

# Inventarisatienota Fietsplan Lochem 2024

Fietsplan | Gemeente Lochem



# Inventarisatienota Fietsplan Lochem 2024

Projectnummer:	23.0178
Datum:	8 juli 2024
Status:	Definitief
Auteur(s)	E. Kloezen & M. Bentum   BonoTraffics

## Aanleiding

De gemeente Lochem heeft in 2022 het Mobiliteitsplan 2022-2030 vastgesteld. Fietsen heeft een belangrijke plek in het Mobiliteitsplan gekregen. De gemeente Lochem zet de komende jaren in het op het stimuleren van fietsgebruik en het verbeteren van het fietsnetwerk.

In het Mobiliteitsplan is de hoofdambitie van de gemeente Lochem voor de fiets opgenomen:

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

## De opgave

Om verdere invulling te geven aan de ambities op het gebied van fietsen, wil de gemeente Lochem als aanvulling op het Mobiliteitsplan een fietsplan opstellen. De gemeente Lochem heeft BonoTraffics benaderd om samen met de gemeente een fietsplan op te stellen.

## Proces

Het proces om te komen tot een Fietsplan gemeente Lochem is onderverdeeld in de volgende fasen

### Fase 1: Verkenning

Uitvoeren van een brede verkenning van het actuele beleid en de situatie op straat (zowel utilitair als recreatief).

### Fase 2: Participatie

Stakeholders, ondernemers en inwoners worden bevraagd naar knelpunten en wensen inzake het fietsnetwerk.

### Fase 3: Beleidsvorming

Er wordt een toekomstbeeld geschetst voor het fietsverkeer in de gemeente Lochem, op basis van de diverse bouwstenen die zijn verzameld.

## Leeswijzer

In deze rapportage staan de resultaten van de verkenning (fase 1) en participatie (fase 2) weergegeven. Hiermee geldt deze rapportage als bouwsteen en achtergrond voor het te vormen fietsbeleidsplan.

In de opbouw van deze rapportage worden allereerst de thema's benoemd, dit is het resultaat van de analyse en vormt de fundering voor de beleidsvorming. In de opeenvolgende hoofdstukken worden de relevante beleidskaders, relevante richtlijnen, verkeersveiligheidsanalyse, relevante ruimtelijke ontwikkelingen, de positie van de gemeente Lochem in de meest recente Fietsgemeente verkiezing, fietstellingen in de gemeente, het resultaat van het veldonderzoek, bevindingen uit bijeenkomsten met stakeholders en de enquêteresultaten behandeld. Afgesloten wordt met bijlagen.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Thema's</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Beleidskaders</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Richtlijnen en vormgeving</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>Verkeersveiligheid</b>	<b>23</b>
<b>5</b>	<b>Ruimtelijke ontwikkelingen</b>	<b>32</b>
<b>6</b>	<b>Fietsgemeente</b>	<b>35</b>
<b>7</b>	<b>Fietstellingen</b>	<b>39</b>
<b>8</b>	<b>Veldverkenning</b>	<b>41</b>
<b>9</b>	<b>Stakeholders</b>	<b>43</b>
<b>10</b>	<b>Enquête</b>	<b>50</b>
<b>11</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>55</b>





# 1 Thema's

Op basis van de inventarisatie, analyse van onderzoeksresultaten en de wensen van de gemeente Lochem zijn 6 hoofdthema's voor het het beleidsdeel van het Fietsplan Lochem gedefinieerd, namelijk:

1. Verkeersveiligheid
2. Ontbrekende fietsvoorzieningen
3. Onderhoud
4. Fiets & ruimtelijke ontwikkelingen
5. Veilig stallen & overstappen
6. Recreatie

Op de hierna volgende pagina's wordt ieder thema toegelicht. Daarbij wordt, indien daar sprake van is, ook aangegeven welke sub-thema's er zijn. De thema's volgen zoals gezegd uit de inventarisatie en analyse, waarvan de verschillende onderdelen te vinden zijn in deze rapportage (hoofdstukken 2 t/m 10).





# Thema 1: Verkeersveiligheid

## Jongeren en ouderen

Uit ongevalsgegevens blijkt dat veel jongeren en ouderen betrokken zijn bij fietsongevallen. Fietsongevallen waarbij ouderen zijn betrokken hebben vaker letsel als gevolg of hebben zelfs een dodelijke afloop.

## Snelheid gemotoriseerd verkeer

Uit de enquête blijkt dat de snelheid van gemotoriseerd verkeer vaak als probleem wordt gezien in relatie tot de verkeersveiligheid van fietsers. Niet overal is het wenselijk of mogelijk om vrijliggende voorzieningen voor fietsers te realiseren. Daar waar dit niet mogelijk is moet aandacht zijn voor het beperken van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

## E-bikes/speedpedelecs

Gebruikers van e-bikes (en naar verwachting ook speedpedelecs) zijn vaker betrokken bij ongevallen. Tevens hebben deze ongevallen vaker letsel als gevolg. Steeds meer mensen gebruiken een e-bike. Om te voorkomen dat het aantal ongevallen binnen deze groep gebruikers door blijft stijgen, moet hier specifiek aandacht voor komen.

## 50 km/u wegen

Uit de ongevalsgegevens blijkt dat er veel ongevallen plaatsvinden tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. Daarnaast blijkt dat in de gemeente Lochem fietsers en gemotoriseerd verkeer op 50 km/u wegen nog relatief vaak gebruik maken van dezelfde ruimte. Dit is met het oog op verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig) niet wenselijk. Dit wordt tevens bevestigd door de resultaten vanuit de enquête en de betrokken stakeholders.

## Centrum Lochem

In de enquête wordt het centrum van Lochem, in relatie tot verkeersveiligheid, vaak genoemd. Respondenten geven aan dat oversteken lastig is, er teveel verkeer rijdt, het onoverzichtelijk is en dat de voorrangssituaties onduidelijk zijn of dat er geen voorrang wordt verleend. Respondenten wijzen hierbij veelal de wegen direct rondom het centrum aan, zoals bijvoorbeeld de Nieuwstad, Graaf Ottoweg, Prins Bernhardweg en de Julianaweg.

Uit de fietstellingen blijkt tevens dat deze wegen veel worden gebruikt door fietsers. Ook vinden er relatief veel fietsongevallen plaats op deze wegen.

## Landbouwverkeer

In het gesprek met de stakeholders kwam naar voren dat er in de gemeente een probleem is met betrekking tot landbouwverkeer en fietsers. De gemeente Lochem is een gemeente met veel landbouwverkeer, maar ook met veel fietsers. Daar waar deze twee modaliteiten gebruik (moeten) maken van dezelfde ruimte, wordt dat als onveilig en ook onwenselijk ervaren.



# Thema 2: Ontbrekende fietsvoorzieningen

## Vrijliggende fietsvoorzieningen

Gemeente Lochem heeft een uitgebreid fietsnetwerk. Het fietsnetwerk van de gemeente lijkt redelijk compleet, kijkend naar de resultaten van de enquête en de gesprekken met stakeholders.

In de enquête is ook gevraagd of er nog ontbrekende fietsvoorzieningen zijn in de gemeente. Volgens de respondenten zijn deze op een aantal locaties aanwezig. Het gaat hierbij over het algemeen over het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen langs wegen waar op dit moment fietsers en gemotoriseerd verkeer nog gebruik maken van dezelfde ruimte.

Uit de ongevals cijfers blijkt dat een aanzienlijk deel van de ongevallen plaatsvinden op locaties waar fietsers geen eigen voorziening hebben en gebruik maken van dezelfde ruimte als het gemotoriseerde verkeer.



# Thema 3: Onderhoud

## Staat van het onderhoud

Uit de verkenning komt naar voren dat de staat van het onderhoud over het algemeen goed is, met uitzondering van een aantal wegen in het buitengebied. Uit de enquête komt echter een ander beeld naar voren, er springen een drietal locaties uit waar volgens de respondenten het onderhoud ondermaats is, namelijk:

- ▶ Fietspad Damlaan (Eefde)
- ▶ Albert Hahnweg (Lochem)
- ▶ Lochemsebrug (Lochem)

## Quick wins

Zowel uit de verkenning als uit de enquête komen een aantal locaties naar voren waar het onderhoud ondermaats is. De gemeente heeft de wens uitgesproken om daar waar mogelijk quick wins uit te voeren.



# Thema 4: Fiets & ruimtelijke ontwikkelingen

## Woningbouwontwikkelingen

In de gemeente vinden veel woningbouwontwikkelingen plaats. Bij de ontwikkeling van bouwlocaties moet aandacht zijn voor goede fietsbereikbaarheid. Op dit moment sluit het huidige fietsnetwerk bijvoorbeeld niet aan op de woningbouwontwikkeling Lochem-Oost.

Bij de woningbouwontwikkelingen in Harfsen, Gorssel en Eefde is de fiets maar beperkt concurrerend met de auto, gezien de ligging van de ontwikkellocaties.

In mobiliteitsplan van de gemeente staat opgenomen dat de gemeente wil inzetten op stimuleren van schone vormen van vervoer. Dit wordt tevens onderstreept in het coalitieakkoord.

## Bedrijven

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen speelt de fiets op dit moment een beperkte rol. Zo bleek uit de stakeholdersbijeenkomst en ook uit de enquête dat de beperkte fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen mogelijk een obstakel kunnen zijn voor werknemers om per fiets naar het werk te gaan.

Op basis van CBS-data weten we dat de gemiddelde woon-werkafstand in de Achterhoek relatief kort is, circa 8,5 kilometer.

Een afstand die gezien wordt als fietsafstand. Het inzetten op verbetering van de fietsvoorzieningen op en naar bedrijventerreinen kan bijdragen aan meer duurzame woon-werk bewegingen.

# Thema 5: Veilig stallen & overstappen

## Centrum Lochem

Uit de enquête blijkt dat er behoefte is aan meer stallingsmogelijkheden voor fietsen in het centrum van Lochem. Een deel van de respondenten heeft de wens om stallingen te realiseren in het centrum en een deel wenst het stallingen te realiseren bij de randen van het centrum. Deze verdeeldheid is tevens aanwezig bij de stakeholders. Een deel wil fietsen in het centrum mogelijk maken en faciliteren en een deel wil de fiets juist zoveel mogelijk uit het centrum weren.

## Fietsenstalling station Lochem & bushaltes

Tijdens het overleg met stakeholders kwam naar voren dat er in de kernen buiten Lochem behoefte is aan stallingsvoorzieningen bij bushaltes. In Lochem is voornamelijk behoefte aan het optimaliseren van de fietsenstalling bij het station van Lochem. Bijvoorbeeld kan worden gedacht aan een bewaakte fietsenstalling en ruimere stallingsplaatsen, zodat ook ander soortige fietsen kunnen worden gestald.

## Elektrische fietsen

In de enquête geeft een aantal respondenten aan dat het fietsgebruik kan worden bevorderd door het realiseren van elektrische fietsen. De ervaring van de gemeente is dat elektrische oplaadpunten voor fietsen niet goed worden gebruikt en dat gebruiker van elektrische fietsen vooral hun fiets thuis of bij een horecagelegenheid opladen. Kansen hiervoor liggen naar verwachting dus voornamelijk bij de markt, eventueel samen met de gemeente.

## Inrichtingseisen

Tijdens de stakeholdersbijeenkomst is een aantal keer genoemd dat fietsenstallingen voldoende ruim moeten zijn. Tevens is de wens stallingen zoveel mogelijk te concentreren en een herkenbare inrichting mee te geven. Bij het opstellen van inrichtingseisen moet tevens rekening worden gehouden met verschillende soorten fietsen, als elektrische fietsen en bredere fietsen als bakfietsen. Daarnaast is het voor de stakeholders belangrijk dat fietsen veilig gestald kunnen worden, bijvoorbeeld door te zorgen dat de fiets eenvoudig ergens aan vast kan worden gezet.



