in de kom zorgen we voor goede fietsvoorzieningen;
- Zandwegen horen bij het Lochemse landschap. We weren hier het doorgaand verkeer en we brengen de cultuurhistorische waarde van zandwegen onder de aandacht;
- We maken werk van stiller en schoner gemotoriseerd verkeer. Het aantal oplaadpunten neemt bv. toe en mogelijkheden voor autodelen moedigen we aan;
- Bij (ver)nieuwe(n van) parkeerplaatsen kiezen we bij voorkeur voor halfverharding. Zo kan regenwater beter in de grond trekken;
- Wanneer we parkeervoorzieningen nabij recreatieve fiets- en wandelroutes optimaliseren, dan doen we dat met aandacht voor capaciteit en ligging. Met als resultaat: minder hinder voor de omgeving;
- We benutten bestaande parkeerplaatsen optimaal. We zorgen bijvoorbeeld voor goede verwijzingen;
- Voor locaties met een hoge parkeerdruk zoeken we naar duurzame alternatieven om de parkeerdruk te laten afnemen.

Kleinere kernen zijn vaak afhankelijk van veel voorzieningen in onze grotere kernen (Gorssel, Laren, Eefde en Lochem). De aard van ons gebied heeft dan ook als gevolg dat de (elektrische) auto een belangrijk vervoersmiddel is en naar verwachting ook blijft. Een goede bereikbaarheid van deze voorzieningen is dan ook van belang. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van werken en logistiek naar de omliggende gemeenten. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we de autobereikbaarheid van de gemeente Lochem goed willen houden.

Verbinding op de lange termijn

De verbindingen tussen het regionale hoofdwegennet en de verschillende kernen in de gemeente Lochem hebben voldoende kwaliteit om de bereikbaarheid ook op termijn te waarborgen. Zeker na realisatie van de Schakel Achterhoek – A1 (rondweg Lochem). De afwikkeling nabij de snelweg A1 is wel een aandachtspunt. We blijven de doorstroming op de N332 en N348 ter hoogte van de op- en afritten van de A1 monitoren. Op dit moment kan het verkeersaanbod goed verwerkt worden, maar beperkingen in de doorstroming zorgen voor een ongewenste verplaatsing van verkeer richting de N339 en de Ooldselaan.

7.1. Wegencategorisering

Met het gecategoriseerde wegennet zoals afgebeeld in figuur 13 geeft de gemeente Lochem haar visie op het wegennet. Deze visie is het vertrekpunt voor te nemen maatregelen op een weg en in de omgeving. De wegencategorisering is een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet. Zodoende functioneert het voor weggebruikers herkenbaar én veilig. Het proces om te komen tot de categorisering staat beschreven in bijlage 1.

In de basis onderscheiden we vier typen wegen:

- Stroomweg
- Gebiedsontsluitingsweg
- Erftoegangsweg A
- Erftoegangsweg B

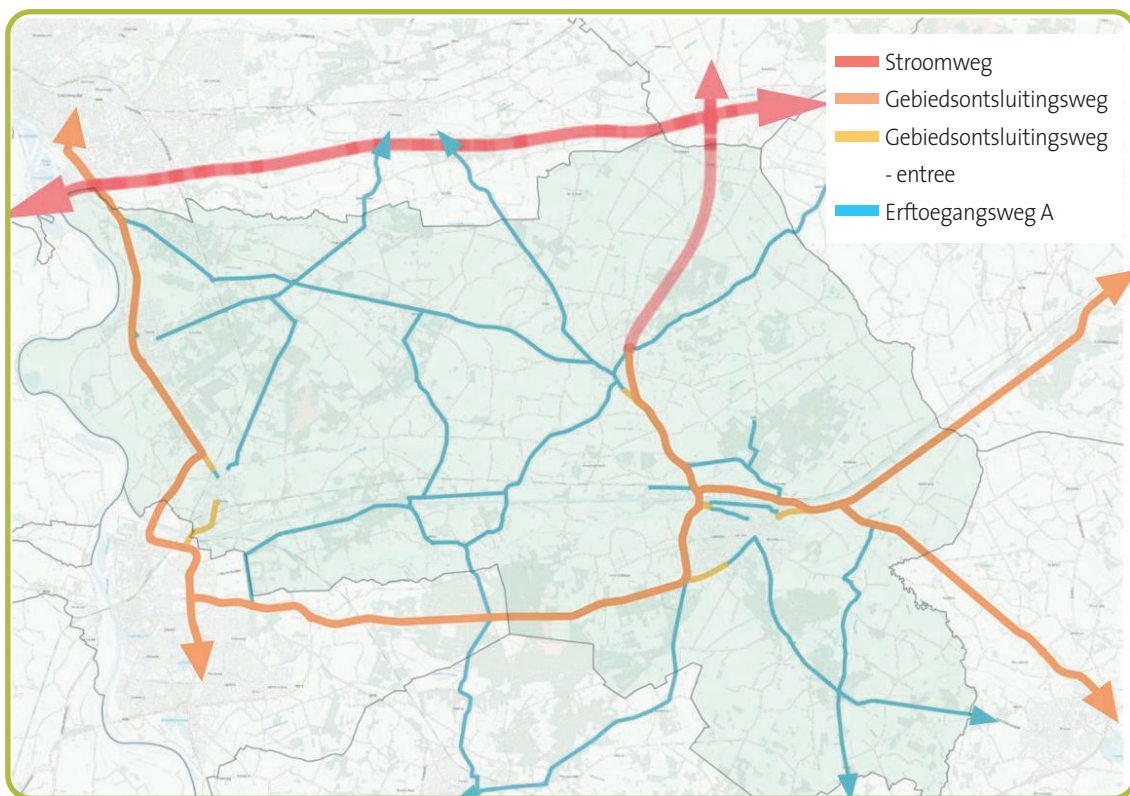
Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het verbinden en ontsluiten van het autoverkeer. Op erftoegangswegen ligt de nadruk op het verblijven en uitwisselen van al het verkeer.

De A1, N348, N346, N332 vormen gezamenlijk de dragers van het netwerk. Hierin bundelen we de grote stromen gemotoriseerd verkeer en faciliteren de doorgaande verkeer. De wegen in het gebied binnen deze ruit wordt idealiter enkel gebruikt door (inter)lokaal verkeer van en naar de kernen Eefde, Gorssel, Laren, Harfsen, Joppe en Almen. Dit geldt dus ook voor wegen als de N339 en Ooldselaan. De verbindende wegen binnen de ring merken we aan als erftoegangsweg type A.

Ontsluiten van nieuwbouwontwikkelingen

Bij het zoeken naar en het ontsluiten van nieuwbouwlocaties zijn we ons bewust van het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto en is gericht op de groei van duurzame mobiliteit.

Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit.

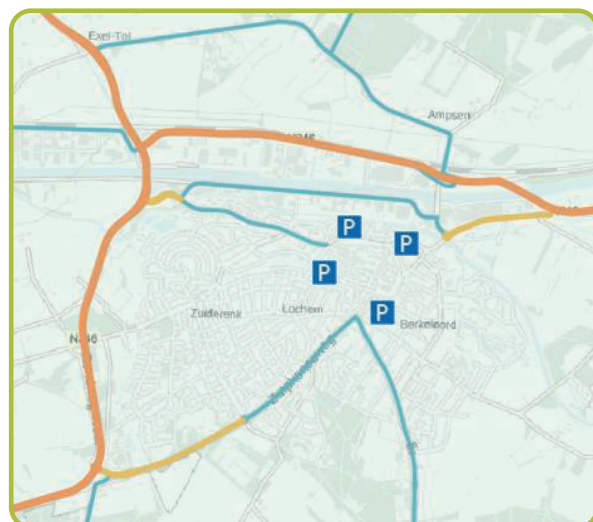


Figuur 12: Wegencategorisering gemeente Lochem

Lochem

In de kern Lochem vormen de Zutphenseweg, Barchemseweg, Goorseweg en Larenseweg de hoofdstructuur. Deze wegen vormen de ruggengraat in de bereikbaarheid van de voorzieningen en woongebieden binnen Lochem.

Voor het centrum van Lochem geldt dat de voorzieningen bereikbaar zijn via de nu al bekende 'hoofdwegen'. Op deze wegen is de ontsluiting van het gebied van belang, maar deze wegen vormen ook belangrijke ontsluitingen en verbindingen voor fietsers. Een wat lagere snelheid, een goede positie voor fietsers en veilige inrichtingen van kruispunten zijn op deze wegen van belang. Dit geldt ook voor de Hanzeweg, die met de toekomstige gebiedsontwikkelingen meer verkeer krijgt te verwerken. Dit vraagt om een goede weginrichting.



Figuur 13: Wegtypen in Lochem

Het bedrijventerrein Kwinkweerd ontsluiten we direct op de nieuw te realiseren N346 Schakel Achterhoek – A1 (Rondweg Lochem). Door de komst van de rondweg vervalt de complexiteit van de aansluiting Stationsweg-Goorseweg. Daarnaast is het mogelijk om de omgeving Graaf Ottoweg, Prins Bernhardweg en Nieuwstad nadrukkelijk als verblijfsgebied in te richten.

Gorssel

Ook voor de kern Gorssel richten we ons op een zo groot mogelijk verblijfsgebied waar 30 km/uur het uitgangspunt is. De Hoofdstraat en Joppelaan komen de kern binnen als Erftoegangsweg type A, maar gaan daarna over tot erftoegangsweg type B.

Eefde

In Eefde is door de komst van de rondweg Eefde geen sprake meer van doorgaand verkeer. Het overgrote deel van de kern kan dus aangewezen worden als verblijfsgebied, en het is niet noodzakelijk om de gehele Zutphenseweg als GOW B of ETW A aan te wijzen. We richten ons op lagere snelheden, een goede positie voor de fietsers en veilige inrichtingen van kruispunten.

Epse

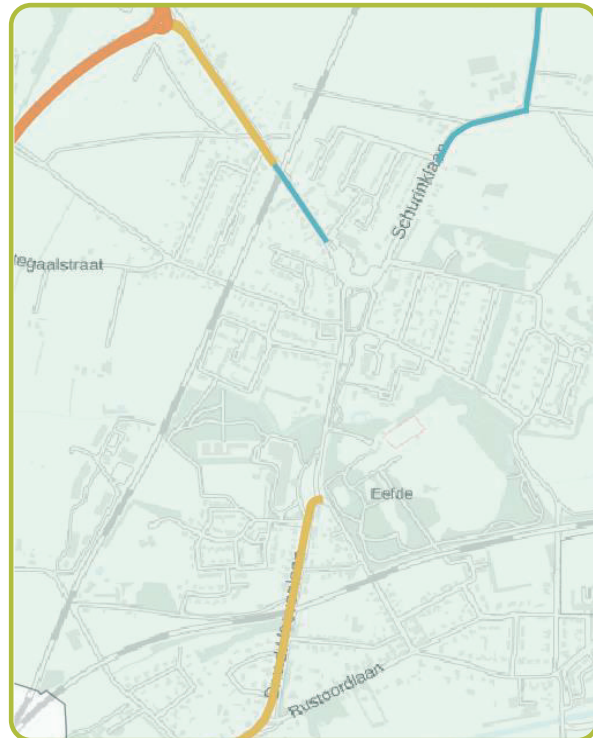
De gehele N339 kenmerken we als erftoegangsweg type A. Op de N339 (Lochemseweg) binnen de bebouwde kom onderstrepen we nog nadrukkelijker het verblijfskarakter. Gelijktijdig zorgt ook het verkeer van en naar Harfsen en Laren e.o. voor een redelijk omvangrijke verkeersstroom waardoor het scheiden van snel en langzaam verkeer wel noodzakelijk blijft. De gemeente is voornemens om de Lochemseweg (N339) binnen de bebouwde kom van Epse over te nemen van de provincie Gelderland. Wij zullen dan in ieder geval de snelheid (deels) verlagen naar 30 km/h. De overige wegen in Epse zijn allemaal aangemerkt als erftoegangsweg type B.

Harfsen

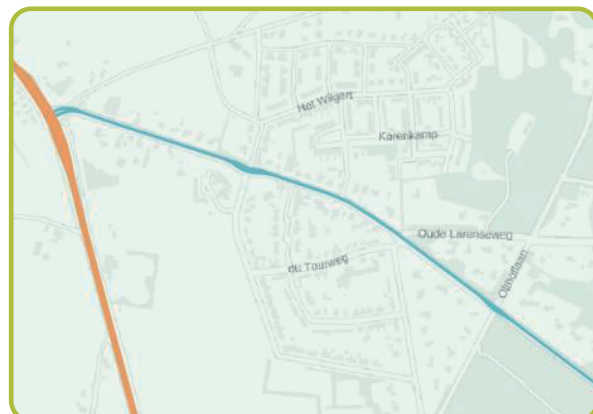
Ook voor Harfsen geldt dat we streven naar lagere snelheden, een goede positie voor de fietser en veilige kruispunten. Het gaat hierbij om een geloofwaardige inrichting tot 30 km straat binnen de bebouwde kom en 60 km-uur daarbuiten. Zowel de Reeveerweg als Lochemseweg zijn in de basis toereikend ingericht maar zijn nog wel gebaat bij aanvullende snelheidsremmende maatregelen.



Figuur 14: Wegtypen in Gorssel



Figuur 15: Wegtypen in Eefde



Figuur 16: Wegtypen in Epse



Figuur 17: Wegtypen in Harfsen

Laren

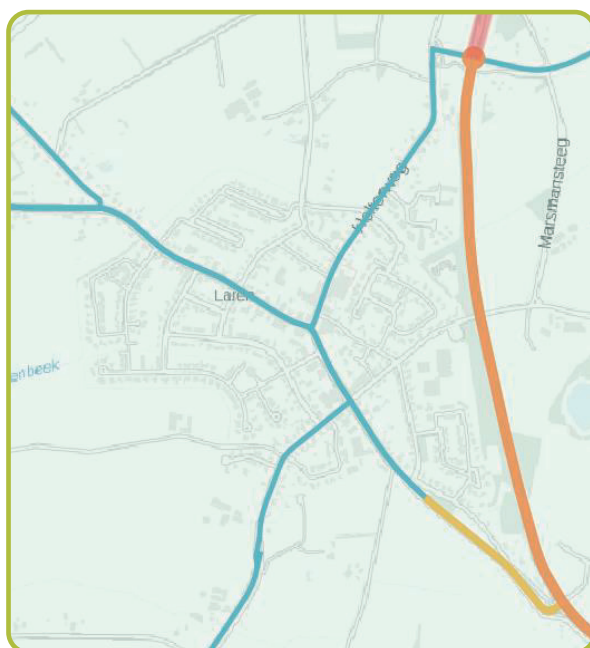
Door de ligging nabij de N332 en de ontsluitende rol van de N339 voor de aanliggende kernen worden de Rengersweg, Holterweg en Deventerweg aangemerkt als erftoegangsweg type A. Met de categorisering als ETW A maken we duidelijk dat ondanks de ontsluitende rol van deze wegen de prioriteit wel moet liggen bij de verblijfsfunctie die deze wegen ook vervullen. We zetten dus ook hier in op lagere snelheden, betere oversteekbaarheid en ondersteuning van fietsers en veilige kruispunten.