# Thema 6: Recreatief

## Fietspaaltjes

Er is nog een aantal fietspaaltjes aanwezig op het fietsnetwerk van de gemeente Lochem. Het merendeel van deze fietspaaltjes is nog niet ingericht conform de richtlijnen. De paaltjes die niet voldoen aan de richtlijnen staan in de meeste gevallen op fietspaden die behoren tot het recreatieve fietsnetwerk.

## Recreatieve voorzieningen

In de enquête is aan de respondenten gevraagd naar ontbrekende recreatieve voorzieningen, zoals bijvoorbeeld bankjes of prullenbakken. Hieruit komen niet één of meerdere locaties naar voren waar een sterke wens is voor recreatieve voorzieningen.

Vanuit de stakeholders is er wel de wens om aan te slag te gaan met recreatieve voorzieningen. De stakeholders gaven echter ook aan dat niet op ieder punt voorzieningen noodzakelijk zijn en dat vooral gekozen moet worden voor kwaliteit. Recreatieve voorzieningen kunnen bijvoorbeeld gerealiseerd worden op fietsknooppunten of juist op mooie en bijzondere locaties. De VVV geeft aan ideeën te hebben op welke locaties extra voorzieningen getroffen kunnen worden.

## Richtlijnen

De gemeente Lochem heeft een uitgebreid netwerk aan recreatieve fietspaden. Op dit moment worstelt de gemeente met de inrichting van deze paden. De gemeente heeft de wens om in het fietsplan richtlijnen voor recreatieve fietsvoorzieningen op te nemen. In deze richtlijnen moet bij voorkeur ook worden opgenomen hoe om te gaan met zandwegen- en paden.

## 2 Beleidskaders

Het fietsbeleidsplan heeft raakvlakken met andere beleidsplannen. In dit hoofdstuk worden doelstellingen uit relevante beleidsplannen van het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeente Lochem benoemd. Deze doelstellingen voeden onder andere het fietsbeleidsplan van de gemeente Lochem.

### Landelijk beleid

#### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

Hierin staan de ambities van het ruimtelijke beleid en mobiliteitsbeleid voor Nederland tot in 2040. Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij degene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en komt de gebruiker centraal te staan.

*Doelstelling: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden.*

#### Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig heeft bijgedragen aan afname van aantal verkeersslachtoffers. Toch vallen er jaarlijks nog honderden verkeersdoden en raken meer dan 20.000 mensen gewond. Daarnaast hebben diverse ontwikkelingen invloed op het verkeerssysteem. Daarom is het tijd om Duurzaam Veilig opnieuw kritisch tegen het licht te houden. Deze geactualiseerde visie noemen we 'Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030', ook wel DV3. DV3 is het kader voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. De uitwerking van DV3 geeft onder meer vijf vernieuwde verkeersveiligheidsprincipes van Duurzaam Veilig.

Vijf hernieuwde veiligheidsprincipes Duurzaam Veilig:

1. Functionaliteit van wegen
2. (Bio)mechanica (afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer)
3. Psychologica (afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers)
4. Effectief belegde verantwoordelijkheid
5. Leren en innoveren in het verkeerssysteem

*Doelstelling: Werken aan een maximale verkeersveiligheid voor iedereen, met nul verkeersdoden als ultieme ambitie.*

#### Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 kan worden gezien als een uitwerking van Duurzaam Veilig. Het SPV2030 volgt in grote lijnen 3 fases:

Fase 1: Introductie en start. Provincies en gemeenten gaan de risico's op het wegennet in kaart brengen en de eerste risicoanalyses uitvoeren. Op basis daarvan stellen alle regionale partners een gezamenlijk uitvoeringsprogramma op met concrete maatregelen om belangrijkste risico's aan te pakken.

Fase 2: Ervaren, leren en evalueren. Samen met regionale partners worden meetbare risico-indicatoren geformuleerd, beleidsplannen gemaakt en maatregelen uitgevoerd.

Fase 3: Bijstellen en professionaliseren. Na een evaluatie in 2025 wordt bekeken of en hoe het SPV 2030 moet worden bijgesteld.

*Doelstelling: Nul verkeersdoden in 2050.*



## Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Nederland staat voor een groot aantal maatschappelijke uitdagingen waarvoor de fiets een oplossing biedt. Om de fiets beter te gaan benutten is een forse ontwikkeling van de fietsnetwerken, fietsenstallingen en fietsstimulering nodig. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wil zorgen dat de fiets, naast de auto en het openbaar vervoer, als gelijkwaardige modaliteit meegenomen wordt bij de beslissingen op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke inrichting, op landelijk, regionaal en lokaal niveau, zowel in stedelijk als landelijk gebied.

*Doelstelling: Het geven van een krachtige impuls aan het fietsverkeer met als gezamenlijke\* doelstelling om voor 2027 het fietsgebruik met 20% te laten groeien.*

\* Met gezamenlijk wordt bedoeld op het rijk, provincies, vervoerregio's, en gemeenten samen met maatschappelijke partners.



## Provinciaal beleid

### Omgevingsvisie Gaaf Gelderland

In 2050 is Gelderland klimaatneutraal. Dit wordt bereikt door grootschalige besparing en opwekking uit verschillende duurzame bronnen van energie. Daarnaast wordt innovatie gestimuleerd en worden bewezen technieken uitgerold. Het tussendoel is dat in 2030 55% broeikasreductie is gerealiseerd.

In 2050 is de groei van mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.

*Doelstelling: In 2050 is Gelderland klimaatneutraal en wordt de groei van mobiliteit op een slimme manier opgevangen.*

### Koers Ruimte en Leefomgeving

Deze nota gaat over de druk op de ruimte en de leefomgeving van Gelderlanders en hoe daar op een goede manier mee om te gaan. In de Koers Ruimte en Leefomgeving wordt beschreven dat de opgaven waarvoor Gelderland staat onderling sterk samenhangen en dikwijls samenkomen in dezelfde leefomgeving.

De ambitie is dat mensen zich in Gelderland veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal kunnen verplaatsen. Het mobiliteitsnetwerk bepaalt mee waar het mogelijk en wenselijk is om te bouwen. Er wordt zoveel mogelijk nabij OV hubs en stations gebouwd om bestaande capaciteit maximaal te benutten.

*Doelstelling: Bestaande infrastructuur als vertrekpunt.*

### Visie voor bereikbaar Gelderland

Iedere Gelderlander is bereikbaar en beschikt over mogelijkheden om zijn woon, werk-en recreatiebehoeften in te vullen. Bereikbaarheid vormt een voorwaarde om te kunnen wonen, voor het vestigen van bedrijven, de energietransitie en nadere doelen uit onze omgevingsvisie zoals biodiversiteit, circulaire economie en klimaatadaptatie.

*Bouwstenen van bereikbaar Gelderland zijn:*

- *Realiseren kwalitatief hoogwaardige bus op de juiste locaties*
- *Inzetten op de fiets op korte afstanden*
- *Optimaliseren capaciteit op langere afstanden*
- *Versterken van goederenvervoer*
- *Bevorderen verkeersveiligheid*

## Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Gelderland

In de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid staan een viertal doelen omtrent verkeersveiligheid opgenomen.

*Doelen:*

- *Verbeteren veiligheid en doorstroming op provinciale infrastructuur*
- *Verbeteren veiligheid en doorstroming fiets op gemeentelijke infrastructuur*
- *Verbeteren verkeersveilig gedrag Gelderse verkeersdeelnemers*
- *Regierol: kennis, innovatie, netwerk, onderzoek en risico ontwikkeling*



### Coalitieakkoord provincie Gelderland 2023-2027

Deelnemen aan het verkeer moet veilig zijn. Om ook op de langere termijn de verkeersveiligheid te blijven verbeteren, is een gezamenlijke aanpak nodig. Deze aanpak moet tevens meer transparant zijn, zodat inwoners zien en snappen welke informatie wordt gebruikt en welke aandacht er is voor veiligheid in hun omgeving.

Gelderland werkt toe naar een goed netwerk van (snel)fietspaden en kiest ervoor om te investeren op die plekken die voor het netwerk essentieel zijn.

*Doelstelling: Deelnemen aan het verkeer in Gelderland moet veilig zijn.*

*Doelstelling: Gelderland is en blijft bereikbaar, ook op de lange termijn.*

### Kadernota Gaan voor Gelderland

Focussen op de kwaliteit van het bereikbaarheidsnetwerk, met als focus voorzien in mobiliteit zodat mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal kunnen verplaatsen.

*Doelstelling: Veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal verplaatsen in Gelderland.*

### Fietsvisie Regio Stedendriehoek 2012

De Regio Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer en Zutphen) ligt centraal op een kruispunt van wegen en spoorwegen. Het fietsbeleid van de Regio Stedendriehoek richt zich op het versterken van de regio. De fiets levert daar een bijdrage aan door de sterke punten van de fiets te benutten en te benadrukken.

*Doelstelling: Het verbeteren van de bereikbaarheid van steden, het versterken van de recreatieve aantrekkelijkheid, het verbeteren van de woonkwaliteit en het verbeteren van de leefbaarheid van steden en dorpen.*

Op dit moment is de Regio Stedendriehoek bezig met het opstellen van een nieuwe fietsvisie. De ontwikkeling hiervan loopt gelijk op met het opstellen van het fietsplan gemeente Lochem. De doelstellingen en inhoud wordt op elkaar afgestemd voor zo doelmatig en functioneel mogelijke beleidsuitvoering.



## Gemeentelijk beleid

### Mobiliteitsplan samen op weg

De gemeente Lochem heeft op het gebied van mobiliteit 4 ambities:

#### 1. Veilig, leefbaar en gezond

Het (landelijke) Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 streeft naar een proactief beleid om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul. De gemeente Lochem zet in op eenduidige ordening en inrichting van het wegennet, veilig fietsen binnen en buiten de bebouwde kom en een voorzetting van de inzet op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

*Doelstelling: realiseren van een veilig wegennet en het stimuleren van schone vormen van vervoer die minder hinder geven.*

#### 2. Bereikbaar in balans

De bereikbaarheid van voorzieningen in Lochem is belangrijk. Voor de langere afstanden, vrachtverkeer en gecombineerde ritten is en blijft de (vracht)auto een belangrijk en onmisbaar vervoersmiddel. Er is een goede balans nodig tussen de bereikbaarheid voor voetganger, fiets, auto, openbaar vervoer en mogelijke nieuwe vormen van mobiliteit.

De focus moet niet alleen liggen op de knooppunten of het centrum, maar ook op de verbindingen tussen wijken zelf en tussen de kernen onderling.

*Doelstelling: Goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen voor alle doelgroepen.*

#### 3. Duurzaam en klimaatbestendig

Een groeiend deel van het Lochemse autobezit is duurzaam. Maar er kunnen en moeten nog grote stappen gezet worden. Het feit is dat het overgrote deel van de verplaatsingen hooguit 15 kilometer lang is, biedt kansen om de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente kracht bij te zetten. Voor de gemeente ligt de uitdaging bij de transitie naar een nieuw mobiliteitssysteem. In een duurzaam mobiliteitssysteem zijn uitstoot en energiegebruik van verkeer en vervoer geminimaliseerd, is er ruimte voor groene mobiliteitsvormen en maken inwoners duurzame mobiliteitskeuzes.

*Doelstelling: Het bewustzijn bevorderen door gebruik van duurzame, schone en gezonde vervoerswijzen zoals lopen, fiets, (elektrisch) openbaar vervoer en de elektrische auto.*

#### 4. Een mooi en slim ruimtegebruik

De gemeente wil ook in de toekomst een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving bieden. Mobiliteit vraagt ruimte, maar kan ook ruimtewinst opleveren door bijvoorbeeld in te zetten op vervoermiddelen die minder ruimte nodig hebben. Binnen de kaders (ruimte, middelen, beheer en onderhoud, leefbaarheid etc.) en naast de ambities (veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid) proberen we tot plannen te komen die extra kwaliteit toevoegen aan de omgeving.