Almen

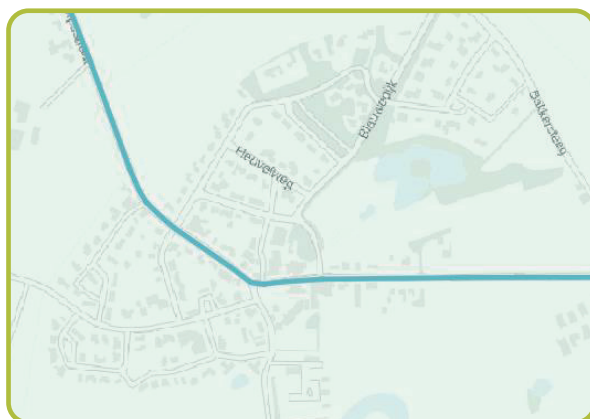
De kern Almen ligt middenin agrarisch gebied, landgoederen en natuurgebieden. We onderscheiden hier enkel erftoegangswegen. De Dorpsstraat vormt de hoofdverbinding naar de overige kernen. De weg gebruikt het openbaar vervoer ook. Een inrichting als erftoegangsweg type A past goed bij het landelijke en kleinschalige karakter.

Barchem

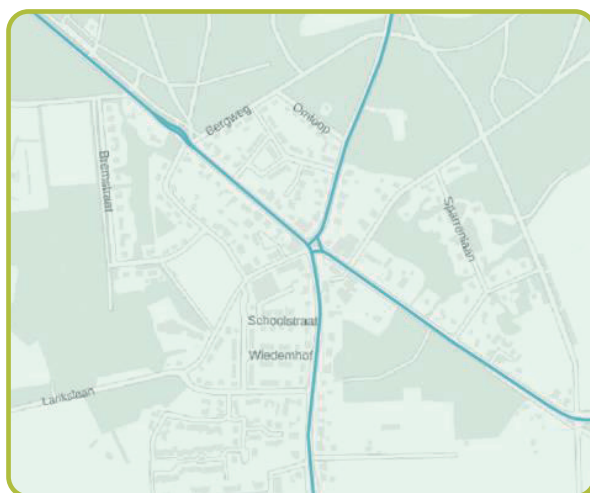
Barchem ligt op de verbindende as tussen Lochem, Ruurlo, Borculo. Met 5 á 6 duizend motorvoertuigen per dag op de N312 (Lochemseweg en Ruurloseweg) wijzen wij deze weg aan als ETW A. Maar ook de Borculoseweg en Zwiepseweg zien wij als ETW A. We onderkennen de ontsluitende functie van deze wegen voor het gemotoriseerd verkeer. Gelijktijdig zijn wij van mening dat vanuit de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid de snelheid hier binnen de kom uiteindelijk terug moet naar 30 km/uur. Dat geldt uiteraard ook voor de overige wegen in Barchem.



Figuur 18: Wegtypen in Laren



Figuur 19: Wegtypen in Almen



Figuur 20: Wegtypen in Barchem

7.2. Essentiële herkenbaarheid (inrichting van wegen)

Belangrijk bij de inrichting van de wegen is dat we deze zo inrichten dat weggebruikers op basis van de inrichting weet wat wij van ze verwachten. Hierbij is het belangrijk goed aan te sluiten bij de landelijke lijn van Duurzaam Veilig (zie hoofdstuk 2 bijlage 1).

Voor een belangrijk deel van de gebiedsontsluitingswegen (N348, N346 en N332 en N825) ligt de inrichting en het onderhoud primair bij de provincie Gelderland. Zij bepalen periodiek conform het onderhouds-programma of en in welke mate aanpassing van de inrichting noodzakelijk is. De gemeente Lochem houdt uiteraard de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op deze wegen ook zelf in de gaten. De wensen van de gemeente ten aanzien van de inrichting van deze wegen wordt zowel ambtelijk als bestuurlijk veelvuldig aangekaart bij de provincie.

Voor de 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom die wij beheren, proberen wij zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de geldende inrichtingseisen. Via een risico gestuurde aanpak bepalen wij daarbij de prioritering van de aan te pakken wegen.

Binnen de bebouwde kom kennen wij relatief veel wegen die nog niet een eenduidige wegfunctie hebben. Onze aandacht gaat dan vooral uit naar de door ons aangemerkte erftoegangswegen type A. Deze wegen hebben in de basis een verblijfsfunctie met veel uitwisseling van verkeer, Voor het interlokale verkeer vervullen ze gelijktijdig ook een ontsluitende functie.

In veel gevallen is er ook sprake van relatief veel fietsverkeer. Op deze wegen geven wij ook fietsers een nadrukkelijke positie op de weg en een lagere snelheid van het autoverkeer. De rijloper richten we zo in dat bij tegemoetkomend verkeer of fietsers de autobestuurders snelheid moeten minderen en achter de fietser moeten blijven rijden. Daar waar wel fietspaden aanwezig zijn, richten we de rijbaan smaller in. We houden door de inrichting van de rijbaan de snelheid in toom.

In bijlage 1 (hoofdstuk 2) staat een toelichting bij alle herkenbaarheidskenmerken van de verschillende typen wegen.

Stiller en schoner gemotoriseerd verkeer Wij ondersteunen het burgerinitiatief SLIMSTEWEG.NL dat gestart is door omwonenden van de Nettelhorsterweg uit de gemeenten Lochem en Berkelland. Voor dit proeflab werken we samen met ruimtelijke ontwerpers, bouwend en logistiek Nederland aan innovaties op het gebied van wegenbouw, logistiek, voertuigtechnologie en ruimtelijke inpassing. Dit maakt de N825 (Nettelhorstweg) stiller, schoner en veiliger. Leerpunten uit dit traject passen we ook toe bij andere projecten in de gemeente.

7.3. Verkeersvoorzieningen

Bij de afweging om een snelheidsremmende aan te brengen hanteert de gemeente de volgende voorwaarde:

- De V85-waarde (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden) ligt structureel 10 km/u hoger dan de geldende maximumsnelheid.

Bij de inrichting van 30 en 60 km/h zones gaan we in eerste instantie niet over tot het aanbrengen van fysieke snelheidsremmende maatregelen. Zoals uit de inventarisatie blijkt hebben dergelijke maatregelen niet de voorkeur. De snelheidsremmende maatregelen vormen hinderlijke obstakels voor de hulpdiensten, openbaar vervoer en het landbouwverkeer.

Bij de inrichting van 30 en 60 km/uur zones werken we volgens onderstaande voorkeursvolgorde:

1. wettelijke maatregelen;
2. educatieve maatregelen;
3. licht attentie verhogende maatregelen;
4. versmallingen en chicanes;
5. drempels, plateaus.

In eerste instantie voeren we alleen de wettelijke maatregelen door. Zoals het aanpassen van de maximumsnelheid of voorrangsgeregeling. Als de wettelijke maatregelen niet leiden tot het gewenste verkeersgedrag gaan we over tot het nemen van educatieve maatregelen. Bijvoorbeeld in de vorm van voorlichting of campagnes. Waarbij we er op inzetten dat verkeersveiligheid een verantwoordelijkheid van de hele buurt is. Wanneer blijkt dat aanvullende snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn gaan we in eerste instantie over tot het nemen van licht attentieverhogende maatregelen. Bij het nemen van deze maatregelen heeft het gebruik van landschappelijke elementen de voorkeur. Verder voeren we de attentieverhogende maatregelen uit met wegmarkeringen.

Landschappelijke en ruimtelijke elementen op en langs de weg zetten we in om het rijgedrag te beïnvloeden. Door middel van beplanting lijkt alsof de weg smaller is. In situaties waarin ook de attentieverhogende maatregelen geen effect hebben gaan we over tot het aanbrengen van wegversmallingen en/of as-verschuiving. Waar mogelijk experimenteren we ook met alternatieve snelheidsremmende maatregelen (zoals de uitbuigingen op de Nieuweweg in Lochem).

Bij het nemen van fysieke snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus hanteren we de volgende voorwaarden:

- De dichtheid van het aantal snelheidsremmende maatregelen is op het gehele wegvak voldoende gespreid conform richtlijnen van het CROW;
- De kruispuntplateaus geven we zodanig vorm dat er voor de voetganger ook ruimte ontstaat om op a-niveau over te steken;
- De locatie van de snelheidsremmende voorziening veroorzaakt geen trillingshinder conform de daarvoor geldende richtlijnen;
- Er is vastgesteld dat er geen ernstige hinder ontstaat voor het openbaar vervoer, goederenvervoer en landbouwverkeer

Voor de aanleg van drempels of plateaus gebruiken wij de richtlijnen van het CROW. Het is belangrijk dat de effectiviteit van dergelijke snelheidsremmende maatregelen in onze hele gemeente hetzelfde is. En dat deze ook hetzelfde zijn vormgegeven.

Hulpdiensten

Op inrichtingsniveau houden we rekening met de specifieke kenmerken die gelden voor de hulpdienstenroutes. De hulpdiensten dienen zoveel als mogelijk en zo lang mogelijk gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen A. Op de routes nemen we passende verkeers(remmende)maatregelen toe, die voor de verschillende hulpdiensten acceptabel zijn. De voorkeur op deze routes gaat uit naar de volgorde zoals aangegeven in bovengenoemde alinea. Bij inrichtingsvraagstukken en uitwerkingen van de erftoegangswegen geven we voldoende aandacht aan het gebruik van de weg door de hulpdiensten. Zo voorkomen we dat de normtijd voor aanrijden bij calamiteiten (verder) onder druk komt te staan.

Zandwegen

De zandwegen in ons grondgebied horen bij het Lochemse landschap. Het uitgangspunt is dan ook dat we ze behouden. We denken na over de wijze waarop we de cultuurhistorische waarde van zandwegen onder de aandacht brengen bij de inwoners en bezoekers.

De zandwegen moeten afdoende toegankelijk zijn, dit vereist periodiek onderhoud. Verhardend is vanwege de landschappelijke en ecologische waarden niet gewenst. Wel kunnen we kijken bij beheer en onderhoud naar innovatieve halfverhardingsmaterialen. Zo blijft de landschappelijke uitstraling behouden.

Uitgangspunt is dat zandwegen een bestemmings – en een recreatieve functie hebben en van waarde zijn voor de biodiversiteit. Zandwegen die veel door doorgaand verkeer oneigenlijk gebruikt worden, overwegen we fysiek te knippen. Hierdoor kennen we aan de zandweg een ‘doodlopende functie’ toe voor al het gemotoriseerde verkeer. De uitgangspunten op het gebied van zandwegen, leggen we vast in een op te stellen zandwegenbeleid. Als het gaat om beheer en onderhoud van zandwegen, werken we toe naar een functiegerichte en adequate (beheer) aanpak.

7.4. Parkeren

Goede parkeervoorzieningen (qua ligging en aantal) zijn een belangrijke voorwaarde voor een zorgvuldig bereikbare gemeente. Ditzelfde geldt voor parkeervoorzieningen bij de sportvoorzieningen of opstapplaatsen voor fiets- en wandelroutes. Voor leefbare wijken is het daarnaast van belang dat ook in de woonstraten de vraag en het aanbod van parkeren in balans is. In het algemeen is nabij basisscholen in woonwijken op de piekmomenten van halen en brengen vaak onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig.

Parkeernormen

Op 3 december 2020 stelden we de Nota Parkeernormen voor de gemeente Lochem vast. In deze nota staan de normen weergegeven voor het toetsen van de parkeercapaciteit die we realiseren in nieuwbouwsituaties, na functiewijzigingen en na verbouwingen. De normen in de nota baseren we op de parkeerkerncijfers die het CROW vaststelt en vervolgens specificeert naar de situatie van de gemeente Lochem.

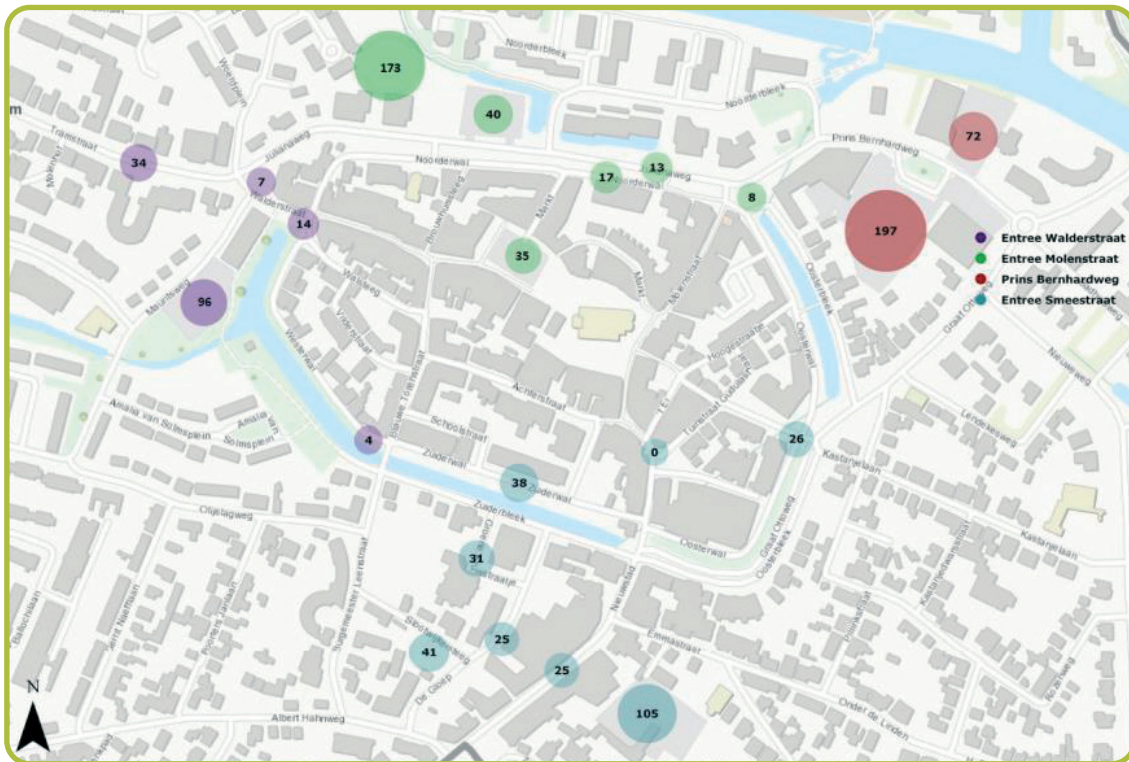
In bestaande situaties passen we het parkeerareaal niet aan aan de actuele normen. Alleen wanneer er sprake is van een grote parkeerdruk in een wijk en de toegepaste norm aanzienlijk afwijkt van de huidige norm overwegen we om het parkeerareaal uit te breiden (zie onderdeel ‘Parkeren in woonwijken’). Daarbij houden we de balans in een betreffende wijk goed in de gaten. Uitbreiding van parkeergelegenheden gaat meestal ten koste van groen-voorzieningen en/of speelgelegenheden. In het kader van klimaatadaptatie en hittestress is het behoud van groen in stedelijke omgeving van groot belang. Het gemeentelijke uitgangspunt is dan ook geen uitbreiding van parkeerareaal in bestaande woonwijken. Tenzij er nieuwe functies aan toegevoegd zijn of er sprake is van een uitzonderlijke situatie (zie hiervoor de alinea ‘parkeren in woonwijken’).