*Doelstelling: Streven naar een mooie, sociale en leefbare openbare ruimte.*

### Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van de gemeente Lochem omvat alle wegen en paden die we openstellen voor het fietsverkeer. De gemeente onderscheidt een aantal wegen en paden die fietsers intensief gebruiken. Deze zijn gekenmerkt als primaire of secundaire fietsroute. Voor een groot deel vormen de primaire fietsroutes de verbindingswegen tussen de verschillende kernen. Aanvullend zijn er secundaire fietsroutes. Dit zijn lokale fietsroutes bijvoorbeeld naar voorzieningen. Deze verwerken minder fietsers. Op pagina 19 is het fietsnetwerk van de gemeente Lochem afgebeeld.



### Coalitieakkoord 2022-2026

Het college heeft aangegeven fietsgebruik te willen stimuleren en zet zich in om uiterlijk in 2026 fietsgemeente van Nederland te zijn. Daarnaast is de inzet van het college om Lochem als onderdeel van de Achterhoek op de Nederlandse en buitenlandse kaart te zetten als plek om te genieten van rust, natuur, cultuur en sportieve uitdagingen. Het college wil investeren in de kwaliteit van bestaande voorzieningen van o.a. fiets- en wandelpaden.

*Doelstelling: Fietsgebruik stimuleren.*

*Doelstelling: Uiterlijk in 2026 fietsgemeente van Nederland.*

### Beleidsplan verlichting

Wat betreft verlichting hanteert de gemeente Lochem de volgende uitgangspunten:

**Recreatieve fietspaden:** Deze worden niet verlicht. Als er verlichting staat, dan wordt deze aan het einde van hun levensduur in principe verwijderd als na onderzoek blijkt dat deze verlichting niet nodig is.

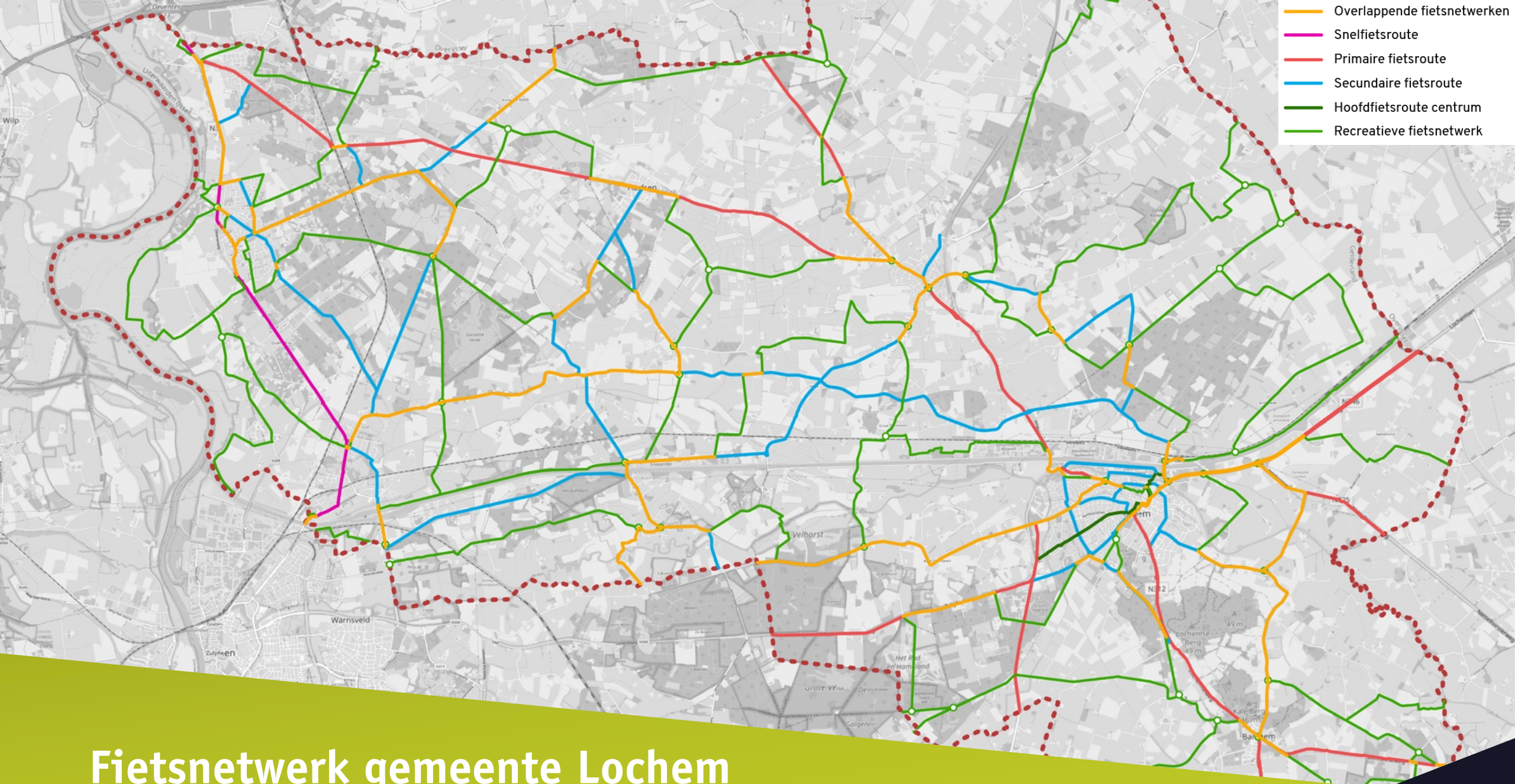
**Doorgaande fietspaden:** Deze worden alleen verlicht als ze binnen de bebouwde kom liggen en de paden gezien worden als hoofdfietsroute.

### Motie Slimme Verlichting 19 juni 2023

Verzoek aan het college het onderzoek naar het verbeteren van het fietsnetwerk uit te breiden met een onderzoek naar de kosten en mogelijkheden om de fietspaden van de gemeente Lochem te verlichten en voor deze verlichting van fietspaden gebruik te maken van duurzame oplossingen als bijvoorbeeld slimme LED verlichting met bewegingsdetectoren.







# Fietsnetwerk gemeente Lochem



# Wat valt op?

## Stimuleren fietsgebruik

Uit alle beleidsplannen blijkt de wens om fietsen te stimuleren. Dit omdat fietsen een duurzame verplaatsingsmethode is en omdat het ook gezond is. In veel beleidsplannen wordt de potentie van de fiets op afstanden tot circa 7,5 kilometer benadrukt en tevens aangegeven dat de e-bikes deze potentie vooral vergroten. De fiets wordt daarmee voor langere afstanden ook een interessant alternatief voor woon-werkverkeer. De fiets als belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van wijken en dorpen wordt ook belangrijk gevonden.

## Verbeteren verkeersveiligheid

Gelijktijdig blijkt uit de beleidsplannen dat er een grote opgave ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid en ook specifiek fietsveiligheid. De eenzijdige ongevallen en ongevallen waarbij ouderen betrokken zijn vragen specifieke aandacht.





### 3 Richtlijnen en vormgeving

Verschillende fietspaden hebben verschillende richtlijnen. In dit hoofdstuk worden de landelijke richtlijnen en de gemeentelijke richtlijnen weergegeven. De tabellen op deze en hiernavolgende pagina bevatten de richtlijnen zoals opgesteld door het kennisinstituut CROW

#### Richtlijnen CROW

Solitair fietspad	
Spitsuur intensiteiten (fts/h)	Minimumbreedte pad
0-50	1,50m <sup>1</sup>
50-150	2,50m <sup>1</sup>
150-250	3,50m
>350	4,50m

Solitair fiets-/bromfietspad	
Spitsuur intensiteiten (fts/h)	Minimumbreedte pad
0-50	2,00 m
50-100	3,00 m
100-300	4,00 m
>300	5,00 m

Snelle fietsroute – gescheiden rijrichting	
Basisbreedte rijloper bij fietsverkeer in een richting	3,00 m
Middenbermbreedte	>0,5 m
Toeslag bij hoge band of beplanting	+ 0,5 m
Totaal	>7 m



Snelle fietsroute - verkeer in twee richtingen	
Basisbreedte rijloper	4,00 m
Toeslag hoge band of beplating	+ 0,5 m
Toeslag hoge intensiteiten of grote snelheidsverschillen (Bromfietsers)	+ 0,5 tot 1,0 m
Reductie lage intensiteit, maar niet bij grote snelheidsverschillen	-0,5 tot 1,0 m

Fietsstrook	
Breedte fietsstrook 2,00-2,25 m (minimaal 1,70) exclusief markering	

Fietspaaltjes	
Lengte inleidende markering > 10,00 m	
Tussen twee paaltjes moet 1,60 m zitten	
Pas altijd inleidende ribbelmarkering toe. De markering en de trillingen waarschuwen de onoplettende fietser voor het paaltje.	

Vrijliggend fietspad			
Enrichtings pad		Tweerichtings pad	
Spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	Breedte	Spitsuurintensiteit in twee richtingen (fts/h)	Breedte
0-150	2,00 m	0-50	2,50 m
150-750	2,50 - 3,00m	50-150	2,50 - 3,00 m
>750	3,50 - 4,00	150 - 350	3,50 - 4,00 m
		>350	4,50 m

Vrijliggend fiets-/bromfietspad			
Enrichtings pad		Tweerichtings pad	
Spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	Breedte	Spitsuurintensiteit in twee richtingen (fts/h)	Breedte
0-150	2,00m	0-50	2,50m
75-375	3,00m	50-150	3,00m
>375	4,00m	150-300	4,00m
		>300	5,00m

## Uitgangspunten gemeente Lochem

- ▶ Op verkeersaders wordt fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer. In verblijfsgebieden ligt de snelheid lager en is menging van verkeer mogelijk.
- ▶ Het toepassen van voorzieningen is afhankelijk van de functie van de weg. Lochem wil zoveel mogelijk massa- en snelheidsverschillen voorkomen.
- ▶ Op erftoegangswegen type B past de gemeente in principe geen fietsvoorzieningen toe. Belangrijk: de gemeente heeft geen fietspaden op daar waar nu vrijliggende fietspaden liggen.
- ▶ Fietspaden worden zoveel mogelijk uitgevoerd in asfaltverharding en voldoen wat betreft breedte en inrichting aan landelijk geldende richtlijnen.
- ▶ Primaire en secundaire fietsroutes liggen bij voorkeur in de voorrang, maar dit is geen vereiste.
- ▶ Op kruispunten zorgen we voor voldoende zicht van de automobilist op de fietser.
- ▶ We creëren meer ruimte voor de fiets, ook als dat ten koste gaat van de auto (uitgezonderd stroom- en gebiedsontsluitingswegen)

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

Bron: Mobiliteitsplan Lochem, 2022

# Wat valt op?

## Wel of geen fietsvoorziening?

De gemeente Lochem hanteert het uitgangspunt dat gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer daar waar de maximum snelheid 50 km/uur (binnen de bebouwde kom) en 80 km/uur (buiten de bebouwde kom) is wordt gescheiden van elkaar.

Fietsers hebben bij voorkeur een eigen voorziening in de vorm van een fietspad op deze locaties. Daar waar de maximum snelheid 30 km/uur (binnen de bebouwde kom) en 60 km/uur (buiten de bebouwde kom) is wordt verkeer gemengd.

## Meer ruimte voor de fietser

De gemeente heeft in het mobiliteitsplan opgenomen dat meer ruimte moet komen voor de fiets, ook als dat ten koste gaat van het gemotoriseerde verkeer.