Parkeren centrum Lochem

In het centrum van Lochem is een blauwe zone van kracht. Hier is de maximale parkeerduur beperkt tot maximaal 2 uur. Deze blauwe zone is van kracht op maandag t/m zaterdag van 9.00 – 18.00 uur en op vrijdag van 9.00 – 21.00 uur. Er geldt ook een parkeervergunninghouderszone. We hebben het centrum opgedeeld in vier sectoren (zie afbeelding 21). Het parkeeronderzoek (oktober 2021) wijst uit dat er voldoende parkeercapaciteit in het centrum aanwezig is. Wel is sprake van hoge(re) bezettingsgraden op enkele parkeervoorzieningen of gebieden.

Rondom het centrum liggen een aantal grote parkeerlocaties, waar geen of slechts gedeeltelijk parkeerregulering is. Dit biedt voldoende ruimte voor het benodigde lang parkeren. Bijvoorbeeld voor werkenden en inwoners uit de binnenstad. Het Graafschapsterrein heeft de grootste ruimte in capaciteit, maar is als gevolg van de nabijheid van diverse supermarkten op de zaterdagmiddag druk bezet.

De komende jaren spelen er diverse ontwikkelingen die invloed hebben op het parkeren in het centrum. Het is daarom belangrijk de parkeerdruk te blijven monitoren.



Figuur 21: Deelgebieden centrum Lochem met parkeercapaciteit

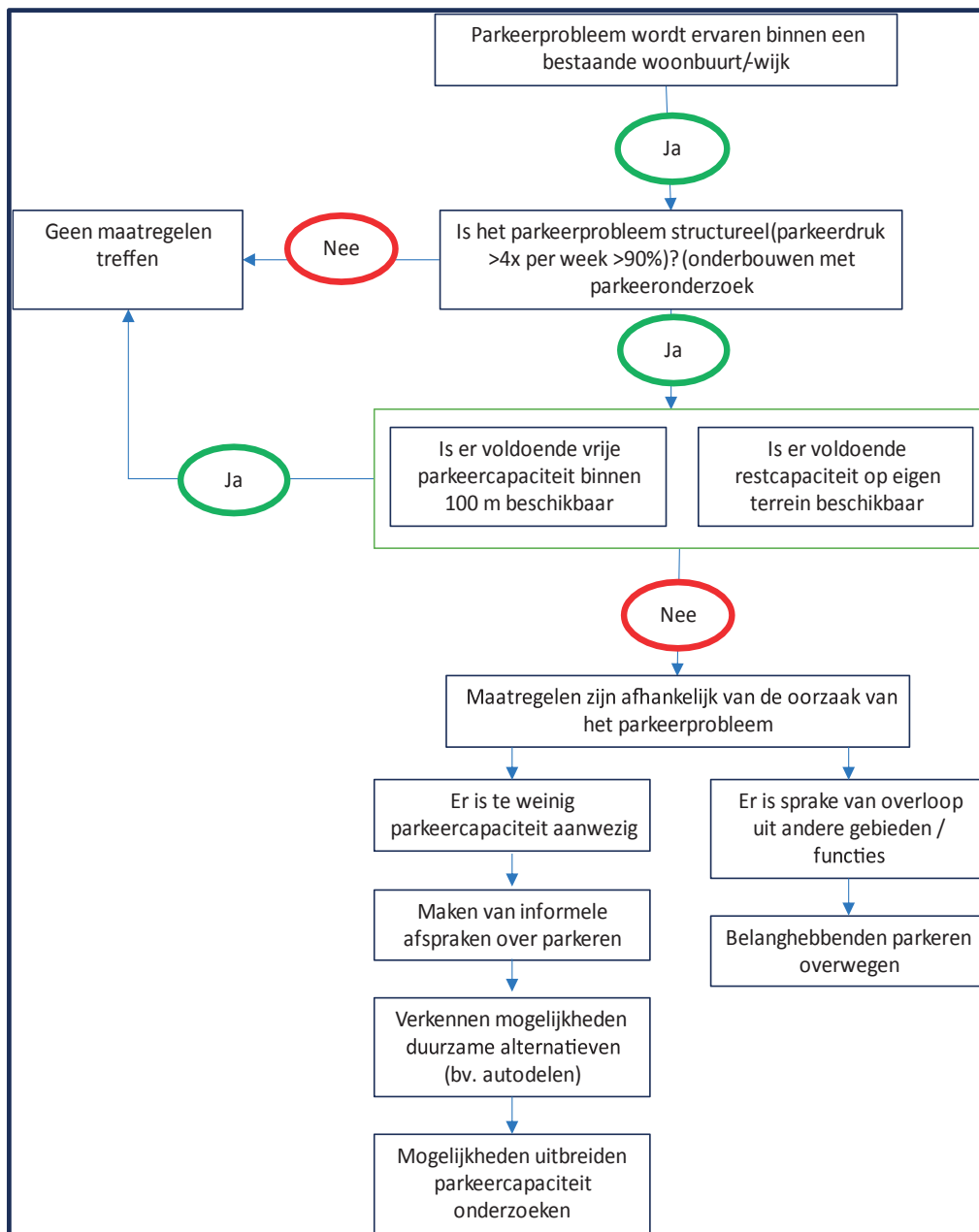
De optimalisatie van de vindbaarheid en verdeling over het beschikbare parkeerterrein verdient onze aandacht. Het meer dynamisch verwijzen naar beschikbare parkeerplaatsen vereist dat we voor de belangrijkste parkeervoorzieningen realtime parkeerinformatie gaan verzamelen. Daarnaast blijft het van belang dat we de parkeersituatie in het centrum periodiek monitoren. Zo signaleren we de behoefte voor verschuivingen in de parkeerbehoefte en andere problematiek en grijpen we op tijd in.

Parkeren in woonwijken

Met name in de oudere woonwijken komen problemen voor met betrekking tot de aanwezige parkeercapaciteit. Het aantal parkeerplaatsen, dat vroeger is gerealiseerd, is veelal niet meer voldoende om de parkeervraag ten gevolge van meer autobezit op te vangen. Om de parkeerproblemen in de (oudere) wijken op te lossen, is geen pasklaar antwoord beschikbaar. Hier is het belangrijk dat we maatwerk leveren in overleg met bewoners en belanghebbenden. We kijken eerst objectief naar de klacht. Dit doen we met kencijfers en/of onderzoek. Bij een bezettingsgraad van 90% of meer (op meerdere momenten per week) spreken we van een hoge parkeerdruk. En daarmee van een parkeerprobleem. Bij problemen zoeken we oplossingen in deze volgorde:

- Informele afspraken tussen gebruikers van de ruimte. Denk bijvoorbeeld aan het beter gebruiken van de eigen oprit;
- Verkennen mogelijkheden stimuleren duurzame alternatieven zoals introductie deelauto's;
- Formele afspraken (regulering) om overlast te voorkomen;
- Infrastructuurle aanpassingen (gecombineerd met onderhoud).

Vanwege de vaak beperkte ruimte in de oudere wijken, breiden we de parkeercapaciteit niet zomaar uit. De afweging tussen, groen, speelruimte, wegprofiel en parkeerruimte maken we integraal. Om te bepalen of er aanvullende maatregelen nodig zijn, hanteren we het volgende beoordelingsschema (figuur 22).



Figuur 22: Processchema vaststellen parkeerhinder

Laadvoorzieningen

We zijn een plattelandsgemeente, groot van oppervlak, veel verspreide (kleine) kernen en bebouwing en een hoog bezit aan auto's. Wij willen elektrisch rijden stimuleren. Dit vraagt om een Lochemse aanpak, waarbij elke kern in de gemeente de beschikking krijgt over voldoende laadvoorzieningen. Maar waarbij we ook aandacht hebben voor voldoende openbare laadpunten in het buitengebied.

We werken daarbij toe naar een basisnetwerk van publieke laadpunten. We verwachten dat om in de laadbehoefte te voorzien we in 2030 ongeveer 543 publieke laadpunten nodig hebben. De wijze waarop we het aantal laadpalen in de gemeente Lochem uitbreiden staat verwoord in de Integrale Laadvisie en Plaatsingsbeleid. Voor het plaatsen van laadpalen kiezen we er voor mee te doen aan een regionale concessie.

Inwoners, forenzen en werkenden uit de gemeente Lochem dienen online een aanvraag in voor het plaatsen van een openbare laadpaal bij hen in de buurt. Daarnaast plaatsen we op strategische locaties proactief laadpalen. Zo maken we het voor mensen die niet op eigen terrein een laadpaal kunnen plaatsen, aantrekkelijker om toch een elektrische auto aan te schaffen. Wij vinden een efficiënt gebruik van de laadvoorzieningen belangrijk. Daarom maken we gebruik van een strategische plankaart. Deze kaart heeft als doel om een logische en efficiënte spreiding van laadvoorzieningen te creëren.

Parkeren bij recreatieve opstappunten

Steeds meer mensen wandelen of pakken de fiets om de mooie omgeving in de gemeente Lochem te ontdekken. We zien de parkeerdruk ter hoogte van 'opstapplaatsen' toenemen. We maken samen met omwonenden inzichtelijk op welke locaties hinder ontstaat door geparkeerde auto's nabij wandel- en fietsroutes. Op basis van deze uitkomsten zoeken we een optimalisatie van het parkeren. Zo verminderen we hinder voor omwonenden en de omgeving. In eerste instantie gaat onze aandacht uit naar de situatie bij de Gorsselse heide en Stelkampsveld.

7.5. Acties thema auto

- Onder de aandacht brengen en houden van doorstromingsproblemen op provinciale hoofdwegen en ontsluiting richting A1;
- Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting;
- Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie;
- Beoordelen bestaande drempels, plateaus conform richtlijn CROW. Opnemen in lijst met werk-met-werk-maken;
- Opstellen bebordingsplan (dynamische) parkeerverwijzing;
- Uitvoeren parkeeronderzoek oude woonwijken voor vaststellen parkeerbehoefte/-hinder;
- Verkennen mogelijkheden voor sturen parkeerdruk middels beschikbaarheid en clusteren laadpunten;
- Verkennen parkeerhinder nabij recreatieve opstappunten;
- Bewustwording (in de vorm van voorlichting en campagnes) in wijken in wijken waar veel klachten zijn over te hard rijden..



8. Landbouwverkeer

Ambitie:

Het verbeteren van een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer en tegengaan van hinder in woonkernen

Speerpunten:

- We voorkomen dat fietsroutes (recreatief of school) veelvuldig met landbouwverkeer te maken krijgt;
- We leggen de hoofdroutes van het landbouwverkeer af en zorgen voor afstemming met de fietsroutes;
- We moedigen bestuurders van landbouwvoertuigen en fietsers aan hun rijgedrag op elkaar af te stemmen-keerplaatsen optimaal. We zorgen bijvoorbeeld voor goede verwijzingen.

Landbouw is een belangrijke bedrijfstak in de gemeente Lochem. Landbouwverkeer is daarmee een frequent gebruiker van de infrastructuur, vooral buiten de kom. Doorstroming en veilig kunnen verplaatsen naast andere weggebruikers zijn belangrijk voor het landbouwverkeer en omgekeerd. Daar zetten we op in met ons mobiliteitsbeleid voor landbouwverkeer.

8.1. De uitgangspunten

Routenetwerk landbouwverkeer

We stellen samen met de agrarische sector een routenetwerk met de hoofdroutes voor het landbouwverkeer. Dit routenetwerk landbouwverkeer biedt ons een vertrekpunt om het gesprek te voeren en keuzes te maken op locaties die we gaan ontwikkelen of waar zich knelpunten voordoen.

Landbouwverkeer en langzaam verkeer

De vermenging van landbouwverkeer en langzaam verkeer willen we zoveel mogelijk beperken. Het routenetwerk landbouwverkeer is ook een hulpmiddel bij het inzichtelijk krijgen op welke routes landbouwverkeer en langzaam verkeer elkaar ontmoeten.

Binnen de kom

In de kernen zijn er vaak geen alternatieve routes voor fietsers of landbouwverkeer. Landbouwvoertuigen proberen waar mogelijk de kernen te mijden, maar dat gaat niet altijd. Wanneer dit niet mogelijk is, gebruikt het landbouwverkeer vooral de erftoegangswegen type 1. Bij inrichting van wegen binnen de kom minimaliseren we de veiligheidsrisico's. Ook en juist als landbouwvoertuigen er vaak gebruik van maken. Waar langzaam verkeer en landbouwverkeer mengen zetten we in op bewustwording door middel van educatie. Het gaat om bewustwording bij zowel fietsers als bestuurders van landbouwvoertuigen. Ze is gericht op het veilig kunnen samengaan van beide groepen weggebruikers.

Buiten de kom

Landbouwverkeer maakt veel gebruik van erftoegangswegen in het buitengebied. Veel van die wegen zijn voldoende breed zodat twee grote voertuigen elkaar (met beperkte snelheid) kunnen passeren zonder ernstige schade aan de verharding of berm.

In de loop van de jaren is het landbouwverkeer groter en breder geworden. Daarnaast zijn er ook een aantal wegen die relatief smal zijn (< 5m). Het verharderen van de berm is een oplossing bij smallere wegen. Door bermen te verharderen houden we de bermen heel en netjes. Maar de weg lijkt met verharde bermen optisch wel breder. Dit kan leiden tot hogere snelheden, wat het risico op ongelukken vergroot. Ook zijn de bermen van grote ecologische waarde. Voor wegen die zijn aangewezen als hoofdroute voor landbouwverkeer en die te smal zijn, overwegen we bermverharding. Deze afweging maken we integraal, waarbij we ook aandacht hebben voor het belang van de berm voor de natuur. Op wegen die intensief door landbouwverkeer gebruikt worden geven we daarnaast extra aandacht aan het snoeibeleid.

Verkeersmaatregelen op routes van landbouwverkeer

Door de vering van de voertuigen en eventuele aanhanger zijn bepaalde maatregelen vaak erg oncomfortabel of hinderlijk voor (bestuurders van) landbouwvoertuigen. Omdat landbouwverkeer een belangrijke vervoersmodaliteit is in (vooral) ons buitengebied, moet goed worden gekeken naar de snelheidsremmende maatregelen die we toepassen.

Snelheidsremmende voorzieningen die het landbouwverkeer als vriendelijk ervaart:

- Chicanes. Mits van voldoende lengte en met een voorraangsregeling;
- Busvriendelijke drempels. Waarbij fietsers bij voorkeur achter de maatregel langs geleid worden.
 - Waar mogelijk gecombineerd met een versmalling.
 - Ook in buitengebied op 60km wegen.
- Plateaus uitgevoerd op 8 cm hoog en met aangepaste lengte.

De volgende wegelementen zijn voor landbouwverkeer hinderlijk:

- Rechte stoepbanden;
- Krappe boogstralen;
- Drempels en plateaus (vooral korte en hoge).

Bij de inrichting op hoofdroutes voor landbouwverkeer houden we hier rekening mee.

Inzet op verkeersveilig gedrag

We willen dat alle weggebruikers weten hoe uitdagend het kan zijn om met een landbouwvoertuig te rijden en de verkeerssituatie goed te overzien. Educatie en voorlichting zijn hiervoor goede instrumenten. Ook denken we samen met de landbouworganisaties na over hoe bestuurders van landbouwvoertuigen met name in kernen laten zien dat zij op een rustige manier meerijden met het overige verkeer.

8.2. Acties landbouwverkeer

- Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer;
- Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt);
- Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer;
- De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang.



9. Het behouden van een goede bereikbaarheid

Ambitie:

Het behouden van een goede bereikbaarheid bedrijventerreinen en verminderen van lokale hinder in kwetsbare gebieden zoals woonwijken en centrumgebieden

Speerpunten:

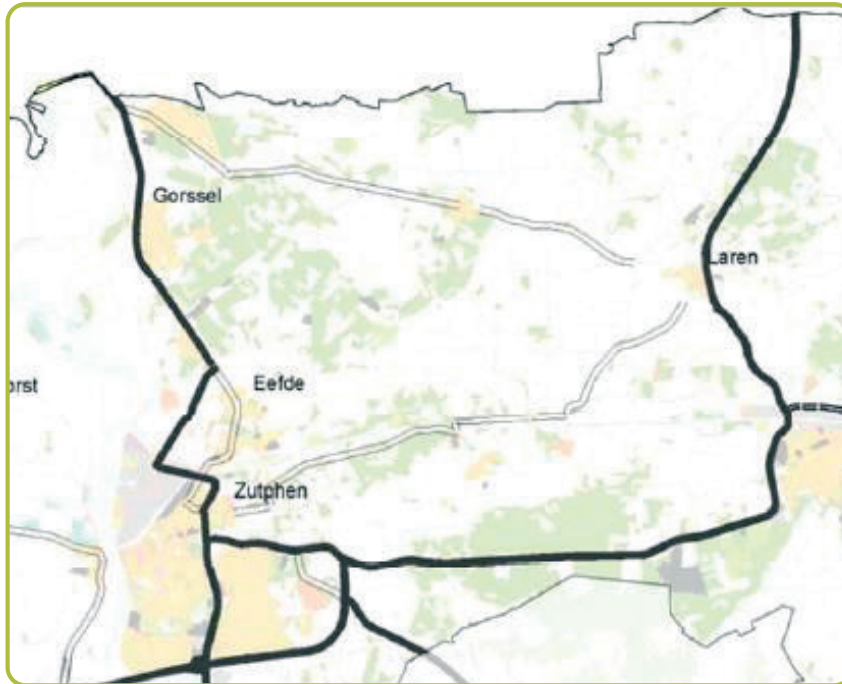
- We dragen er zorg voor dat de bedrijventerreinen via de weg goed en veilig bereikbaar zijn;
- We verkennen samen met ondernemers de mogelijkheden van slimmer, kleinschaliger en schoner bevoorraden van winkels;
- We verkennen de mogelijkheden om het aantal ritten van pakketdiensten te verminderen door bijvoorbeeld het aanbieden van openbare pakketkluizen.

Een goede bereikbaarheid van steden in de regio, onze kernen en de bedrijven en voorzieningen is en blijft een belangrijk en noodzakelijk onderdeel voor een sterke economische sector. We beperken de hinder in kwetsbare gebieden zoals woonwijken en centrumgebieden.

9.1. Vervoer over de weg

Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer

Voor het goederenvervoer is het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer van de provincie Gelderland on uitgangspunt. Het gaat om wegen die in beheer zijn van de provincie.



Figuur 23: Kwaliteitsnet goederenvervoer (uitsnede gemeente Lochem)

Voor het kwaliteitsnetwerk hanteert de provincie de volgende kwaliteitseisen:

- Profiel van vrije ruimte: een primaire eis aan het kwaliteitsnet is dat het vrachtverkeer ook daadwerkelijk gebruik kan maken van dit netwerk en niet gehinderd wordt door hoogte-, breedte-, lengte- of aslastbeperkingen (met name op kunstwerken zoals bruggen).
- In het netwerk worden geen geslotenverklaringen voor het vrachtverkeer opgenomen. Ook overhangende takken beperken het profiel en moeten voorkomen worden.
- Aanwezigheid fietsers op de rijbaan. Voor vrachtverkeer is dit vanuit veiligheidsoogpunt ongewenst. De afwikkeling van fietsverkeer vindt daarom bij voorkeur plaats op vrijliggende fietspaden.
- Doorstroming. De kans op congestie is een reden om uiteindelijk een andere route te kiezen. Een goede doorstroming binnen het kwaliteitsnet is daarom belangrijk.

Binnen de gemeente Lochem is alleen de N348 naar Zutphen vrijgegeven voor gebruik door LZV's (Langere Zwaardere Vrachtwagencombinatie, maximaal 25,25 meter lang en 60 ton zwaar). Ook de te realiseren rondweg Lochem is straks geschikt als LZV route.

Op wegen buiten het kwaliteitsnetwerk vindt een afweging plaats waar leefbaarheid en veiligheid belangrijke punten zijn. Hier kunnen dus wel voor vrachtverkeer snelheidsremmende maatregelen getroffen worden.

Vrachtwagens laden en lossen buiten de venstertijden op de rijbanen van de wegen omliggend aan het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer. Er is nu geen behoefte om specifieke locaties aan te wijzen voor het laden en lossen. Mocht dit in de toekomst veranderen, dan kunnen we hiertoe een andere afweging maken.

Bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen functioneren anders dan overige woon- en werkgebieden in de gemeente. De ruimtebehoefte van grote voertuigen is op bedrijventerreinen maatgevend, en daarop richten we de infrastructuur en het bedrijventerrein in volgens de principes van Duurzaam Veilig. Grote voertuigen zijn nodig voor bevoorrading, maar ook voor afzet van goederen. Vanwege de grootte van de voertuigen is voor een vlotte en zorgvuldige afwikkeling op een bedrijventerrein veel manoeuvreerruimte noodzakelijk. Op bedrijventerreinen staan we een snelheid van 50 km/uur toe.

De wegbreedte is onder meer afhankelijk van het eventueel gebruik van de weg voor laden en lossen. Standaard is een wegbreedte van 7 meter (exclusief ruimte voor eventuele fietsvoorzieningen). Verticale snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus passen we niet toe op bedrijventerreinen. Het remmen van de snelheid kan wel via versmallingen en chicanes.

Vanwege het grote verschil in massa tussen fietsers en vrachtverkeer beschermen we op bedrijventerreinen fietsers eerder dan in andere gebieden met aanvullende fietsvoorzieningen. Als er veel vrachtverkeer rijdt op een bedrijventerrein en er ook veel fietsers zijn, is een fietsstrook een logische overweging. Bedrijventerrein Aalsvoort is wat fietsveiligheid betreft een punt van aandacht. Hier rijden utilitaire fietsers en er loopt een recreatieve fietsroute over het terrein.

Stadsdistributie en pakketdiensten

In paragraaf 6.7 bespraken we de mobiliteitshubs voor het vervoer van personen. Ook voor het goederenvervoer kan een hub een goede oplossing zijn. Niet alleen pakketdiensten maar ook bevoorrading van winkels en horeca kan op een hub buiten het centrum samenkomen. Zo hoeven minder bestelauto's en vrachtauto's het stadscentrum in.



Voor de stadsdistributie in de binnenstad van Lochem passen vervoerders al schaalverkleining toe. Bijvoorbeeld door een trailer af te koppelen vóór de binnenstad. Het regime voor het laden en lossen in het centrumgebied verbeteren we door aan te sturen op slimmere, kleinschaliger en schonere bevoorrading van winkels, horeca en evenementen. In overleg met bewoners en ondernemers werken we alternatieven uit. Bijvoorbeeld door slimmer, kleinschaliger en schoner te bevoorraden met een logistieke hub. Tegelijk verkennen we de mogelijkheden om openbare pakketkluizen in te richten op centrale goed bereikbare locaties in onze kernen. Zo dragen we bij aan het verminderen van het aantal bestelbussen in woonbuurten.

9.2. Vervoer over het spoor

Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zette op een rij in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 wat de komende jaren nodig is om het openbaar vervoer toekomstbestendig te maken. De spoorgoederensector maakt de komende jaren een keuze voor de route van goederentreinen van Rotterdam naar Noordoost-Europa. Deze verbinding moet de andere drukke corridors ontlasten. Een noordelijke aftakking van de Betuweroute is daarbij essentieel. Op dit moment onderzoekt het ministerie 4 routes en er is een wens voor een 5e route om te onderzoeken. De routes Arnhem-Zutphen-Deventer (IJssellijn) en Arnhem-Zutphen-Hengelo (Twentekanaallijn) lopen door de gemeente Lochem. Als gemeente zijn wij geen voorstander van deze routes, in verband met de hinder voor de omgeving die we voorzien.

We zien de noodzaak om de groei van het goederenvervoer over spoor te faciliteren en de transitie van weg naar spoor en water te stimuleren. We zetten in Oost-Nederland samen in op een verdere verdieping van de toekomstige route van goederen over spoor naar Oost- en Noord-Europa en een gezamenlijke uitwerking daarvan. Wij volgen nauwgezet de ontwikkelingen van de noordelijke aftakking van de Betuweroute.



Figuur 24 : Ambitiekaart 2040 spoor

9.3. Vervoer over water

De haven van de gemeente Lochem is een belangrijke schakel in het netwerk over water tussen het westen van Nederland en het oosten, richting Duitsland en de Baltische corridor. In de Lochemse industriehaven in het Twentekanaal vond in 2020 overslag plaats van ruim 716.946 ton bulkgoederen.

Havenbedrijf Port of Twente

Met acht havens van de gemeenten Almelo, Hengelo, Enschede en Hof van Twente werken we sinds 2018 samen in het havenbedrijf Port of Twente. Zo werken we aan de industriële ontwikkeling in de (Eu)regio Twente en Achterhoek en vergroten we de uniformiteit, efficiëntie en effectiviteit. Voor bedrijven gelden nu door deze samenwerking regionaal dezelfde afspraken.



Schoner transport

Vervoer over water biedt vergeleken met vervoer over de weg een schone vorm van transport. Daarom stimuleren we het transport over het Twentekanaal. Wie voor schonere scheepvaart kiest, betaalt bijvoorbeeld een lager haventarief.

Belangrijk voor de economie

Onze industriehaven is belangrijk voor het goederentransport en de Lochemse economie. Om de havens en kades voor de schippers en verladers functioneel te houden, dragen we als gemeente zorg voor het reguliere en waar nodig grotere onderhoud.

9.4. Acties logistiek

- We plaatsen openbare pakketkluizen op centrale locaties in onze kernen;
- We kijken naar het realiseren van een nieuwe fietsverbinding achter bedrijventerrein Aalsvoort langs;
- We onderzoeken of de bevoorrading van winkels verder is te verduurzamen.



10. Participatie en samenwerking

Ambitie:

Bij uitwerken van onze doelen en ambities werken we samen met de omgeving.

Speerpunten:

- We maken onze plannen samen met inwoners. We maken in afstemming met de omgeving onze keuzes en bieden ruimte om te experimenteren;
- Bij de uitwerking van projecten gaan we uit van maatwerk en pragmatische oplossingen;
- We stemmen af met belangenorganisaties en werken samen binnen de Cleantech Regio en met de provincie Gelderland.

Mobiliteit is een onderwerp dat leeft bij onze inwoners, dorpsraden, ondernemers en (andere) maatschappelijke organisaties. Andersom kunnen wij bij de uitwerking van ons beleid de specifieke gebiedskennis van bewoners en gebruikers goed gebruiken.

We werken ook samen op thema's die de geografische grenzen van de gemeente Lochem overschrijden.

10.1. Betrekken inwoners en belanghebbenden over de weg

Mobiliteit is een onderwerp dat leeft bij onze inwoners, dorpsraden, ondernemers en andere maatschappelijke organisaties. Andersom kunnen wij bij de uitwerking van ons beleid de specifieke gebiedskennis van bewoners en gebruikers goed benutten.

Wij betrekken inwoners op het moment dat we aanpassingen of uitbreidingen op de infrastructuur overwegen. We geven inwoners en andere betrokkenen de mogelijkheid om hun kennis en ervaringen met ons te delen. We leggen uit waarom we bepaalde keuzes maken, zodat deze transparant en navolgbaar zijn.

In sommige gevallen is maatwerk nodig of kiezen we in samenspraak met de omgeving voor een pragmatische oplossing. Er is ruimte om samen met de omgeving te experimenteren met verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van proefopstellingen of alternatieve verkeersremmers.

10.2. Afstemming en samenwerking

Om onze doelen te bereiken werken we samen met buurgemeenten (binnen de Cleantech Regio) en met de provincie Gelderland. Er lopen diverse provinciale wegen door onze gemeente. De provincie Gelderland is een belangrijke partner om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op deze (en aansluitende wegen) te verbeteren. We zetten in op een goede samenwerking met deze partijen, waarbij we aandacht vragen voor het Lochemse belang.

10.3. Acties participatie en samenwerking

- Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan;
- We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de Cleantech Regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact.





Bijlage

Duurzaam Veilig en wegencategorisering



1. Inleiding

De basis voor deze hernieuwde wegcategorisering hangt samen met de principes van Duurzaam Veilig. Daarom beschrijven we in deze bijlage eerst wat Duurzaam Veilig inhoudt. Daarna passen we de principes van Duurzaam Veilig toe en vertalen we haar naar het wegenet in de gemeente Lochem.

1.1. Duurzaam Veilig

Al weer enkele decennia geleden is het begrip Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Daarvoor richtte de veiligheidsaanpak in het verkeer zich op bestrijding achteraf. De aanpak richtte zich op locaties waar sprake was van een concentratie van ongevallen en met over het algemeen veel slachtoffers. Deze aanpak was jarenlang zeer succesvol en leidde tot een (sterke) daling van het aantal verkeersongevallen en slachtoffers. Toen de meest onveilige locaties waren 'opgeruimd' stagneerde de daling en was een nieuwe aanpak nodig: Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een preventieve aanpak. Met andere woorden, ze richt zich op het voorkomen van verkeersonveiligheid.

We maken hierbij gebruik van een risicogestuurde aanpak zoals geformuleerd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Bij de risicogestuurde aanpak brengen we de zogeheten risico-indicatoren van de infrastructuur in kaart: dit zijn de indicatoren waarvan bekend is dat zij een relatie met verkeersongevallen hebben. Bijvoorbeeld hoge snelheden, onoverzichtelijke verkeerssituaties, etc. Doen we iets aan die indicatoren, dan vermindert ook de kans op ongevallen.

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.

1.2. Waarom Duurzaam Veilig

Mobiliteit is een belangrijke menselijke behoefte. Deelname aan het verkeer is onmisbaar voor werk, school, boodschappen en bezoek aan familie en vrienden. Om in al deze behoeften te voorzien is het belangrijk dat het wegverkeer veilig is en veilig blijft. Helaas neemt zowel het aantal ernstig verkeersgewonden als het aantal verkeersdoden al een aantal jaar toe. Fietzers zijn oververtegenwoordigd onder de verkeersdoden en -gewonden. Deze ontwikkelingen vragen hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid. Daarnaast is ook de maatschappij in verandering. Denk bijvoorbeeld aan de verkeers- en bevolkingssamenstelling en andere technologische ontwikkelingen (verdere automatisering van verkeerstaken).