## Aansluiten op landelijke richtlijnen

De gemeente hanteert het uitgangspunt dat fietspaden zoveel mogelijk worden uitgevoerd in asfaltverharding. Daarnaast wordt als uitgangspunt aangegeven dat wat betreft breedte en inrichting aan landelijk geldende richtlijnen moet worden voldaan.





# 4 Verkeersveiligheid

## Ongevallen

In de periode 2014 -2022 zijn in totaal 1.643 ongevallen geregistreerd binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Lochem. Uit deze registraties zijn verschillende opvallende, fietsgerelateerde zaken te filteren. In dit hoofdstuk worden deze opvallende aspecten nader toegelicht.

Algemene informatie over de ongevallen welke hebben plaatsgevonden in de gemeente Lochem staat weergegeven in dit hoofdstuk. Kaarten met daarop de locaties van ongevallen zijn terug te vinden in de bijlage (pagina 60 t/m 63).

### Overzicht kaarten fietsongevallen

Betrokkenheid bij ongevallen	blz. 24
Fietsers betrokken bij ongeval	blz. 25
Fietsongevallen naar aard	blz. 26-28
Fietsongevallen naar leeftijd	blz. 29
Fietsongevallen op fietsnetwerk	blz. 30
Fietsongevallen op (niet)vrijliggende fietspaden	blz. 60
Fietsongevallen op 60 km/u wegen	blz. 61
Fietsongevallen naar leeftijd (kaart)	blz. 62
Fietsongevallen op wegennetwerk	blz. 63

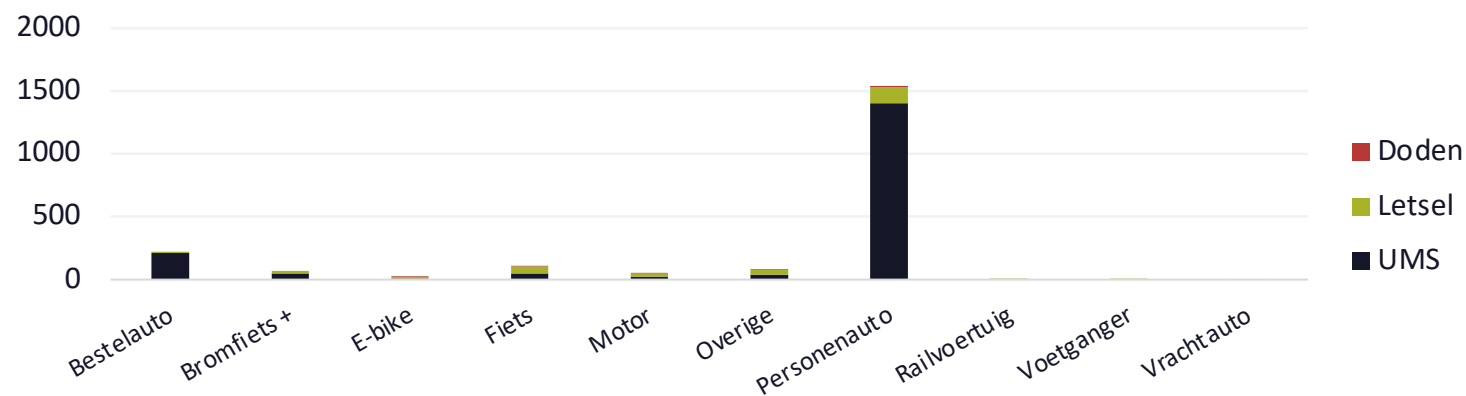


## Betrokkenheid bij ongeval (2014-2022) | alle wegen binnen gemeente Lochem

In de periode 2014 – 2022 zijn 1.643 ongevallen geregistreerd binnen de gemeentegrenzen van Lochem (alle wegen, ook andere wegbeheerders).

Bij de meeste ongevallen waarbij slachtoffers zijn gevallen, was een gemotoriseerd voertuig betrokken. Met name de personenauto is vaak betrokken, maar ook bestelauto's en vrachtauto's komen vaak voor in de ongevalscijfers. Bij de eerdergenoemde 1.643 ongevallen waren in totaal 2.204 personen betrokken. Daarvan zijn 311 behandeld aan letsel en 22 betrokkenen overleden. Het grootste deel van de ongevallen liep af met uitsluitend materiele schade (UMS).

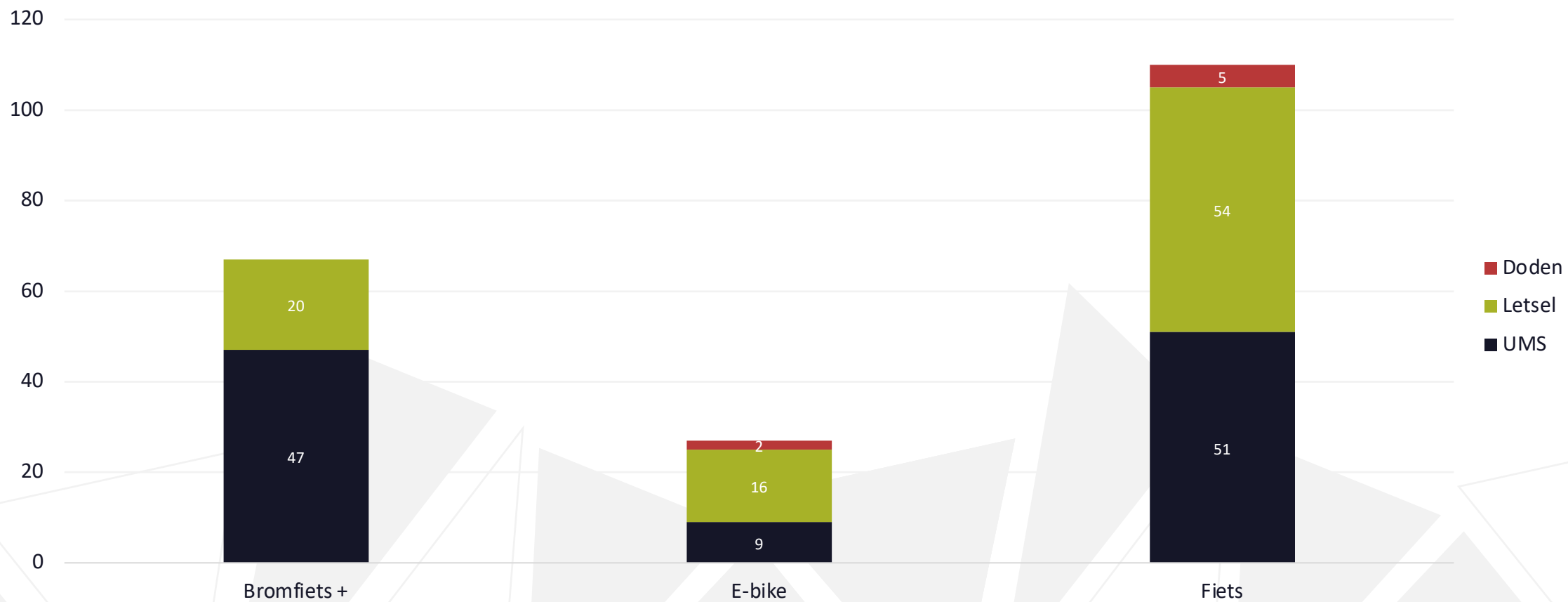
Opvallend is het relatief hoge aandeel slachtoffers op een fiets. In de periode 2014-2022 zijn 110 fietsers betrokken geweest bij een ongeval, daarnaast nog eens 67 bromfietsbestuurders en 27 e-bike bestuurders. Hiervan zijn 97 betrokkenen gewond geraakt en 7 betrokkenen overleden. Dit komt neer op 47% van de betrokkenen.



	Bestelauto	Bromfiets+	E-bike	Fiets	Motor	Overige	Personenauto	Railvoertuig	Voetganger	Vrachtauto
Doden	0	0	2	5	3	1	11	0	0	0
Letsel	11	20	16	54	29	42	127	1	6	5
UMS	211	47	9	51	21	38	1404	2	7	79