1.3. De uitgangspunten

Duurzaam Veilig (Wegverkeer) houdt in:

- Dat het verkeer zó wordt ingericht dat (ernstige) ongevallen voorkomen worden en waar tóch een ongeval plaatsvindt de ernst zoveel mogelijk beperkt blijft.
- De mens wordt hierbij als 'maat der dingen' genomen: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan regels houdt.
- De wegomgeving en voertuigen moeten de mens ondersteunen en beschermen (integrale benadering: mens-voertuig-weg). Bovendien bereiden voorlichting en educatie verkeersdeelnemers zo goed mogelijk voor op de verkeerstaak.

Verschillende maatregelen per wegcategorie

Verschillende effectieve maatregelen uit het verleden hebben nog steeds onze aandacht, omdat er nog winst voor verkeersveiligheid te behalen valt. Enkele voorbeelden zijn:

- Het overgrote deel van 30 km/uur-gebieden in Lochem zijn enkel 'sober ingericht' met bebording. Omdat de wegen niet veelal niet de uitstraling hebben van een 30 km-sstraat rijden mensen hier vaak te hard. Het terugbrengen van de werkelijke snelheid naar 30 km/uur draagt bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid.
- Op 50 km/uur-wegen zouden gemotoriseerd verkeer en fietsers fysiek van elkaar gescheiden moeten zijn vanwege de te grote snelheidsverschillen. Echter, vaak ontbreekt het aan ruimte om deze fietspaden te realiseren. De Tweede Kamer heeft op 27 oktober 2020 een motie aangenomen dat de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht van 50 naar 30 kilometer per uur. Een limiet van 50 kilometer per uur is wenselijk nog toegestaan op doorgaande wegen als de verkeersveiligheid niet in gevaar is.
- Ook veel 80 km/uur-wegen (allen in beheer van de provincie) kunnen nog veiliger. Bijvoorbeeld door de obstakelvrije afstand te vergroten, door een fysieke rijrichtingscheiding aan te brengen of het verminderen van het aantal erfaansluitingen.
- In de gemeente Lochem maken veel wegen in het buitengebied onderdeel uit van 60 km/uur zones. Als we het samengaan van landbouw verkeer en (recreatief) fietsverkeer beter op elkaar afstemmen, kunnen een aantal van deze wegen nog veiliger worden.

Al deze bovenstaande ontwikkelingen vragen om een hernieuwde blik op het verkeerssysteem en de inrichting daarvan.

In een duurzaam veilig wegverkeer ... kan ieder kind veilig naar school fietsen door een veilige weginrichting en veilige snelheden, en is het zelf ook voldoende fysiek beschermd.

De wegencategorisering vormt de basis van een totaalvisie op een verkeersveilig wegennet. Met een voor de weggebruiker herkenbare inrichting, door afstemming tussen verkeer en omgeving. Een verkeersnet waarover personen en goederen vlot, veilig en efficiënt verplaatst kunnen worden. Rekening houdend met de leefbaarheid. Het opstellen van een categoriseringsplan voor wegen is één van de belangrijkste verkeersveiligheidsmaatregelen in het kader van Duurzaam Veilig.



2. Wegencategorisering

Met een gecategoriseerd wegennet geeft de gemeente Lochem haar visie op het wegennet. Deze visie is vertrekpunt voor te nemen maatregelen op een weg en in de omgeving. De wegencategorisering is een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet, zodat dit voor weggebruikers herkenbaar is én veilig functioneert. De herkenbaarheid is geen doel op zich, maar zorgt vanuit herkenning voor het juiste verkeersgedrag door alle weggebruikers

2.1. Herkenbaar wegennet

Stroomwegen en erftoegangswegen

Volgens de basisgedachte van Duurzaam Veilig hebben wegen een duidelijke afgebakende functie: stromen of uitwisselen. In de basis vertaald in stroomwegen en erftoegangswegen. Op de stroomwegen staat de doorstroming van het verkeer centraal en verplaatst de verkeersdeelnemer zich in een min of meer constante richting met een min of meer constante (hoge) snelheid. De andere kant van het spectrum wordt gevormd door de erftoegangswegen, waarop de uitwisseling en de verblijfsfunctie centraal staan. In tegenstelling tot de stroomwegen is op erftoegangswegen juist de wisseling in snelheid en richtingen kenmerkend.

Zowel stroomwegen als erftoegangswegen zijn verkeersveilig, omdat er sprake is van een duidelijke functieafbakening, met een bijpassende herkenbare en geloofwaardige vormgeving, gebruik en snelheid. Echter omdat het 'gat' tussen stroomwegen en erftoegangswegen te groot is (te groot verschil in type weggebruikers, de verschijningsvorm en het gedrag van weggebruikers), is een tussenvorm ontstaan: de gebiedsontsluitingswegen.

Stroomwegen

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar punt B te brengen. Het betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer kan via een stroomweg worden afgewikkeld. Er geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur (regionale stroomweg) of 100-120/130 km/uur (nationale stroomweg). Kenmerken van een stroomweg zijn onder andere hoge intensiteiten en een hoge maximumsnelheid. In het geval van de verkeerverbindingen in de directe omgeving van de gemeente Lochem betreft het de autosnelweg A1. In meer zuidwestelijke richting vormen de A348 en A18 de meest nabijgelegen stroomwegen. Langzaam verkeer mag geen gebruik maken van dit soort wegen en kruisingen zijn in principe ongelijkvloers.

Gebiedsontsluitingsweg

Dit type weg is bedoeld om verkeersstromen vanuit de diverse gebieden te bundelen en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen of stroomwegen. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. Op wegen buiten de bebouwde kom geldt in principe een snelheidsregime van 80 km/uur. Kruisingen met andere wegen zijn over het algemeen gelijkvloers, maar in specifieke gevallen zijn ongelijkvloerse kruisingen ook mogelijk. Langzaam verkeer en landbouwverkeer dienen bij voorkeur gescheiden te zijn van het gemotoriseerd verkeer. Het aantal erfaansluitingen op dit type weg is bij voorkeur gering, zeker buiten de bebouwde kom.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn vooral bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hier staat de verblijfsfunctie voorop. Een samenhangend netwerk van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied. Er geldt een snelheidsregime van 30 km/uur, eventueel ondersteund door fysieke maatregelen. Hogere snelheden zijn niet gewenst omdat er geen (fysieke) scheiding is tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Buiten de bebouwde kom geldt op dit type wegen een snelheidsregime van 60 km/uur. De kruispunten tussen erftoegangswegen zijn gelijkvloers en onterecht.

De gemeente Lochem maakt onderscheid in erftoegangsweg type A (ETW A) en erftoegangsweg type B (ETW B). Wegen die zijn aangemerkt als ETW A hebben naast hun verblijfsfunctie ook een meer verbindende functie voor de omliggende gebieden (bijvoorbeeld de kleine kernen in het buitengebied). De intensiteiten zijn er hoger dan in een normale woonstraat.

De inrichting van erftoegangswegen A vraagt veelal extra aandacht, omdat hier vaak een groot spanningsveld is tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen, ouderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer.

De ontsluitende wegen op de bedrijventerreinen binnen de bebouwdekom categoriseren we ook als erftoegangsweg A, omdat deze grotere hoeveelheden vrachtverkeer afwikkelen.

In figuur 27 is schematisch weergegeven welke kenmerken de verschillende functies hebben. Het wegennet van de gemeente Lochem is conform die in de tabel aangegeven wegfuncties gecategoriseerd. Dat wil zeggen dat elke weg op het grondgebied van de gemeente Lochem, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, in één van de drie hiervoor genoemde categorieën is ingedeeld.

Wegcategorie	Wegvak	Kruispunt
Stroomweg		
Gebiedsontsluitingsweg		
Erftoegangsweg		
Stromen 		

Figuur 26: Functionele categorie indeling

2.2. Processtappen

Bij het bepalen van de functie van een weg spelen meerdere aspecten een rol.



Figuur 27: Categoriseren o.b.v. functie eisen

Er worden bijvoorbeeld eisen gesteld aan de directe ontsluiting van de belangrijkste kernen in de gemeente Lochem. En ook de aanwezigheid van veel vrachtverkeer of landbouwverkeer stelt eisen aan de uiteindelijke inrichting van een weg. In het vervolg van deze paragraaf worden de functiebepalende kenmerken binnen de gemeente Lochem nader uitgewerkt.

Bereikbare kerngebieden

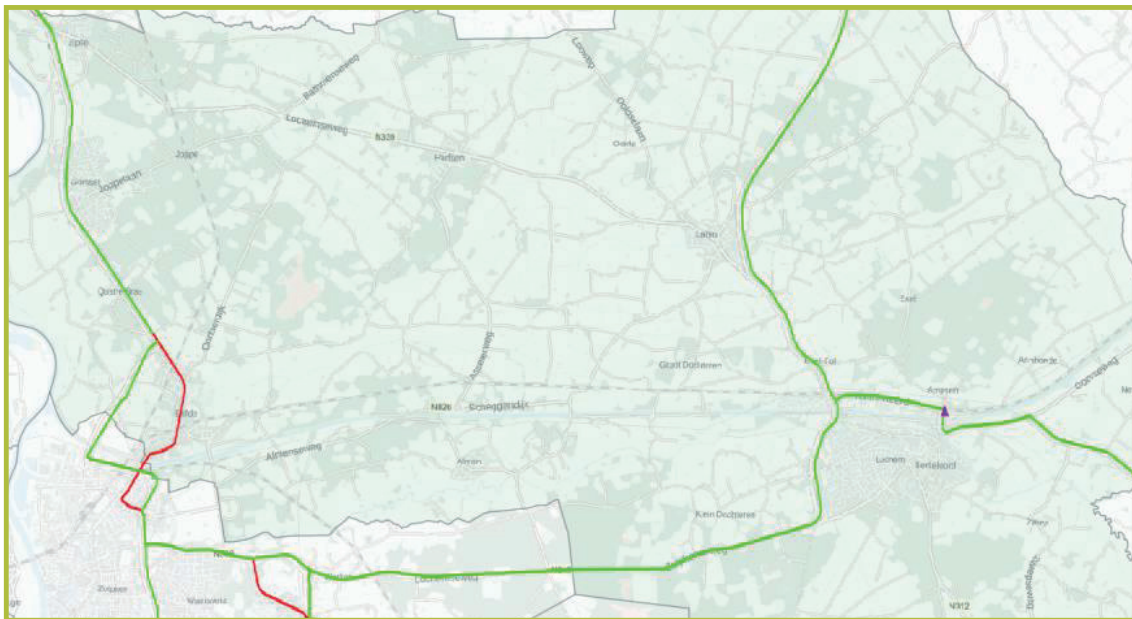
We willen dat alle kernen goed bereikbaar zijn. De kernen Epse, Gorssel, Harfsen, Eefde, Laren, Barchem, Almen, Excel en Lochem zijn aangewezen als kerngebieden. Zij vormen de basis voor het bepalen van de functie van een weg. Met de kerngebieden wil de gemeente tot uitdrukking brengen welke gebieden voor het (economisch) functioneren van groot belang zijn. Een goede bereikbaarheid en onderlinge verbinding van deze gebieden moet prioriteit hebben. Consequentie hiervan is dat de kerngebieden ontsloten moeten zijn via erftoegangswegen type A of gebiedsontsluitingswegen.

Daarnaast vormen de N348, N332 en N346 de belangrijkste verbindingen naar buiten de gemeente. Het is wenselijk dat de kerngebieden naar de genoemde buitengebieden ontsloten zijn via gebiedsontsluitingswegen.

Belangrijke wegen voor het goederenvervoer

De kerngebieden omvatten ook de belangrijkste (regionale) bestemmingsgebieden voor het goederenvervoer, want behalve centrumgebieden en voorzieningen bevatten de kerngebieden ook de belangrijke bedrijventerreinen:

- Scheggertdijk (Almen),
- Aalsvoort, Kwinkweerd, Goorseweg/Havenstraat, Stijgoord, Hanzeweg, Larenseweg/Hoeflingweg (Lochem)
- De Holtmarkt (Harfsen)
- Holterweg/Molenveld (Laren)



Figuur 28: Kwaliteitsnet goederenvervoer provincie Gelderland

Niet alle bovenstaande bedrijventerreinen hebben dezelfde omvang of regionaal belang. De provincie Gelderland heeft een kwaliteitsnet Goederenvervoer opgesteld met daarin alle wegen van regionaal belang (zie figuur 29).

De groen gearceerde wegen vormen het kwaliteitsnetwerk. In de visie van duurzaam veilig is het onwenselijk als grote stromen vrachtverkeer worden afgewikkeld over een weg met een verblijfsfunctie. Daarom worden de wegen uit figuur 29 aangewezen als gebiedsontsluitingsweg.

Belangrijkste wegen voor het landbouwverkeer

Landbouwvoertuigen hebben unieke kenmerken in de zin dat ze veel massa hebben en daarmee liefst geweerd worden uit de verblijfsgebieden, maar dat ze daarnaast relatief langzaam rijden (tot 45 km/uur) en daarmee veelal ook liefst geweerd worden op belangrijke doorgaande wegverbindingen. In overleg met de vertegenwoordigers van de landbouwers zijn wegen aangewezen die als ruggengraat voor het landbouwverkeer worden beschouwd. Op deze wegen dient extra aandacht besteed te worden op de veilige afwikkeling tussen landbouw verkeer en fietsverkeer.

Belangrijke wegen voor het openbaar vervoer

In figuur 30 is de hoofdstructuur van het openbaar vervoer vanaf 2022 opgenomen. Het gaat om de volgende lijnen. De grootste wijziging betreft het opheffen van lijn 56 en het uitbreiden van de Vlinderlijn.