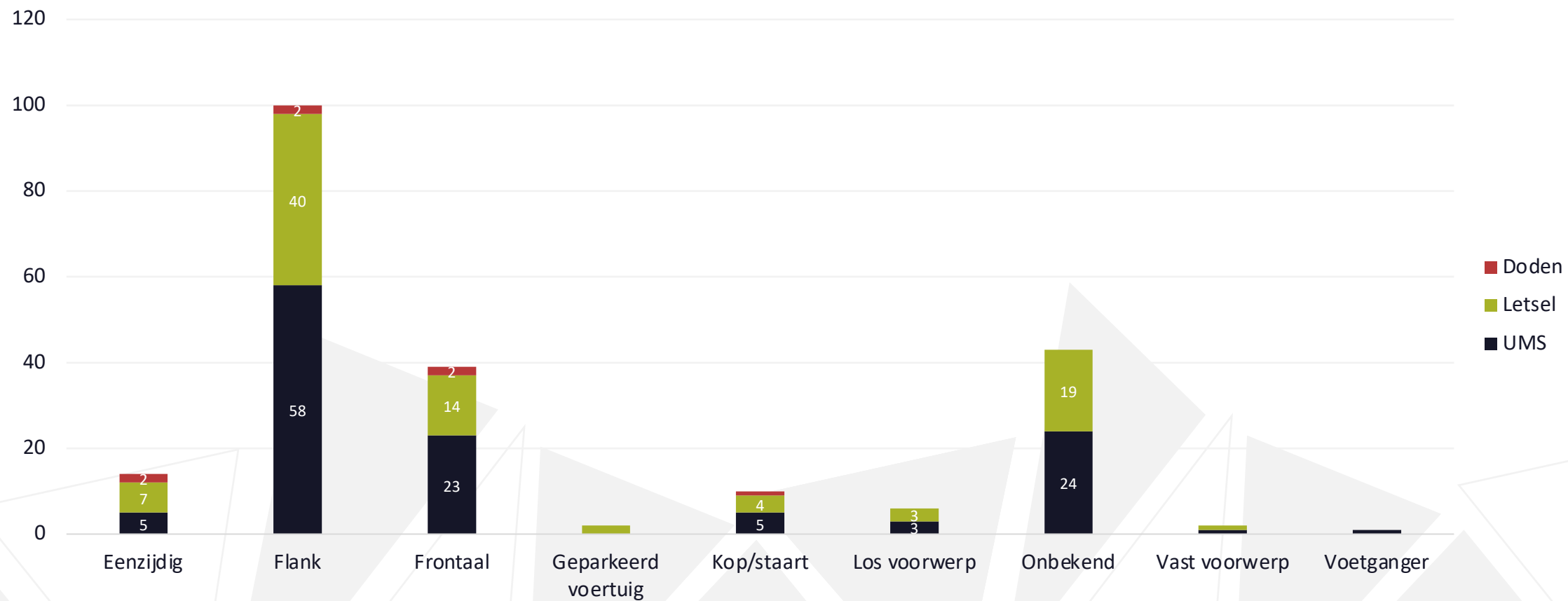


## Fietsers betrokken bij ongeval (2014-2022) | alle wegen binnen gemeente Lochem





## Fietsongevallen naar aard (2014-2022) | alle wegen binnen gemeente Lochem



## Fietsongevallen naar aard (2014-2022) | alle wegen binnen gemeente Lochem

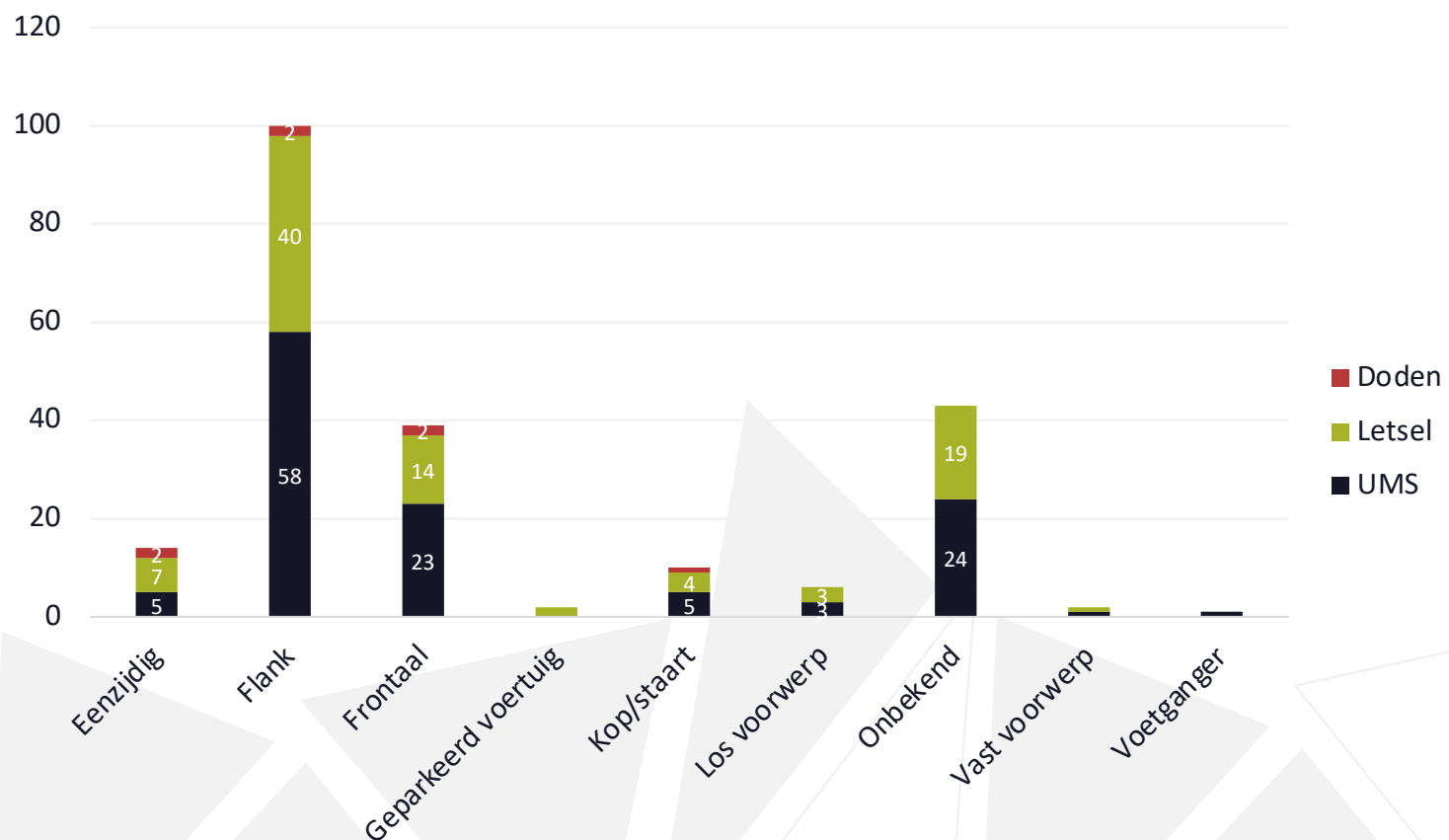
Interessant is om te achterhalen hoe deze fietsongevallen tot stand zijn gekomen. Het figuur hiernaast geeft daarvan een overzicht. Deze statistieken gaan om alle fietsongevallen binnen de gemeentegrenzen, dus inclusief de ongevallen op de wegen in provinciaal eigendom.

Het blijkt dat veruit in de meeste gevallen een andere (rijdende) partij betrokken was. Het aandeel flankongevallen is verreweg het grootste en ook het aandeel frontale botsingen is groot. Helaas is voor een fors deel van de ongevallen de aard onbekend.

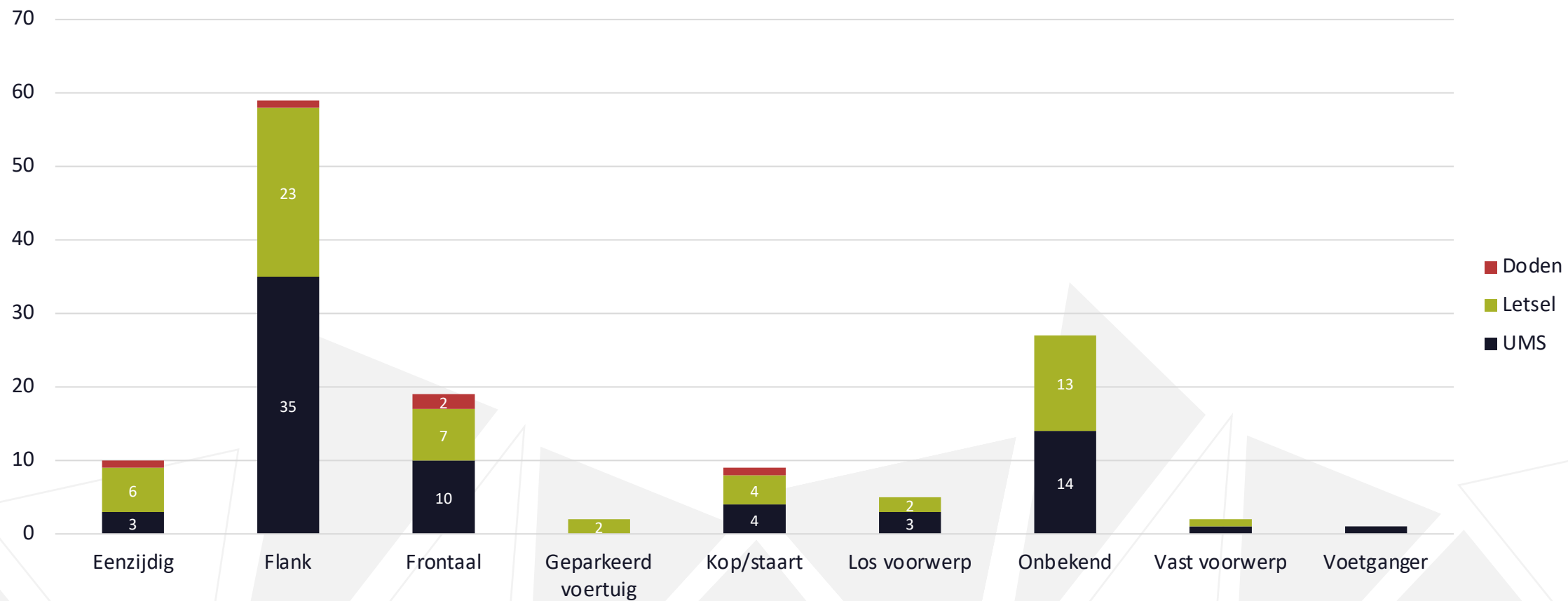
Op het gemeentelijk netwerk zien de ongevals cijfers er anders uit. Het totaal aantal ongevallen is behoorlijk lager (964), evenals het aantal gewonden (171). Het voornaamste deel van de dodelijke ongevallen (13 van 22) heeft echter wel plaatsgevonden op gemeentelijke wegen.

Voor wat betreft de aard van de ongevallen is het grootste verschil waar te nemen in de frontale en flankongevallen. Bijna de helft van de frontale en flank ongevallen heeft plaats gevonden op provinciale wegen. In de gemeente Lochem is het aantal kilometer aan provinciale wegen vele malen lager dan het aantal kilometer gemeentelijke wegen.

Op hiernavolgende pagina's worden de geregistreerde ongevallen op wegen in beheer van de gemeente Lochem weergegeven.