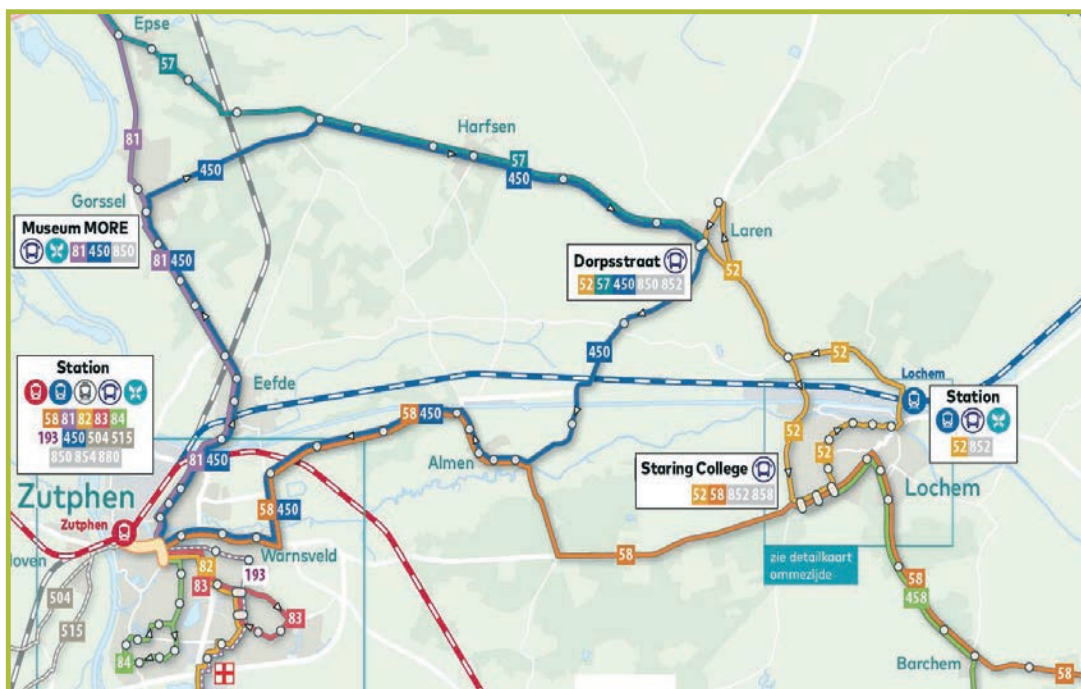
Lijn	Bedieningsgebied (werkdagen)	Frequentie
23	Doetinchem - Zelhem - Ruurlo - Borculo	2x per uur
52	Laren - Lochem - Lochem Station	2x per uur*
57	Deventer - Epse - Harfsen - Laren	1x per uur
58	Zutphen - Almen - Lochem - Barchem - Borculo	2x per uur*
81	Zutphen - Eefde - Gorssel - Epse - Deventer	2x per uur
852	Lochem Station - Lochem - Laren	2x per uur*

Lijn 52 rijdt tot 9u, lijn 852 rijdt vanaf 9u*

Lijn 58 rijdt tussen 9u en 14u op het lijndeel Zutphen - Lochem West 1x per uur*

Sinds jaar en dag rijdt lijn 56 tussen Deventer en Borculo. De bus volgt voor een groot deel de route van provinciale wegen langs en door de kernen Epse, Harfsen, Laren, Lochem en Barchem. De afgelopen jaren zijn er diverse ingrepen geweest op gebruikte wegen waardoor de snelheid en daarmee aantrekkelijkheid van deze lijn fors is verslechterd. Zo is op diverse plekken de snelheid teruggebracht naar 60 km/h (buiten kernen) of 30 km/h (in kernen). Naast de toename van rijtijd is hierdoor ook het comfort voor reizigers sterk verminderd. Door deze negatieve ontwikkelingen is het aantal reizigers op lijn 56 met ruim 15 afgenomen. Goede alternatieve routes die dezelfde kernen ontsluiten zijn er niet.

Op basis van de gestelde uitgangspunten is een nieuw lijnennet tot stand gekomen. Hierin vervult de nieuwe lijn 58 de belangrijkste rol. De lijn verloopt van Zutphen via Almen, Lochem en Barchem naar Borculo. De nieuwe lijn 57 verbindt Laren en Harfsen overstapvrij met Deventer. De bestaande lijn 52 wordt uitgebreid met de kern Laren zodat reizigers van Laren zowel naar het Staring College en het station van Lochem kunnen reizen. De bestaande Vlinder 852 wordt eveneens uitgebreid met de kern Laren. De huidige lijnen 54 en 56 komen te vervallen.



Figuur 29 : OV netwerk gemeente Lochem e.o.

Voor de wegencategorisering is het wenselijk dat het (huidige) buslijnnetwerk bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen loopt. Voor enkele gevallen zal hier een spanningsveld tussen enerzijds doorstroming en comfort van bussen en anderzijds verkeersveiligheid en leefbaarheid in verblijfsgebieden ontstaan. Het gaat dan bijvoorbeeld om de stadsdienst 52, maar ook om de trajecten van de verschillende streeklijnen zodra zij binnen de bebouwde kom rijden van de verschillende kernen. Om een goede afweging te maken, wordt gebruik gemaakt van de zwaarte van het gebruik van de routes. Voor busroutes met sterke regionale functie en een hoge frequentie en/of capaciteit is het wenselijk dat de wegen waar de buslijn gebruik van maakt als gebiedsontsluitingswegen worden aangemerkt. Voor buslijn 58 is het dus wenselijk dat zo groot mogelijk deel van de wegen waar de lijn gebruik van maakt als gebiedsontsluitingsweg of ETW A wordt aangemerkt.

Buslijn 52 heeft een sterk lokaal ontsluitend karakter. Deze verbinding kan onder voorwaarden ook over erftoegangswegen lopen. Er gelden dan wel aanvullende inrichtingseisen zoals busvriendelijke maatregelen. Op die manier kan het comfort en de snelheid genoeg gewaarborgd blijven.

Wegfunctie en de fiets

Naast het goederenvervoer en het openbaar vervoer is de positie van de fiets belangrijk. Dit uit zich echter niet zozeer in een functie die aan de weg wordt gegeven, maar veel meer aan de vormgeving(seisen) van de weg en de voorzieningen voor de fiets en openbaar vervoer. Loopt er over een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg een belangrijke fietsroute, dan zijn in het geval van een gebiedsontsluitingsweg aparte fietsvoorzieningen noodzakelijk. In het geval van een erftoegangsweg meestal niet. Een erftoegangsweg kan bijvoorbeeld geheel ingericht worden als een fietsstraat of met fietsstroken.

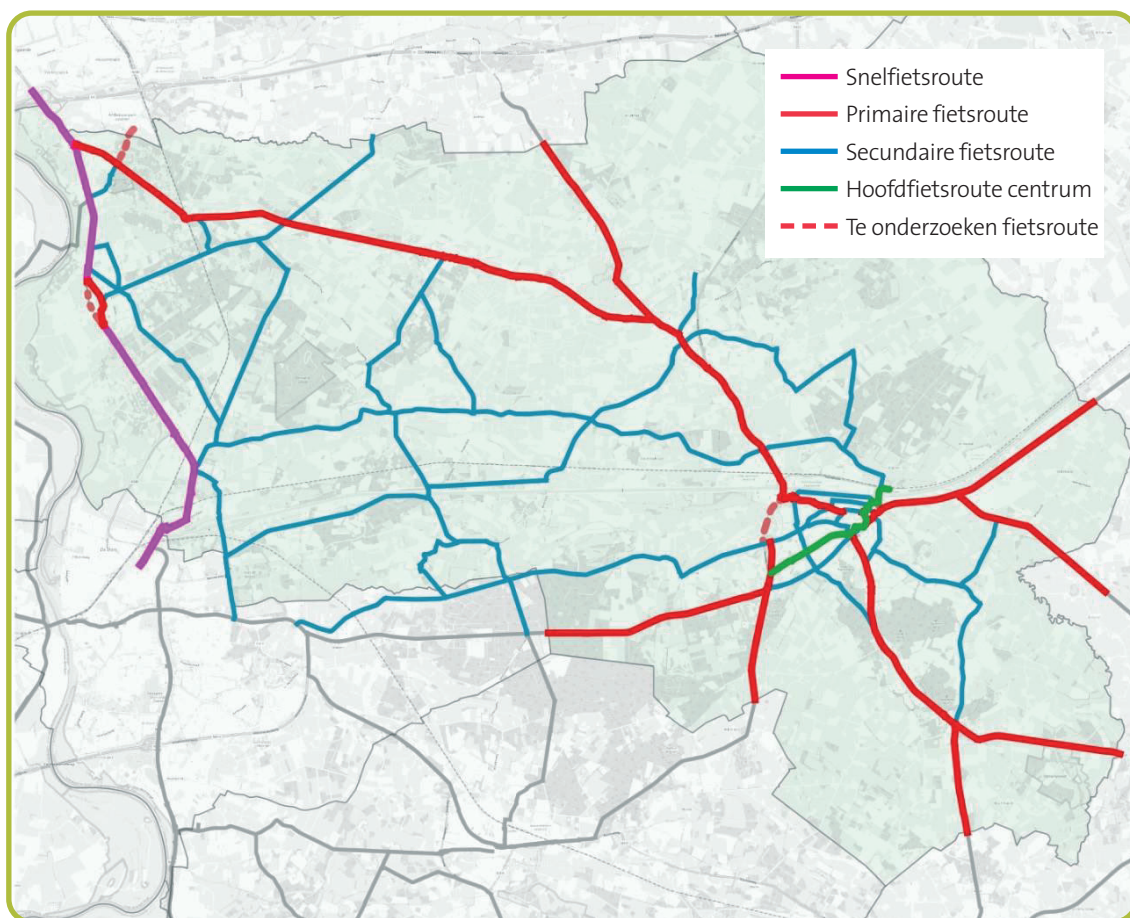
In afbeelding 29 zijn de geselecteerde hoofd fietsroutes weergegeven. Bij het toetsen van de vormgeving van de wegen in de gemeente Lochem worden afhankelijk van de aanwezigheid van het type fietsroute, de functie en intensiteit van de weg een minimale en ideale fietsvoorziening vastgesteld.

Omgeving

De omgeving van een weg is van grote invloed op de toekenning van een wegfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Wat is de beschikbare ruimte in het profiel?
- Wordt er direct aan de weg gewoond?
- Welke andere functies heeft een weg (scholen, winkels, enz.)
- Zijn er veel oversteekbewegingen van langzaam verkeer?
- Is er sprake van een waardevolle omgeving in cultuurhistorische zin of qua natuur?

Duidelijk is dat een weg, vooral binnen de bebouwde kom waaraan in omvangrijke mate wordt gewoond en waar aan diverse andere functies gevestigd zijn, bij voorkeur een erftoegangsweg zou moeten zijn.



Figuur 30: Fietsnetwerk gemeente Lochem

2.3. Wegfunctie en gebruik

De categorisering van wegen stemmen we ook af op het gebruik. Vaak is de hoeveelheid verkeer dat van een weg gebruik maakt mede leidend voor de functie die eraan gegeven wordt.

Met name op wegen waar gezien de omgeving de leefbaarheid centraal staat (erftoegangswegen), mogen de intensiteiten niet te hoog zijn. In de landelijke opzetten voor categorisering van de wegen wordt uitgegaan van een maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal (twee richtingen). Groeit de intensiteit boven deze grenswaarden dan zijn er 2 alternatieven:

- De weg een hogere functie geven als gebiedsontsluitingsweg en als zodanig ook vormgeven;
- Maatregelen nemen die de intensiteit weer (ruim) onder de grenswaarden brengen, bijvoorbeeld door het weren van doorgaand verkeer of het maken van een alternatieve ontsluitingsroute.

De grenswaarde van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal zijn ook gebruikt om een eerste selectie te maken van potentiële gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Hierbij worden wegen met intensiteiten tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal als 'grijs' aangemerkt. Volgens de landelijke richtlijnen kunnen dergelijke wegen zowel als gebiedsontsluitingsweg en als erftoegangsweg type A worden aangemerkt en ingericht. Het gaat dan om de Lochemseweg (Epse), Zutphenseweg (Eefde), Zutphenseweg (Lochem), Larenseweg (Lochem), Lochemseweg (Barchem), Rengersweg (Laren) en de Wildenborchseweg-Vordenseweg.

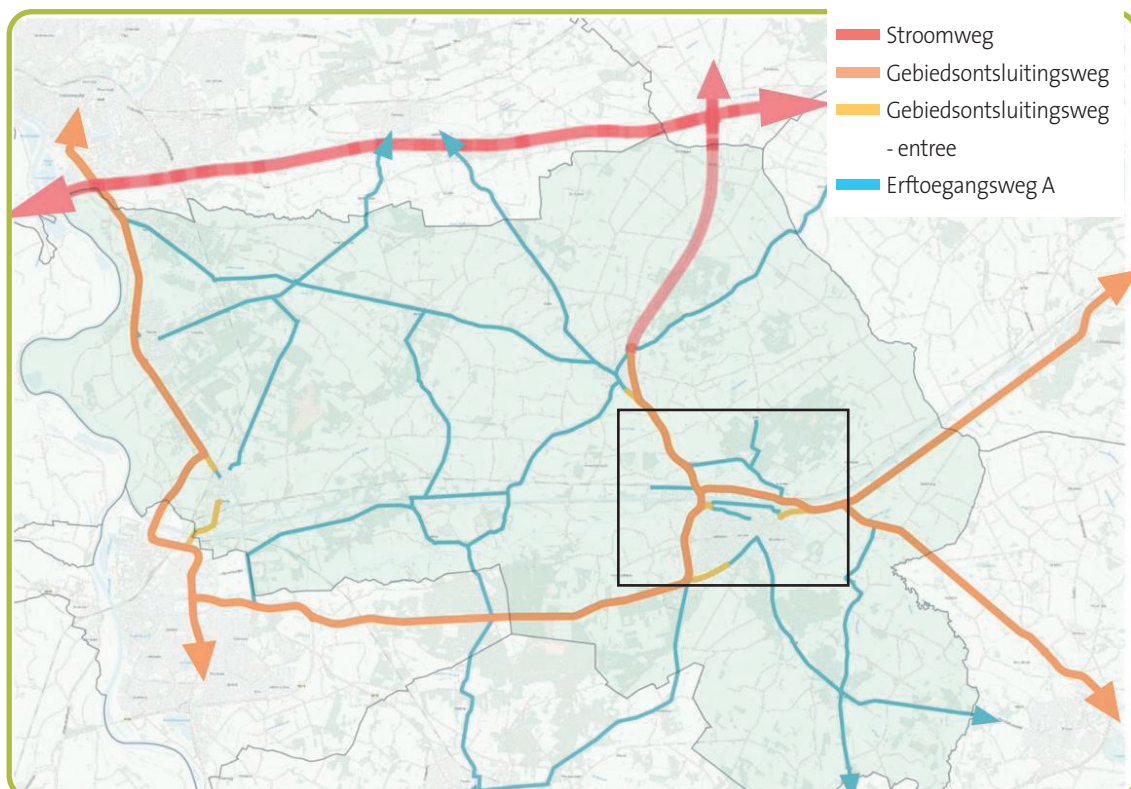
2.4. Wegencategorisering gemeente Lochem

In de vorige paragrafen zijn de uitgangspunten geformuleerd voor de wegencategorisering, dit zijn;

1. Kerngebieden liggen aan een gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg type a (ETW A) (functie);
2. Grotere stromen goederenvervoer wordt afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type A (ETW A) (functie);
3. Hoogwaardig openbaar vervoer wordt afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type A (ETW A) (functie);
4. Lokaal ontsluitend openbaar vervoer wordt bij voorkeur afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen, maar kan onder voorwaarden ook gebruik maken van erftoegangswegen (functie);
5. Wegen met een intensiteit > 6.000 motorvoertuigen per etmaal zijn in principe een gebiedsontsluitingsweg (gebruik);
6. Wegen met een intensiteit tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen afhankelijk van de omgevingsfuncties zowel als gebiedsontsluitingsweg als erftoegangsweg type A worden aangemerkt (gebruik);
7. Wegen met een intensiteit van minder dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal zijn in principe een erftoegangsweg (gebruik);
8. Wegen in de omgeving met diverse intensieve functies (wonen, werken, winkelen, school) zijn een erftoegangsweg (omgeving).