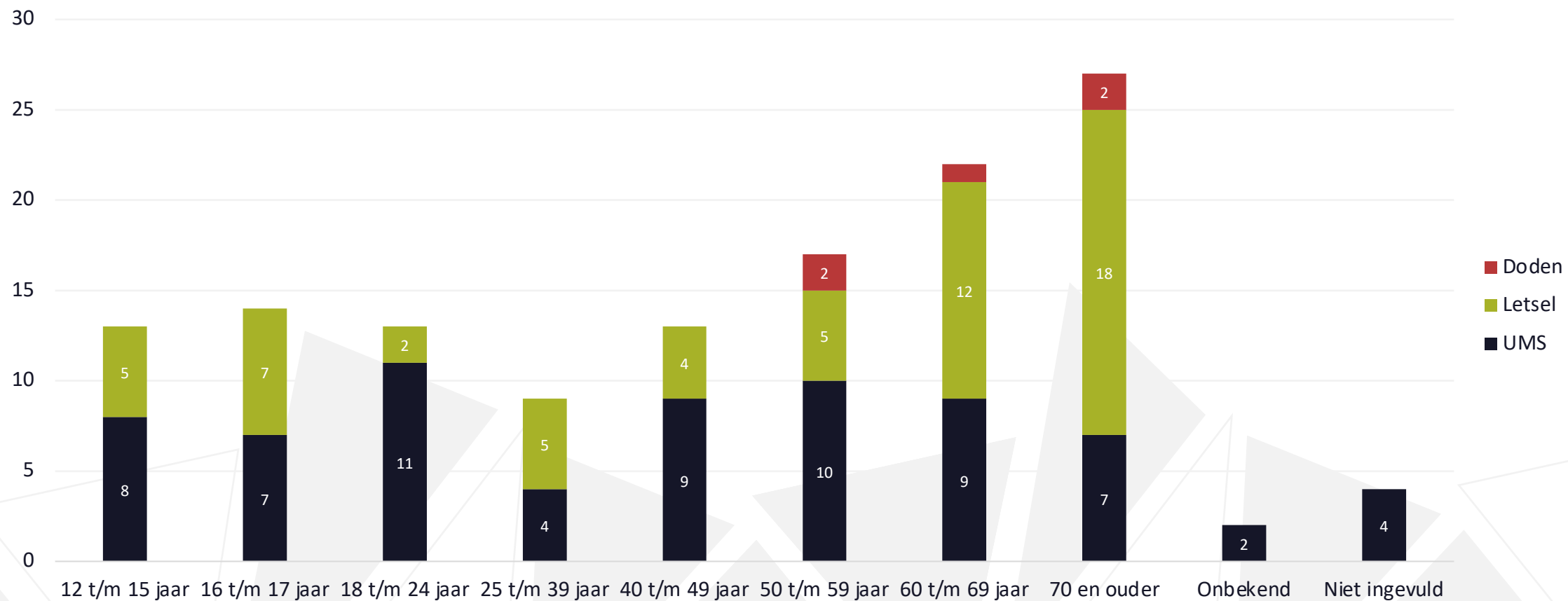


## Fietsongevallen naar aard (2014-2022) | wegen in beheer gemeente Lochem

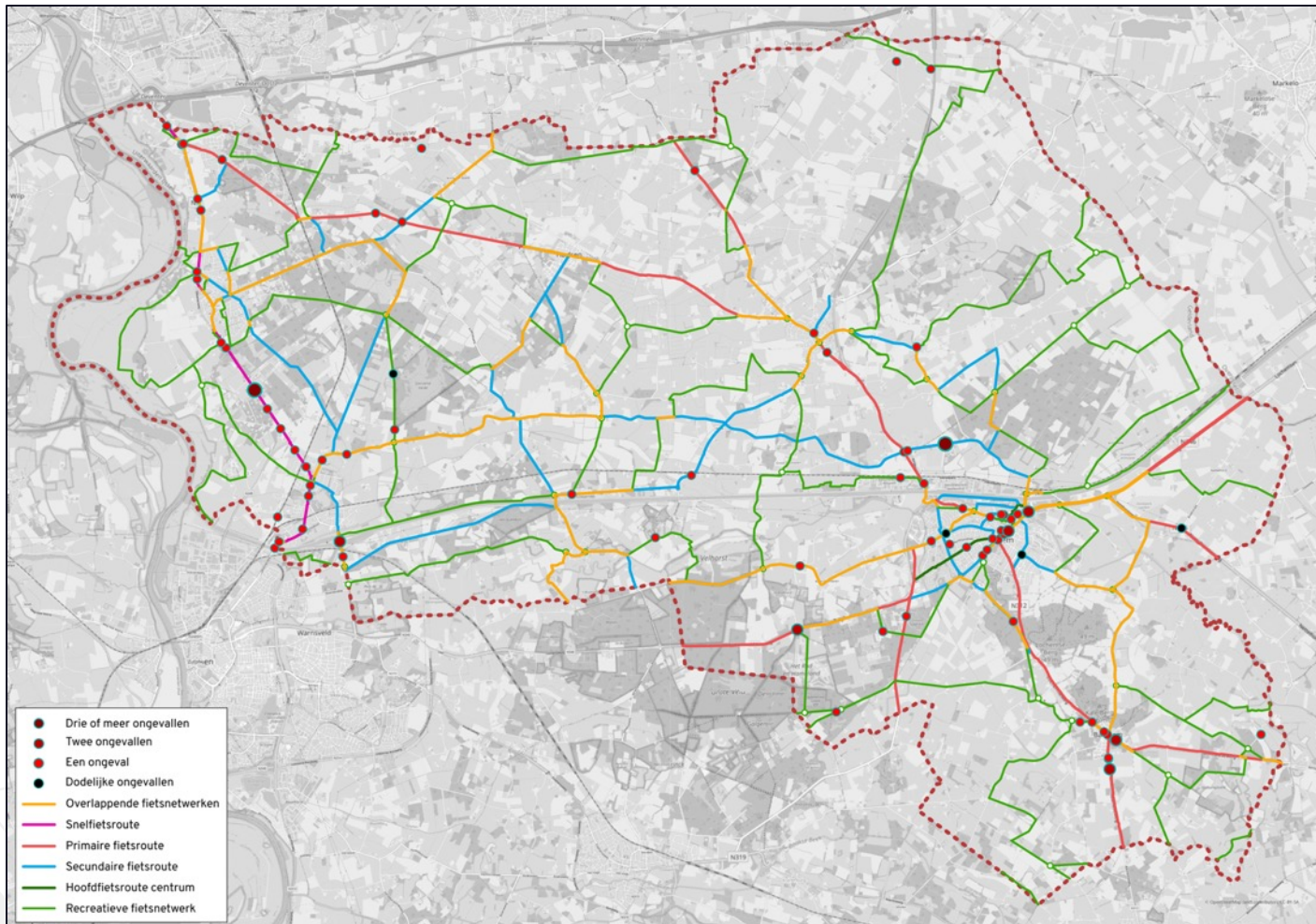




## Fietsongevallen naar leeftijd (2014-2022) | wegen in beheer gemeente Lochem



## Ongevallen op fietsnetwerk (2014-2022) | wegen in beheer gemeente Lochem



# Wat valt op?

Bij de meeste geregistreerde ongevallen in de gemeente Lochem (alle wegen) in de periode 2014 tot en met 2022 zijn personenauto's betrokken. De groep die hierna het meest betrokken is bij ongevallen zijn de bestelauto's. Daarna volgen de fietsers en de bromfietsers. Bij veel fietsongevallen was een gemotoriseerd voertuig de botspartner.

In de afgelopen jaren (2014 tot en met 2022) zijn meer dan 70 ongevallen met fietsers geregistreerd. Bijna de helft van deze ongevallen resulteerde bovendien in letsel. Opvallend is dat bij e-bikers het aandeel ongevallen met letsel als gevolg behoorlijk hoger ligt dan bij 'gewone' fietsers. In beide groepen zijn ook enkele ongevallen met dodelijke afloop geregistreerd.

De groepen die het meest zijn betrokken bij ongevallen waarbij een fiets betrokken is zijn jongeren en de ouderen. Bij ouderen is tevens het risico op een dodelijke afloop of letsel een stuk hoger.

De meeste fietsongevallen in de gemeente Lochem vinden plaats op de volgende locaties:

- ▶ Op de hoogwaardige fietsroute tussen Zutphen en Deventer
- ▶ In de kern Lochem
- ▶ In de kern Barchem





# 5 Ruimtelijke ontwikkelingen

## Woningbouw

Tot en met 2030 heeft de gemeente Lochem plannen om circa 1300 woningen te bouwen. Een deel van deze opgave wordt opgevangen in zes grote woningbouwlocaties, namelijk:

- ▶ Gorssel noordoost (50 woningen)
- ▶ Harfsen west (50 woningen)
- ▶ Lochem oost (300 woningen)
- ▶ Detmerskazerne (110 woningen)
- ▶ Laren zuid (80 woningen)
- ▶ Kop van oost (120 woningen)

Dit zijn niet alle woningbouwontwikkelingen. Naast deze ontwikkelingen zijn er ook nog tal van kleinschalige in- en uitbreidingsontwikkelingen.

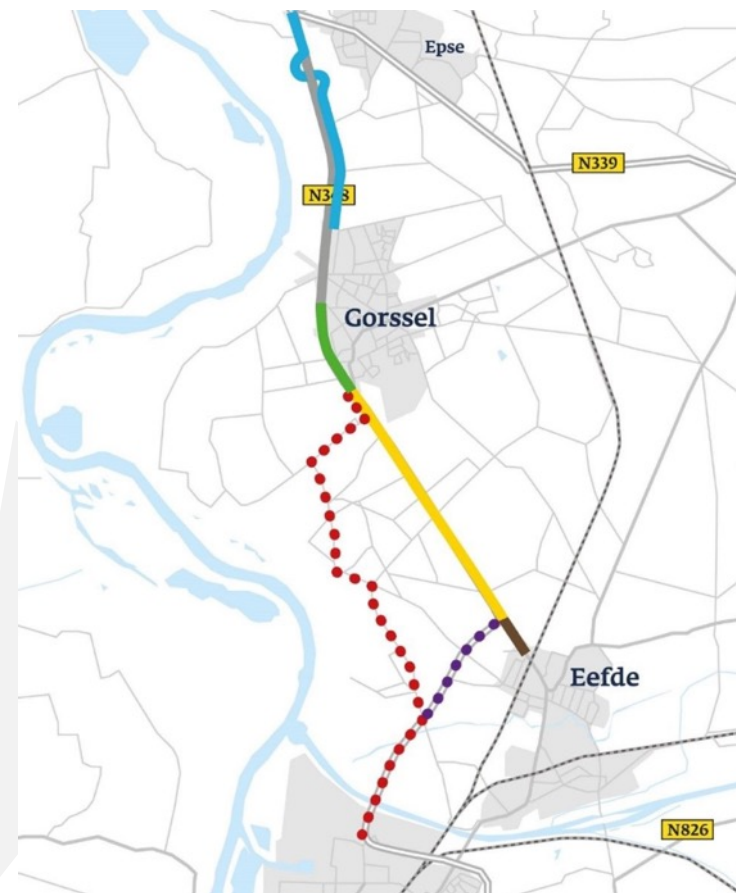
## Infrastructuur

Naast woningbouwontwikkelingen is er ook nog een belangrijke infrastructurele ontwikkeling aanstaande, namelijk de ontwikkeling van de FN348. Onderdeel van deze ontwikkeling is de ontwikkeling van een nieuw vrijliggend fietspad langs de N348 ter hoogte van Gorssel. In de afbeelding hiernaast staat het voorstel van maatregelen weergegeven.

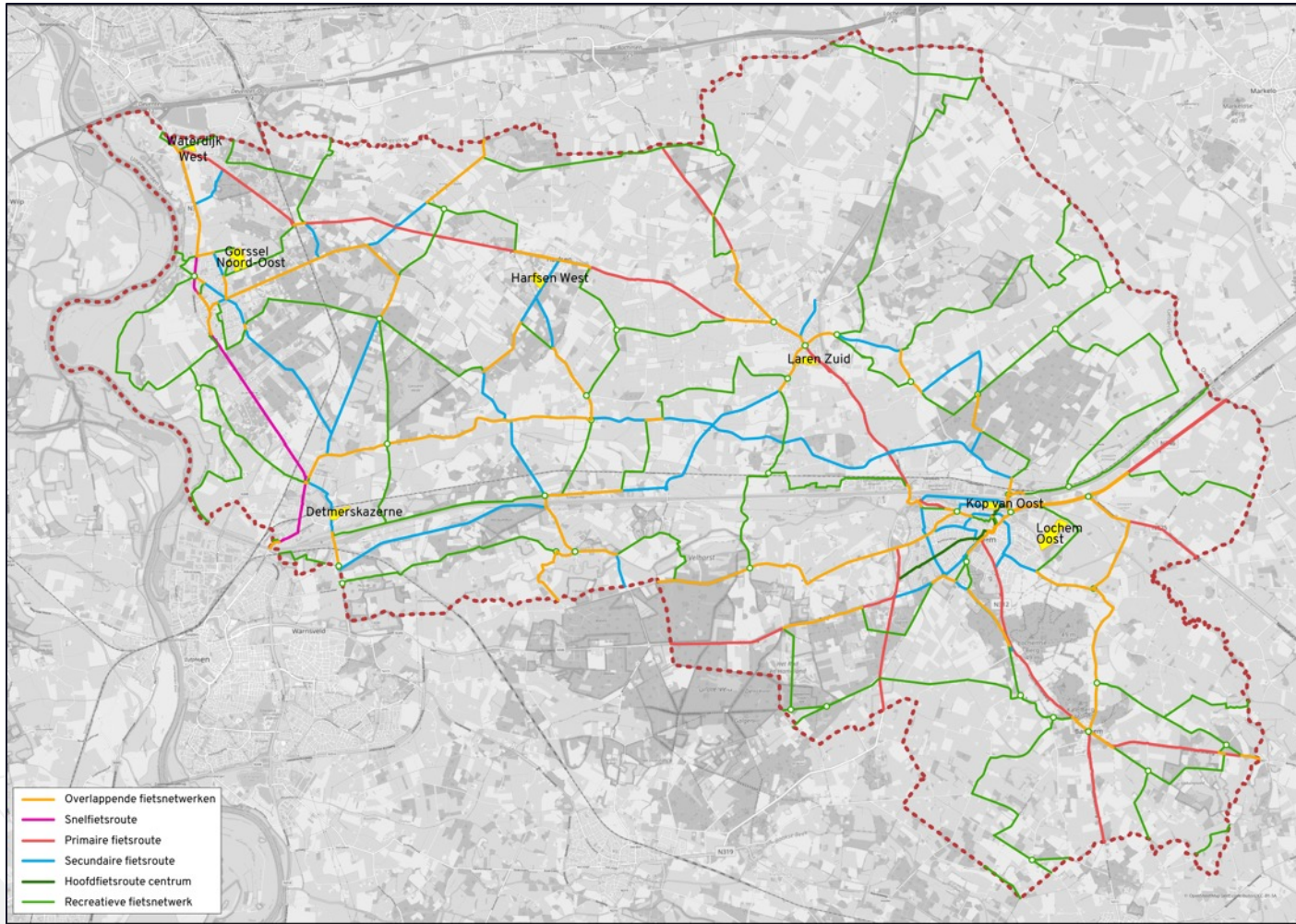
Er moeten nog een aantal stappen worden doorlopen voordat er kan worden gestart met de uitvoering, namelijk het opstellen van het schetsontwerp, opstellen definitief ontwerp en aanvraag vergunningen. In 2025 gestart met de uitvoering.