De bovenstaande criteria zijn niet altijd eenduidig in de zin dat een bepaalde weg volgens het ene criterium een gebiedsontsluitingsweg kan zijn en volgens het andere een erftoegangsweg. Om toch tot een eenduidige categorisering te komen is als uitgangspunt genomen dat de functie die weg vervult maatgevend is. Dit leidt tot de wegencategorisering zoals is opgenomen in figuur 32.

Op deze kaart zijn de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen aangegeven. Daarnaast zijn alle erftoegangswegen type A buiten en binnen de bebouwde (nadere toelichting over deze categorie volgt verderop) kom in de kaart opgenomen. De overige wegen (erftoegangswegen type B binnen en buiten de bebouwde kom) zijn verder niet met een kleur afgebeeld.



Figuur 31: Wegencategorisering gemeente Lochem



3. Herkenbare en geloofwaardige vormgeving

3.1. Basiseisen en -kenmerken

We komen nu bij de belangrijkste stap van het gedachtengoed van Duurzaam Veilig: De vormgeving van de weg in overeenstemming brengen met de functie en het gebruik van de weg. Zes basiseisen zorgen voor een verkeersveilige vormgeving:

Stroomwegen en erftoegangswegen

1. Wegcategorieën zijn herkenbaar en onderscheidend vormgegeven;
2. Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden;
3. Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden;
4. Verkeerssoorten zijn gescheiden;
5. Er zijn geen obstakels langs de rijbaan;
6. Er is een relatie tussen de weg en de omgeving.

Bij erftoegangswegen zijn de basiseisen 2, 3 en 4 niet van toepassing en mengt het verkeer op dezelfde rijbaan.

Deze basiseisen zijn vertaald in basiskennmerken. Basiskennmerken zijn ontwerpelementen die altijd, of juist nooit, in het wegontwerp aanwezig moeten zijn. Dit bevordert de herkenbaarheid van de weg en maakt zo de weg veiliger.

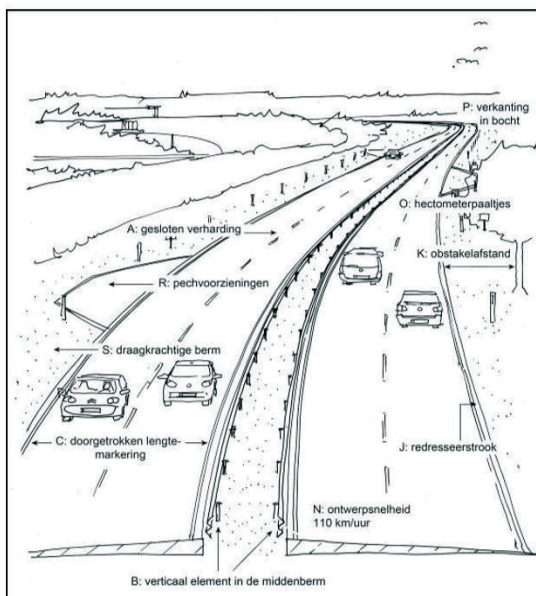
Maatwerk

Een ideale vormgeving is altijd het uitgangspunt van een wegbeheerder. Voor de maximale veiligheid worden alle inrichtingskenmerken op een juiste wijze in het wegbeeld opgenomen en komt de inrichting van een weg overeen met de landelijke Duurzaam Veilig uitgangspunten. In de meeste situaties is dat niet (meteen) haalbaar. Dan zoeken we naar een inrichtingsvorm die in ieder geval voldoet aan de basiseisen die toepassing zijn voor dat wegtype. Vaak is het nodig om te compenseren met maatregelen. Denk aan een oversteekvoorziening als er op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom op een wegvak toch gelijkvloers moet worden overgestoken door langzaam verkeer. Met bijvoorbeeld een middengeleider met plateau kan men in twee etappes oversteken en wordt de snelheid van het verkeer beperkt.

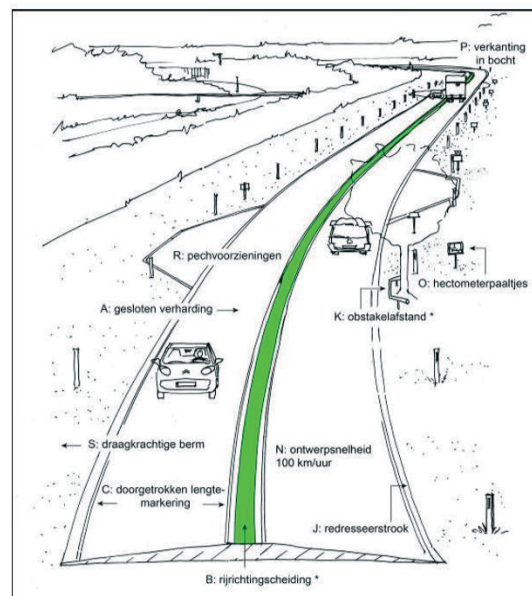
Wegen die (eventueel met compenserende maatregelen) niet aan de minimale vormgevingseisen voldoen, zijn niet veilig en aanpassing zou om die reden overwogen moeten worden.

Vooruitblik

In het vervolg van deze paragraaf gaan wij in op de ideale en minimale inrichting van de relevante wegtypen in de gemeente Lochem. Vooral de wegen in gemeentelijk beheer zijn relevant, aangezien de gemeente hiervoor verantwoordelijk is. Ook de wegen in beheer bij de provincie zijn van belang en dan vooral de N348, N346, N332, N339 en N825. Deze trajecten vormen de ruggengraat van het lokale verkeers- en vervoersnetwerk. Er vindt veel uitwisseling plaats tussen deze wegen en gemeentelijke wegen en er is veel interactie met de omgeving.



Ideale vormgeving



Minimale vormgeving

Figuur 32: Ideale/ minimale inrichting stroomweg gemeente Lochem

De ideale en minimale situatie

De ideale en minimale inrichtingseisen voor wegen zijn afkomstig uit het ASVV2021 van het CROW en gelden als landelijke norm. De ideale situatie zie je steeds links weergegeven en de minimale situatie staat rechts afgebeeld.

Stroomweg

Stroomwegen vormen de hoogste categorie in het wegennet. Ze zijn onderverdeeld in nationale stroomwegen (snelwegen) en regionale stroomwegen (autowegen). Op nationale stroomwegen geldt een maximumsnelheid van 100 (in de avonduren 120/130) km/uur en op regionale stroomwegen een maximumsnelheid van 100 km/uur.

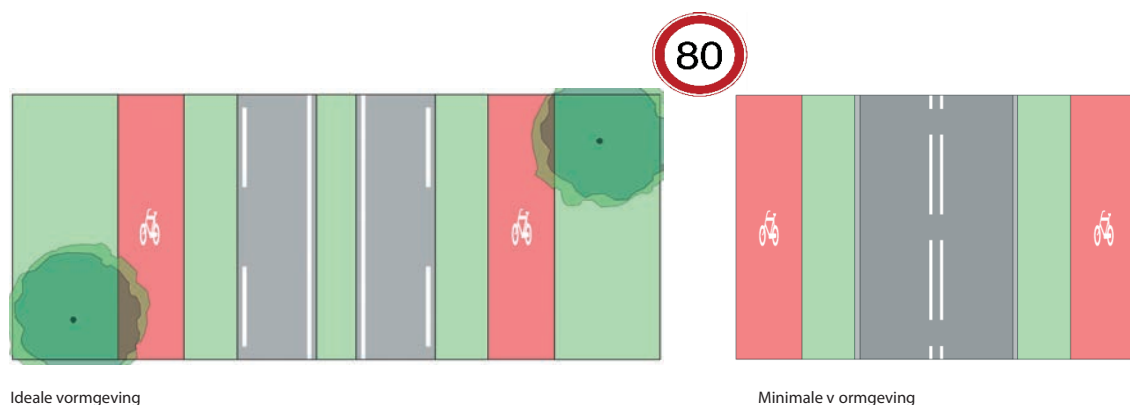
Kenmerkend voor dit wegtype is de volledige scheiding van rijrichtingen en vervoerssoorten. Voor regionale stroomwegen geldt dat in de ideale situatie sprake is van fysiek gescheiden rijrichtingen. In de minimale variant kan worden voorzien in een groene asmarkering op een regionale stroomweg. Daarnaast kenmerken stroomwegen zich door ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. Langzaam verkeer mag geen gebruik maken van dit soort wegen.

Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom staat de doorstroming op de wegvakken centraal en kan op kruispunten uitgewisseld worden. Op dit type wegen geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur.

Het grootste verschil tussen de minimale en ideale situatie is de rijbaanscheiding. Idealiter is er sprake van een fysieke afscherming, maar in de minimale variant kan met (dubbele) asmarkering worden volstaan. Als zich landbouwverkeer op de rijbaan bevindt, dan dienen er inhaal mogelijkheden aanwezig te zijn in de vorm van passeerhavens of inhaalstroken. Zijn beide maatregelen niet mogelijk dan kan worden overwogen onderbroken asmarkering toe te passen in combinatie met een inhaalverbod uitgezonderd landbouwverkeer.

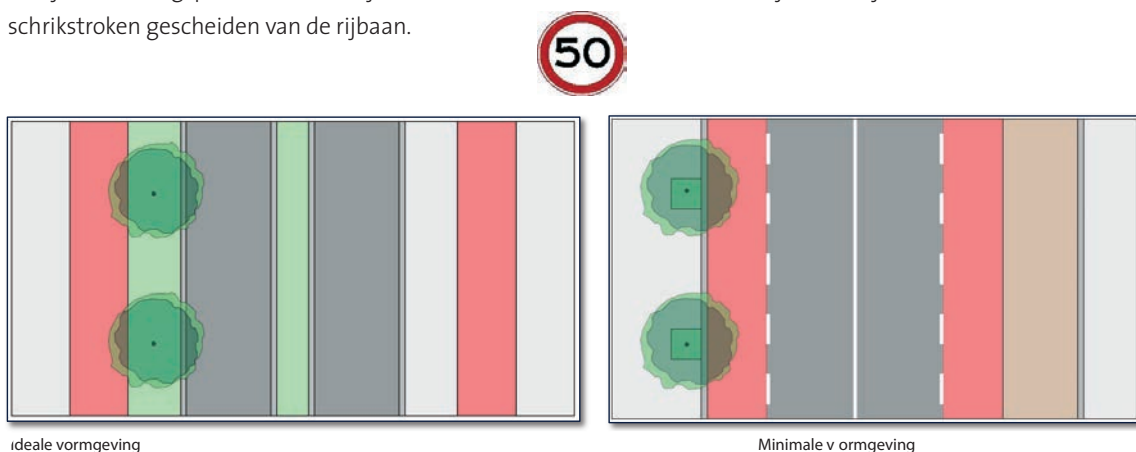
Dit laatste voldoet niet aan de minimale veiligheidseisen van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Dit heeft daarom niet de voorkeur. Als er geen oplossingen zijn kan de functie van dit wegtype worden heroverwogen. Dit geldt uiteraard voor alle wegtypen die niet voldoen aan de eisen, maar vooral voor wegen waarop hoge snelheden voorkomen is het veiligheidsrisico vaak groter.



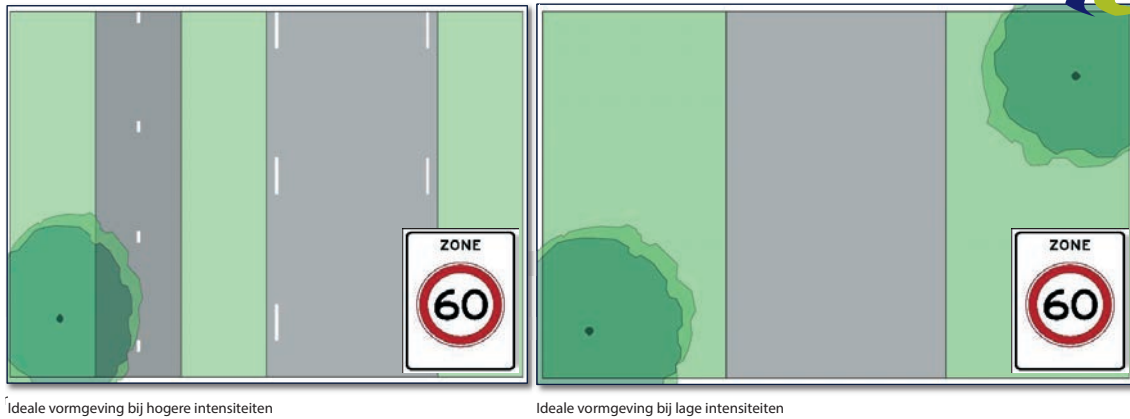
Figuur 33: Ideale/ minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom

Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom van Lochem geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Kenmerkend voor dit wegtype is de rijrichtingscheiding en de aanwezigheid van fietsvoorzieningen. In de ideale situatie gaat het hierbij om fysiek gescheiden rijstroken en vrijliggende fietspaden. In de minimale variant kan worden voorzien in ononderbroken asmarkering en fietsstroken. Als je kan parkeren langs deze weg, kan dit buiten de rijbaan in langspareervakken. Bij de minimale variant met fietsstroken zijn deze bij voorkeur door middel van schrikstroken gescheiden van de rijbaan.



Figuur 34: Ideale/ minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom



Figuur 35: Ideale inrichting erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

Op de erftoegangswegen in het buitengebied geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Van alle wegtypen is dit waarschijnlijk de weg met de minste richtlijnen en de meeste vrijheden. Het kan hierbij bij wijze van spreken gaan om karresporen en wegen van 2,5 meter breed, die één of enkele percelen ontsluiten en waarover zich nauwelijks verkeer over afwikkelt. Voor dit type erftoegangsweg is geen minimale vormgeving opgenomen. Bij erftoegangswegen buiten de bebouwde kom onderscheiden we wel twee wegtypen onderscheiden: type A en type B. Het grootste uiterlijke verschil is dat ETW A over het algemeen wat breder is en is voorzien van markering en ETW B niet. ETW A is voorzien van kantmarkering en voorzieningen voor fietsverkeer, op de rijbaan in de vorm van fietsstroken of als vrijliggende fietspaden. Dit is mede in verband met de hogere (auto en fiets) intensiteiten op dit type of aanwezigheid van landbouwverkeer.

Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

De laagste categorie binnen de bebouwde kom is de erftoegangsweg. Hierop geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hogere snelheden zijn niet gewenst vanwege de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en het feit dat de verschillende verkeerssoorten de weg delen.

Veel verschijningsvormen

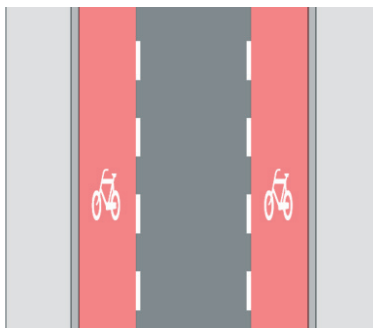
Op dit type weg gelden, zoals aangegeven, maar een deel van de basiseisen. Daardoor zijn meer verschijningsvormen mogelijk. Een aantal woonstraten heeft niet enkel een verblijfsfunctie maar ook een (lichte) ontsluitende functie. Ook dat draagt daaraan bij.