### Voorstel maatregelen FN348

- |   |  |
|---|--|
|  Fietstunnel + verbreden en opschuiven fietspad Epse-Gorssel.  |  Geen fietsroute F348 via Combi-route door buitengebied tussen Gorssel, Eefde en Zutphen. |
|  Nieuw fietspad tussen Hoofdstraat-noord en Hoofdstraat-zuid in Gorssel.  |  Geen fietsroute F348 (nieuw fietspad) langs rondweg Eefde.                              |
|  Rijbaan Eefde-Gorssel; verlaging maximumsnelheid naar 60km/u, herinrichting om dit te ondersteunen. Geen kap van gezonde bomen. |  Herinrichting + snelheidsverlaging (van 50 naar 30 km/u) Zutphenseweg Eefde-noord.     |



## Woningbouw ontwikkelingen en fietsnetwerk





## Wat valt op?

De ontwikkeling Lochem Oost sluit nog niet aan op het huidige hoofdfietsnetwerk. In de verdere ontwikkeling van deze uitbreidingslocatie is het belangrijk dat goed na te denken over de ontsluiting van het fietsverkeer, zodat de concurrerende positie van de fiets ten opzichte de auto wordt verbeterd.

Verder valt ook op dat woningbouwontwikkeling in verschillende kernen plaatsvindt, ook in kleinere kernen. Gezien het gegeven dat niet in alle kleine kernen het voorzieningenniveau hoog is, zorgt dit voor nodige extra verkeersbewegingen tussen kernen. Gelet op de uitgestrektheid van de gemeente is het een uitdaging om de fiets bij dergelijke ontwikkelingen als goed alternatief te positioneren.





# 6 Fietsgemeente

Het college heeft beschreven fietsgebruik te willen stimuleren en zet zich in om uiterlijk in 2026 fietsgemeente van Nederland te zijn. Elke gemeente in Nederland maakt kans op de titel 'Fietsgemeente', zolang minimaal 50 enquêtes worden ingevuld voor de betreffende gemeente.

Deels wordt bepaald wie de titel Fietsgemeente wint door te kijken naar objectieve data. Daarnaast is een belangrijk onderdeel een enquête. Deze enquête moet worden ingevuld door fietsers uit de gemeente. De mening van deze fietsers telt zwaarder mee dan de objectieve data.

Vijf hoofdonderwerpen in de enquête zijn:

- ▶ 8-80
- ▶ Beleving
- ▶ Onderhoud
- ▶ Netwerk
- ▶ Infrastructuur

## 8-80

Dit onderwerp vertelt hoe het is om in de gemeente te fietsen als kwetsbare fietsers. Denk hierbij aan 8-jarigen of 80-jarigen.

## Beleving

Beleving haakt in op hoe fietsers het ervaren om in de gemeente te fietsen.

## Onderhoud

Onderhoud gaat over het onderhoud aan de infrastructuur, zoals het verwijderen van blad, winteronderhoud, kuilen in de weg en afwatering.

## Netwerk

Het onderwerp netwerk gaat over het fietsnetwerk in de gemeente. Is dit logisch? Kan je je route vinden en/of moet je veel omrijden?

## Infrastructuur

Infrastructuur haakt onder andere in op hoe goed verkeersvoorzieningen geregeld zijn. Denk hierbij aan voldoende comfortabele verharding van wegen of voldoende parkeerplekken.



## Score fietsgemeente 2022 (aanliggende gemeenten)

Gemeente	Ten opzichte van andere gemeenten	Score
Gemeente Lochem	Gemiddeld	3,5
Gemeente Deventer	Gemiddeld	3,4
Gemeente Rijssen-Holten	Hoog	3,9
Gemeente Hof van Twente	Gemiddeld	3,5
Gemeente Berkelland	Bovengemiddeld	3,6
Gemeente Bronckhorst	Bovengemiddeld	3,6
Gemeente Zutphen	Bovengemiddeld	3,7
Gemeente Voorst	Bovengemiddeld	3,7

## Score fietsgemeente 2022 (ten opzichte van top 3)

### Gemeente Lochem

8-80	3,6
Beleving	3,7
Onderhoud	3,6
Netwerk	4,1
Infrastructuur	3,5
Omrijdfactor	3,4
Rotondes	5
50 km/uur	1,9
Stedelijke dichtheid	1,5

### Gemeente Houten

8-80	4,2
Beleving	4,1
Onderhoud	4,1
Netwerk	4,5
Infrastructuur	4,0
Omrijdfactor	3,4
Rotondes	5,0
50 km/uur	2,4
Stedelijke dichtheid	5,0

### Gemeente Veenendaal

8-80	3,9
Beleving	4,0
Onderhoud	4,0
Netwerk	4,3
Infrastructuur	4,0
Omrijdfactor	3,4
Rotondes	5,0
50 km/uur	2,3
Stedelijke dichtheid	5,0

### Gemeente Schiermonnikoog

8-80	4,3
Beleving	4,3
Onderhoud	4,1
Netwerk	4,6
Infrastructuur	4,1
Omrijdfactor	3,4
Rotondes	x
50 km/uur	5,0
Stedelijke dichtheid	4,0



# Wat valt op?

Gemeente Lochem scoorde in 2022 gemiddeld in deze verkiezing 'Fietsgemeente van Nederland'. Om bij een volgende verkiezing hoger te scoren liggen vooral kansen bij 50 km/uur wegen i.c.m. de fiets en bij onderhoud.

## Onderhoud

De gemeente Lochem scoort lager op het onderdeel onderhoud in deze verkiezing in vergelijking met de top 3 gemeenten. Bij onderhoud gaat het over onderhoud aan de infrastructuur, zoals het verwijderen van blad, winteronderhoud, kuilen in de weg en afwatering.

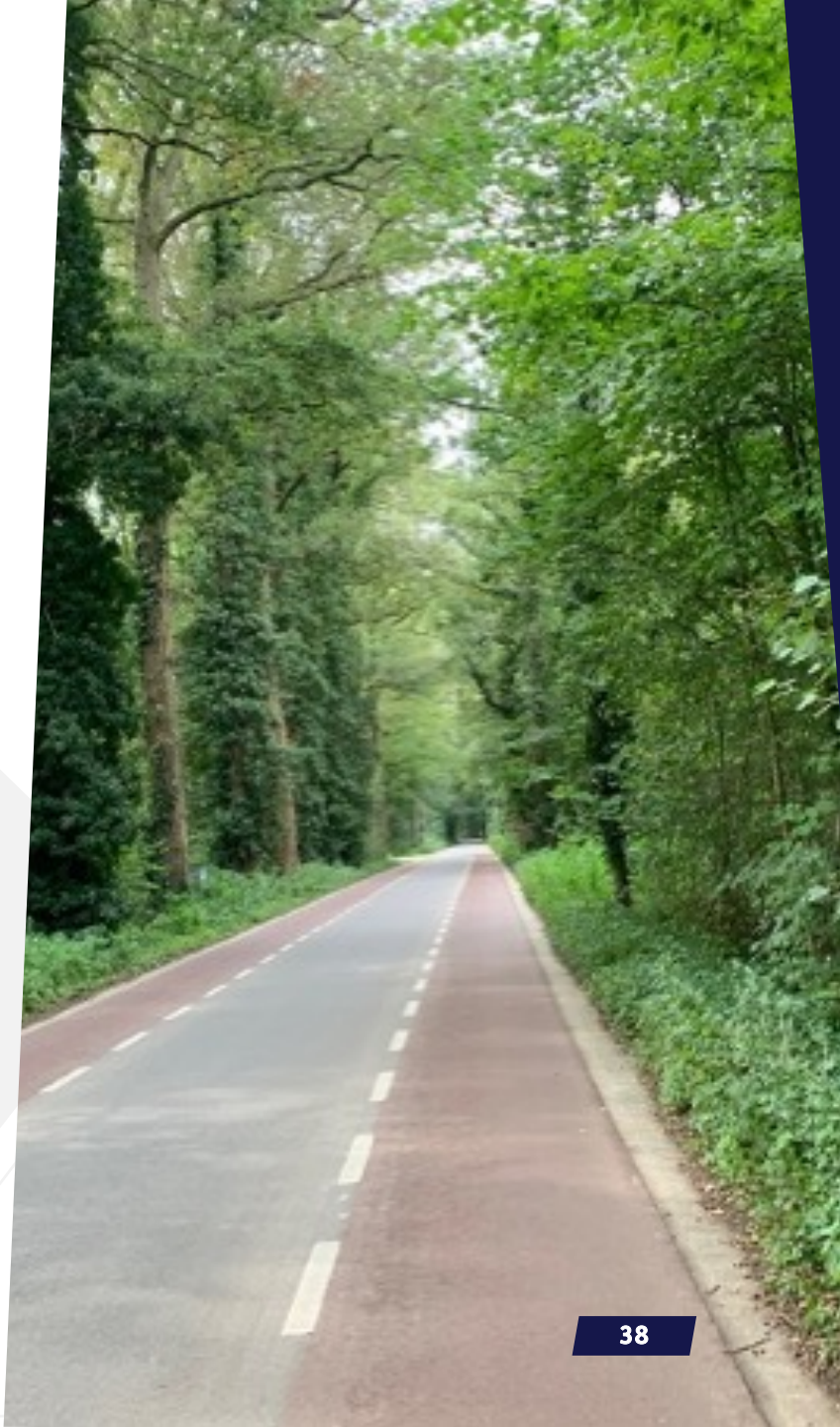
In de verkenning is ook gekeken naar onderhoud. Hieruit bleek dat het hoofd fietsnetwerk over het algemeen goed is. Echter, uit de enquête komt naar voren dat het onderhoud nog een aandachtspunt is.

Om concreet met dit onderwerp aan de slag te kunnen moet eerst worden onderzocht op welk onderdeel van onderhoud de gemeente Lochem ondermaats scoort, aangezien dat op dit moment nog niet voldoende duidelijk is.