Erftoegangsweg type A (ETW A)

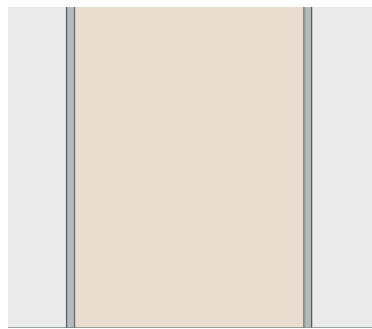
De inrichting van deze wegen vraagt extra aandacht, omdat er sprake is van een groot spanningsveld tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer.

De gemeente probeert ondanks de beperkte ruimte ETW type A wegen zo veilig mogelijk in te richten. Maatgevend is de kwetsbaarste of minst beschermde verkeersdeelnemer in de verkeersinteractie. Afhankelijk van de omgeving waarin de weg gelegen is, kan de toegestane maximale snelheid op erftoegangswegen type A variëren tussen de 50 en 30 km/uur. CROW en het Fietsberaad raden aan om de snelheid ETW type A aangewezen wegen op termijn te verlagen naar 30 km/uur. Dit proces gaat geleidelijk en is afhankelijk van het lokale draagvlak.

Idealiter heeft een ETW type A een rijloper met aan beide zijden een afdoende brede rode fietsstrook (2 m) en eventueel snelheidsremmende maatregelen (op kruispunten). Daarmee heeft deze inrichting veel overeenkomsten met de minimale inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg.



Figuur 36: ETW A met fietsstrook



Figuur 37: ETW B met en zonder fietssuggestiestrook

Erftoegangsweg type B (ETW B)

In tegenstelling tot een erftoegangsweg type A staat hier de verblijfsfunctie geheel centraal. ETW type B zijn vooral wegen met als centrale functie wonen, en ook winkelstraten of straten met gebouwen met sociale functies waar het verblijven centraal staat (denk aan een school). De snelheid die wordt toegestaan op een ETW type B is altijd maximaal 30 km/uur. In principe zijn er geen fietsvoorzieningen. De beoogde lage verkeersintensiteiten en lage snelheden van het verkeer maken maatregelen zoals fietsstroken overbodig. Als er toch behoefte is aan fietsvoorzieningen dan wordt eventueel gekozen voor creatieve oplossingen (ander bestratingspatroon of andere kleur). Het laatste komt vooral voort uit de wens op erftoegangswegen geen markering toe te passen.

Inpassen van hoofdfietsroutes

Ten aanzien van hoofdfietsroutes worden de volgende concrete ontwerpprincipes gehanteerd:

- Directheid: streefwaarde voor de maximale omrijdfactor (verhouding tussen de kortst mogelijke route en de hemelsbrede afstand) is 1,15.
- Doorstroming: voorrang bij het kruisen van erftoegangswegen en korte wachttijden bij het kruisen van gebiedsontsluitingswegen of gebiedsontsluitingswegen (ongelijkvloers, breed middeleneiland, rotonde of fietsvriendelijke verkeersregeling).
- Comfort: effen wegdek (bij voorkeur asfalt), verlichting, goede afwatering, opname in het gladheidbestrijding- (vegen en strooien) en onderhoudsprogramma.
- Veiligheid: duurzaam veilige oversteekvoorzieningen, gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn voorzien van vrijliggende fietspaden (> 2 meter in één richting, > 3,50 meter voor twee richtingen).
- Als een fietsroute onderdeel uitmaakt van een erftoegangsweg, bieden we binnen het fietsnetwerk bij voorkeur de volgende voorzieningen:
 - ETW met meer dan 4.000 mvt/etmaal en primaire of secundaire fietsroute: rode fietsstroken;
 - ETW met minder dan 4.000 mvt/etmaal en secundaire fietsroute: geen voorziening.

Als er over een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg een belangrijke gemeentelijke of provinciale fietsroute loopt, dan is vaak een aparte fietsvoorziening gewenst.

3.2. Herkenbaarheidskennmerken

De bovenstaande beschrijving van de basiseisen- en kenmerken voor de verschillende wegcategorieën is vertaald naar een lijst met de essentiële herkenbaarheids- en voorkeurskenmerken.

Wegvakken

Figuur 39 en 40 geven inzicht in de basiskennmerken voor wegvakken binnen en buiten de bebouwde kom. Bij het (her)inrichten van wegen zijn deze kenmerken ons uitgangspunt.

Toepassen herkenbaarheidskenmerken bij conflicterende belangen

Alles draait hierbij om veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten. Wanneer het niet mogelijk blijkt om alle conflicterende belangen te honoreren, gaan we na of conflicten kunnen worden beperkt. Bijvoorbeeld door bepaalde verkeerssoorten een andere route te geven waardoor de noodzaak van een 'separate' voorziening vervalt. En/of we onderzoeken de mogelijkheden om de mogelijke conflicten te beheersen via aanvullende maatregelen.

Essentiele herkenbaarheidskenmerken BIBEKO			
	GOW	ETW A	ETW B
Snelheid	50	50 (30)	30
Kantmarkering	Onderbroken kantmarkering (3-1, 10 cm breed) of trottoirband	Geen kantmarkering	Geen kantmarkering
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken BIBEKO			
Intensiteiten	> 4.000 evt /etmaal	2.500 – 5.000 myt /etmaal	< 3.000 myt /etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad	Rijbaan of fiets > 500 /etmaal: Fietsstroken	Rijbaan of fiets > 2000 /etmaal: Fietsstraat
Busroute	Ja	Ja	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	5,50m – 7,30m	5,80m – 6,50m	≥ 4,80m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt	Elementverharding
Parkeren	Niet	Langs de rijbaan	Op de rijbaan
OV-haltes	In de havens	Op de rijbaan	Op de rijbaan

Figuur 38: Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom

Essentiele herkenbaarheidskenmerken BUBEKO			
	GOW	ETW A	ETW B
Snelheid	80	60	60
Kantmarkering	Ja (3-1, 15 cm breed)	Ja, mits er geen fietsstroken aanwezig zijn (3-1, 10 cm breed)	Nee
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken BUBEKO			
Intensiteiten	> 4.000 evt /etmaal	2.000 – 5.000 myt /etmaal	< 2.500 myt /etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad	Fietspad of fietsstrook	Rijbaan
Busroute	Ja	Ja	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	7,50m	6,50m	5,00m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt	Asfalt
OV-haltes	In de havens	Op de rijbaan	Op de rijbaan

Figuur 39: Herkenbaarheidskenmerken buiten de bebouwde kom

Voorbeelden van beheersmaatregelen zijn:

- Teruggaan naar minimale maatvoering in het dwarsprofiel;
- Toevoegen van snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en/of kruispunten;
- Handhaving op rijsnelheden met aanvullende voorlichting;
- Lokaal aanpassen van de snelheidslimiet naar één snelheidsklasse lager.

Indien de minimale maatvoering, snelheidsremmende maatregelen of het terugbrengen van de maximumsnelheid onvoldoende veiligheid biedt en niet meer geloofwaardig en herkenbaar overkomt, dient teruggegaan te worden naar de eerste stappen waarbij alsnog de functie en wegcategorie heroverwogen dient te worden.

Bij alles geldt: **voorkomen** is beter dan **beperken** is beter dan **beheersen**.

Kruispunten

Voorrang op kruisingen volgens Duurzaam Veilig

De voorrangssituatie op kruispunten vanuit de Duurzaam Veilig filosofie gaat in de eerste plaats uit van de hiërarchie in de wegenstructuur. Alle wegbeherende instanties kwamen met elkaar in een convenant overeen (Startprogramma duurzaam veilig, december 1997), dat op alle kruispunten in wegen buiten de verblijfsgebieden (dus de stroom- en gebiedsontsluitingswegen) binnen en buiten de bebouwde kom de voorrang door middel van verkeersborden of andere infrastructurele maatregelen per locatie is geregeld.

Het convenant geeft aan dat de voorrang op gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen geregeld **moet** zijn. Deze voorrangsregeling door het realiseren van voorrangskruispunten of door het instellen van een voorrangsweg.

Voorrang op kruisingen volgens de wet

In juridische zin is de voorrangssituatie gekoppeld aan de maximum snelheid van de weg en niet aan de functie. Wanneer de functionele indeling van wegen met bijbehorende snelheden consequent wordt doorgevoerd dan hangt de voorrangssituatie samen met de functie van de weg.

Op wegen met een (zonale) snelheidslimiet van 30 km/uur mag de voorrang, behalve in enkele uitzonderings-situaties, niet worden geregeld. Met andere woorden, het is op dergelijke wegen niet toegestaan de borden B6 (RVV 1990) op de zijweg en de borden B3 en B4 of B5 (RVV 1990) op de hoofdrijbaan te plaatsen. Uitzonderingen hierop vormen de kruispunten met solitaire fiets- en bromfietspaden, kruispunten met hoofdfietsroutes die als zodanig herkenbaar zijn en die een ondergeschikte functie vervullen voor gemotoriseerd verkeer en kruispunten met bus-banen. Binnen 30 km/uur gebieden mag wel gewerkt worden met uitritconstructies, waarmee de 'voorrang' niet wordt geregeld maar de 'doorgang'. In dergelijke situaties hebben ook voetgangers voorrang. Ook het instellen van een voorrangsweg (bord B1 RVV 1990) is niet toegestaan op 30 km/uur wegen.

Aan de andere kant van het (snelheids)spectrum, op auto(snel)wegen, moet de voorrang juist worden geregeld door middel van de aanduiding voorrangsweg. Op alle overige wegen met een hogere snelheidslimiet dan 30 km/uur **mag** van de wetgever de voorrang worden geregeld. De aanduiding voorrangsweg is echter niet toegestaan op wegen met een (zonale) snelheidslimiet van 60 km/uur. Volgens hoofdstuk 2 "Verkeersborden" (paragraaf 2 Algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) van het BABW mag op wegen met een maximum snelheid van 60 km/uur de voorrang wel worden geregeld, maar mag er geen sprake zijn van een voorrangsweg. Met andere woorden 60 km/uur wegen kunnen alleen worden voorzien van voorrangskruispunten.

Uitgangspunten vormgeving kruispunten

De uitwisseling van verkeer vindt vooral plaats op de kruispunten. Hier vinden dan ook de meeste conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers plaats.

Een duurzaam veilig ingericht netwerk gaat op een consequente manier om met conflicterende verkeersbewegingen. Het verlenen of krijgen van voorrang volgt logisch uit de inrichting van de weg. Principe afspraken helpen bij een logische inrichting.

De gemeente Lochem hanteert de volgende uitgangspunten bij het vormgeven van kruispunten:

- Verkeer dat op een gebiedsontsluitingsweg rijdt, krijgt voorrang op verkeer op een erftoegangsweg;
- Verkeer dat op een ETW type A rijdt, krijgt voorrang op verkeer op een ETW type B;
- Erftoegangswegen type B die elkaar kruisen worden als gelijkwaardig kruispunt ingericht;

- Een regionale snelfietsroute die een gebiedsontsluitingsweg kruist, kruist bij voorkeur ongelijkvloers;
- Een hoofdfietsroute heeft bij voorkeur voorrang op verkeer op een erftoegangsweg.

Niet alle typen kruispunten en aansluitingen komen bij alle wegcategorieën voor of zijn vanuit verkeersveiligheid gewenst. Daarnaast zijn kruispunten en kruisingen mogelijk met solitaire fietsroutes of busbanen. In figuur 41 zijn voor alle mogelijke combinaties de voorkeursoplossing opgenomen.

Kruisingen	GOW	ETW A	ETW B
GOW	<u>Rotonde / VRI</u>	Vorrangskruispunt GOW in de voorrang	Vorrangskruispunt GOW in de voorrang
ETW A	Vorrangskruispunt GOW in de voorrang	Vorrangskruispunt	<u>Vorrangskruispunt /</u> uitritconstructie ETW A in de voorrang
ETW B	Vorrangskruispunt GOW in de voorrang	<u>Vorrangskruispunt /</u> uitritconstructie ETW A in de voorrang	Gelijkwaardig
Regionale snelfietsroute	Ongelijkvloers	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Hoofdfietsroute	Fiets uit de voorrang	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Snelheidsbeperkende maatregelen	Beperkt, alleen bij kruispunten	Ja	Ja

Figuur 39: Voorkeursoplossingen kruispunten

Inrichting van bedrijventerreinen

Belangrijk is om vast te stellen dat bedrijventerreinen wezenlijk anders functioneren dan overige woon- en werkgebieden in de gemeente. En dus ook andere eisen stellen aan de weginrichting. De ruimtebehoefte van grote voertuigen is op bedrijventerreinen maatgevend voor de inrichting en vormgeving van de infrastructuur. Grote voertuigen zijn nodig voor bevoorrading maar ook voor afzet van goederen. Vanwege de grootte van de voertuigen is voor een vlotte en zorgvuldige afwikkeling op een bedrijventerrein veel manoeuvreerruimte noodzakelijk.

De scheiding tussen openbare weg en privéterrein van de bedrijven is veelal onduidelijk. De bedrijfsvoering op het bedrijventerreinen geschiedt veelal gedeeltelijk op de openbare weg: laden en lossen met vorkheftrucks die de openbare weg opdraaien met pallets en andere goederen dan wel het tijdelijk parkeren van stapels pallets, containers of andere zaken. Dit is nodig om het dagelijks werk van de bedrijven te kunnen uitvoeren.

Voor het goed functioneren van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem dient functie, vormgeving en gebruik goed op elkaar afgestemd te zijn. Voor bedrijventerreinen is het gebruikelijk om het gebruik als uitgangspunt te nemen, en daarop de functie en vormgeving aan te sluiten. Dit is wezenlijk anders voor woongebieden, waarbij de inrichting is gericht op het langzaam verkeer en het autoverkeer en waarbij het gebruik makkelijker de toegekende functie en vormgeving kunnen volgen. Vanwege het grote verschil in massa zal op bedrijventerreinen eerder gekozen worden voor aanvullende fietsvoorzieningen om de fietser goed te beschermen. Een snelheid van 30 km/uur is voor veel vrachtwagenchauffeurs een oncomfortabele snelheid omdat vrachtwagens bij deze snelheid gaan schokken.

Voorgesteld wordt om bij bedrijventerreinen een snelheid van 50 km/uur toe te passen. Indien er fietsverkeer aanwezig is, dient in principe bij een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer een fietsstrook te worden aangeboden. Bij hogere intensiteiten (>2.500 mvt/etmaal) is een vrijliggend fietspad het uitgangspunt. De wegbreedte is onder meer afhankelijk van het eventueel gebruik van de weg voor laden en lossen. Indien de intensiteiten niet te hoog zijn is een wegbreedte van 7 meter afdoende (exclusief ruimte voor eventuele fietsvoorzieningen).

Verticale snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus dienen niet te worden toegepast. Het remmen van de snelheid kan wel plaatsvinden via versmallingen en chicanes.



Postbus 17, 7240 AA Lochem
T (0573) 28 92 22

info@lochem.nl
www.lochem.nl