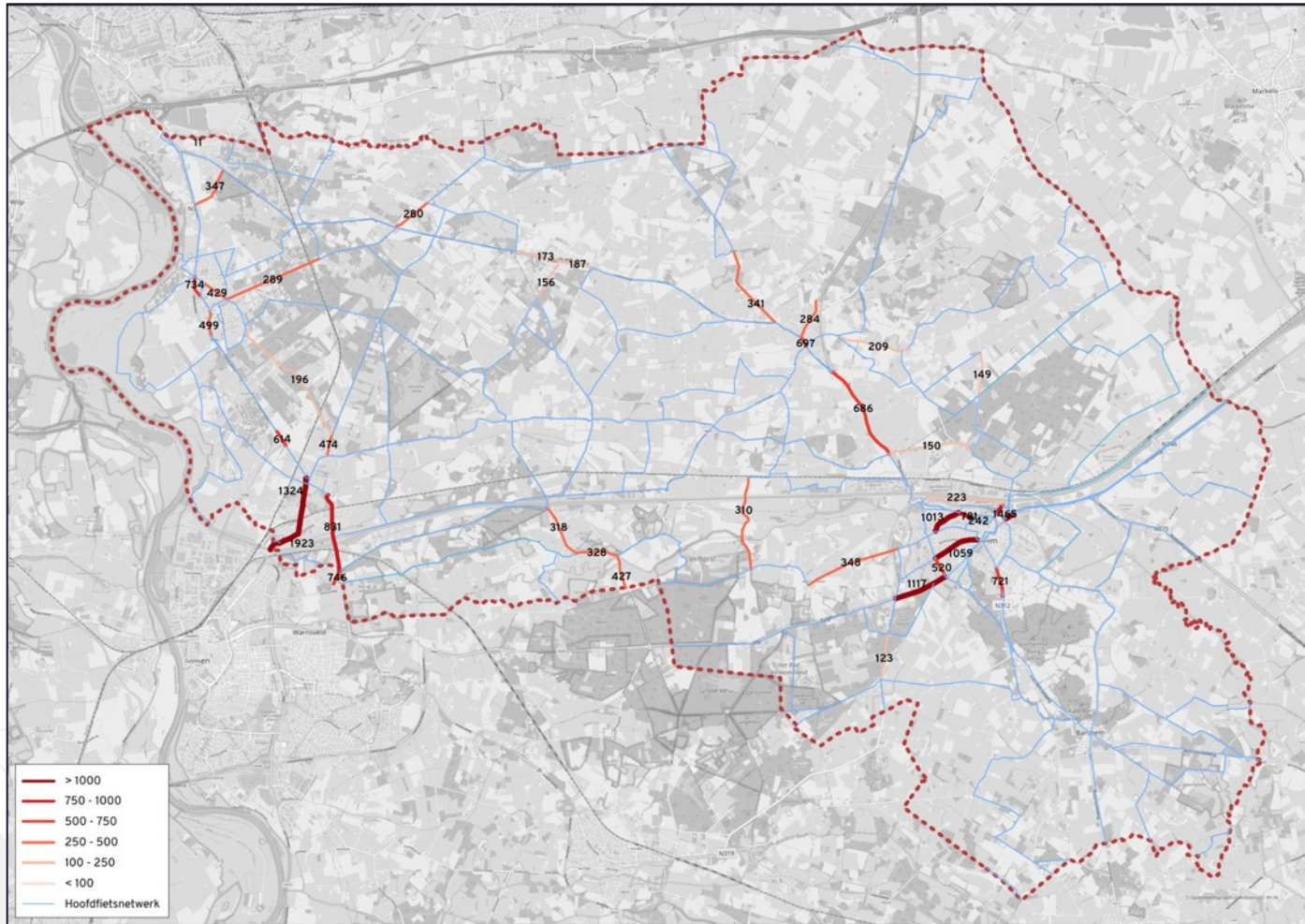
## 50 km/uur wegen

In Lochem zijn nog relatief veel 50 km/u wegen aanwezig zonder aparte voorzieningen voor fietsers. Hierdoor scoort de gemeente relatief laag op dit onderdeel in deze verkiezing.

Hoge snelheidsverschillen zorgen voor gevaarlijke situaties. Het is daarom veiliger om langs wegen waar 50 km/u wordt gereden, aparte fietspaden aan te leggen. De score voor 50 km/u geeft aan of gemeenten aparte fietspaden hebben aangelegd naast 50 km/u wegen. Als fietsers de weg moeten delen met automobilisten en geen apart fietspad beschikbaar is, dan scoort een gemeente lager voor dit onderdeel.



# 7 Fietstellingen





# Wat valt op?

Door de gemeente Lochem zijn in de periode van 2021 tot en met 2023 op verschillende locaties fietstellingen uitgevoerd. Het betreft het gemiddeld aantal getelde fietsers per etmaal. Niet van alle wegen en fietspaden zijn fietstellingen bekend. Echter geven deze telcijfers al goed beeld van de fietsroutes die veel worden gebruikt, namelijk:

- ▶ Hoogwaardige fietsroute tussen Zutphen en Deventer, via Eefde (zowel Doctor van de Hoevenlaan als Kapperallee)
- ▶ Barchemseweg, tussen Barchem en Lochem
- ▶ Rengersweg, tussen Laren en Lochem
- ▶ Zutphenseweg (buiten Lochem)
- ▶ Albert Hahnweg (Lochem)
- ▶ Koedijk (Lochem)
- ▶ Tramstraat (Lochem)
- ▶ Stuw Berkel (Lochem)
- ▶ Graaf Ottoweg, t.h.v. de Berkel (Lochem)





## 8 Veldverkenning

In september 2023 is een veldverkenning uitgevoerd. Tijdens deze verkenning zijn de belangrijkste fietsroutes in de gemeente Lochem in beeld gebracht. In totaal is voor circa 310 km aan fietsnetwerk de huidige inrichting in kaart gebracht. De meest opvallende resultaten staan hierna toegelicht.

De kaarten behorend bij dit hoofdstuk zijn terug te vinden in de bijlage (pagina 65t/m 77).

### Overzicht kaarten veldverkenning

Staat van het onderhoud	blz. 65
Bulten en kuilen in het wegdek	blz. 66
Scheuren in het wegdek	blz. 67
Overhangend groen	blz. 68
Fietstellingen en onderhoud	blz. 69
Fietspaaltjes	blz. 70
Profiel van de berm	blz. 71
Verlichting	blz. 72
Begroeiing tussen fietspad en wegvak	blz. 73
Bewegwijzering	blz. 74
Recreatieve voorzieningen	blz. 75
Netwerk landbouwverkeer	blz. 76
Netwerk landbouwverkeer en niet vrijliggende fietspaden	blz. 77



# Wat valt op?

## Onderhoud

Tijdens de veldverkenning is de staat van het fietsnetwerk in beeld gebracht. Over het algemeen wordt de staat van het onderhoud als goed beoordeeld. De staat van het onderhoud is bepaald door te kijken naar aantal bulten en kuilen in het wegdek, scheuren in het wegdek en het overhangend groen dat fietscomfort beïnvloedt. Een duidelijk verband tussen het aantal fietsers dat gebruikt maakt van een route en de staat van het onderhoud is niet geconstateerd.

De wegvakken die slecht beoordeeld zijn:

- ◀ Oxerweg (Epse)
- ◀ Ravensweerdsweg (Gorssel)
- ◀ Witzand (Barchem)
- ◀ Hazelberg (Barchem)
- ◀ Olde Diek (Laren)

## Fietspaaltjes

Er is nog een aantal fietspaaltjes aanwezig op het fietsnetwerk van de gemeente Lochem. Het merendeel van deze fietspaaltjes is nog niet ingericht conform de richtlijnen. De paaltjes die niet voldoen aan de richtlijnen staan in de meeste gevallen op fietspaden die

behoren tot het recreatieve fietsnetwerk.

## Verlichting

Alle hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom in de gemeente Lochem worden verlicht. Dit komt overeen met de uitgangspunten die gemeente hanteert om de afweging te maken waar wel verlichting te plaatsen en waar niet.

In deze uitgangspunten staat voor wegen buiten de bebouwde kom opgenomen dat geen verlichting wordt geplaatst, tenzij er een dringende aanleiding is.

De situatie op straat komt grotendeels overeen met deze uitgangspunten. Er zijn enkele uitzonderingen, namelijk provinciale wegen buiten de bebouwde kom. Langs deze wegen is vaak wel verlichting aanwezig voor fietsers.

## Recreatieve voorzieningen

Op het recreatieve fietsnetwerk van de gemeente Lochem zijn veel recreatieve voorzieningen aanwezig, voornamelijk bankjes. Niet op elk wegvak zijn recreatieve voorzieningen aanwezig





## 9 Stakeholders

Op 14 november 2023 heeft er 's avonds (19:00- ca. 21:00 uur) een bijeenkomst plaatsgevonden voor stakeholders op het gemeentehuis voor het nog op te stellen fietsplan van de gemeente Lochem. De stakeholders representeren de dorpen en relevante stichtingen en organisaties. Het doel van deze bijeenkomst was tweeledig. Enerzijds zijn de stakeholders geïnformeerd over de uitkomsten van de enquête en de verkenning die is uitgevoerd. Anderzijds is de stakeholders gevraagd om mee te denken en input te leveren aan de hand van aantal vragen, stellingen en kaarten.





## Stellingen

**Stelling 1: Naast zandwegen die onderdeel zijn van een (hoofd)fietsroute moet een fietspad van voldoende breedte (2 meter) liggen.**

- ▶ Als paden verbreed worden, mag dit niet ten koste gaan van groen.
- ▶ De paaltjes tussen zandwegen en fietspaden zijn noodzakelijk.
- ▶ Zandpaden moeten goed worden onderhouden.
- ▶ Voldoende ruimte om elkaar te passeren is gewenst.
- ▶ Verhardingstype moet passen bij de omgeving.
- ▶ Smalle paden langs zandwegen passen bij charme van het gebied.
- ▶ Verbreden van paden niet overal op nodig, alleen op paden die ook utilitair worden gebruikt.

**Stelling 2: Door het realiseren van mobiliteitshubs op strategische locaties (bij bijvoorbeeld nieuwe woonwijken of vervoersknooppunten) worden duurzame vervoerswijzen als bijvoorbeeld het OV en de fiets een volwaardig alternatief voor de auto.**

- ▶ Huidige openbaar vervoer in de gemeente Lochem is niet van voldoende kwaliteit voor realiseren hubs.
- ▶ Station is enige locatie waar mobiliteitshub een optie is.
- ▶ Wel investeren in stallingsmogelijkheden bij haltes en voorzieningen.
- ▶ Deelauto is wellicht een optie.
- ▶ Inzetten op elektrische OV fietsen bij station.
- ▶ Hangt van locatie af of het goed idee is, afhankelijk van vraag en locatie.
- ▶ Niet perse alternatief voor auto.
- ▶ Op punt waar goed fietsroutes en OV-netwerk elkaar kruisen kan dit goed werken.

▶ Bijvoorbeeld op volgende locaties:

- Stay Okay bij Kring van Dorth, ten opzichte van bushalte.
- Station Lochem.
- In aansluiting op bestaande voorzieningen dorpen.

**Stelling 3: In de Achterhoek en Lochem werken gemiddeld gezien meer mensen op fietsafstand dan in de rest van het land. Uit CBS-data blijkt dat de gemiddelde woon-werkafstand in de Achterhoek circa 8 km bedraagt. De gemeente Lochem moet inzetten op het stimuleren van het fietsgebruik voor woon-werkverkeer door middel van een werkgeversaankpak of een educatiecampagne.**

- ▶ Voordat kan worden ingezet op stimuleren fietsgebruik, eerst zorgen voor kwalitatief goed en veilig fietsnetwerk.
- ▶ Herkomst- en bestemmingen in gebied in kaart brengen. Waar zitten de werkgevers? Waar wonen de werknemers?
- ▶ Eerst goed inventariseren: wat houdt men tegen om niet op de fiets te gaan?
- ▶ Belangrijk om te faciliteren en niet te dwingen.

**Stelling 4: Op ieder recreatief fietsknooppunt moeten recreatieve voorzieningen komen, ten minste een bankje of picknicktafel, prullenbakken en een watertappunt.**

- ▶ Recreatieve voorzieningen realiseren op knooppunten of mooie locatie.
- ▶ Als er meer behoefte is aan prullenbakken, moet worden onderzocht of dit mogelijk is. Bewust van impact op beheer en onderhoud.
- ▶ VVV heeft ideeën op welke locaties extra voorzieningen moeten worden getroffen.
- ▶ Niet op ieder punt voorziening nodig.
- ▶ Kiezen voor kwaliteit.
- ▶ Fiets-reparatieset is ook goede voorziening, wel hufferproof.
- ▶ Mooie kans om verbinding te realiseren: sociaal aspect, fietsroutes en cultuur.

**Stelling 5: Het is belangrijk dat fietsers vlot en veilig tot aan het centrum van Lochem kunnen komen, maar fietsen in het centrum is niet nodig.**

- ▶ De fiets moet uit het centrum. Wel moeten er dan voldoende kwalitatief goede stallingen worden gerealiseerd bij de poorten van het centrum.
- ▶ Om ondernemers tegemoet te komen extra stallingen op en rondom de markt realiseren.
- ▶ Fietsenstallingen moeten voldoende ruim zijn.
- ▶ Tot aan winkel met fiets belangrijk. Hierbij uitgaande van: als het druk is stapt de fietser af, als het rustig is kun je prima door het centrum fietsen.
- ▶ Mogelijkheid om fiets naast de winkel te stallen.
- ▶ Stallingen concentreren, i.p.v. zo verspreid als nu.

## Fietsgemeente 2026

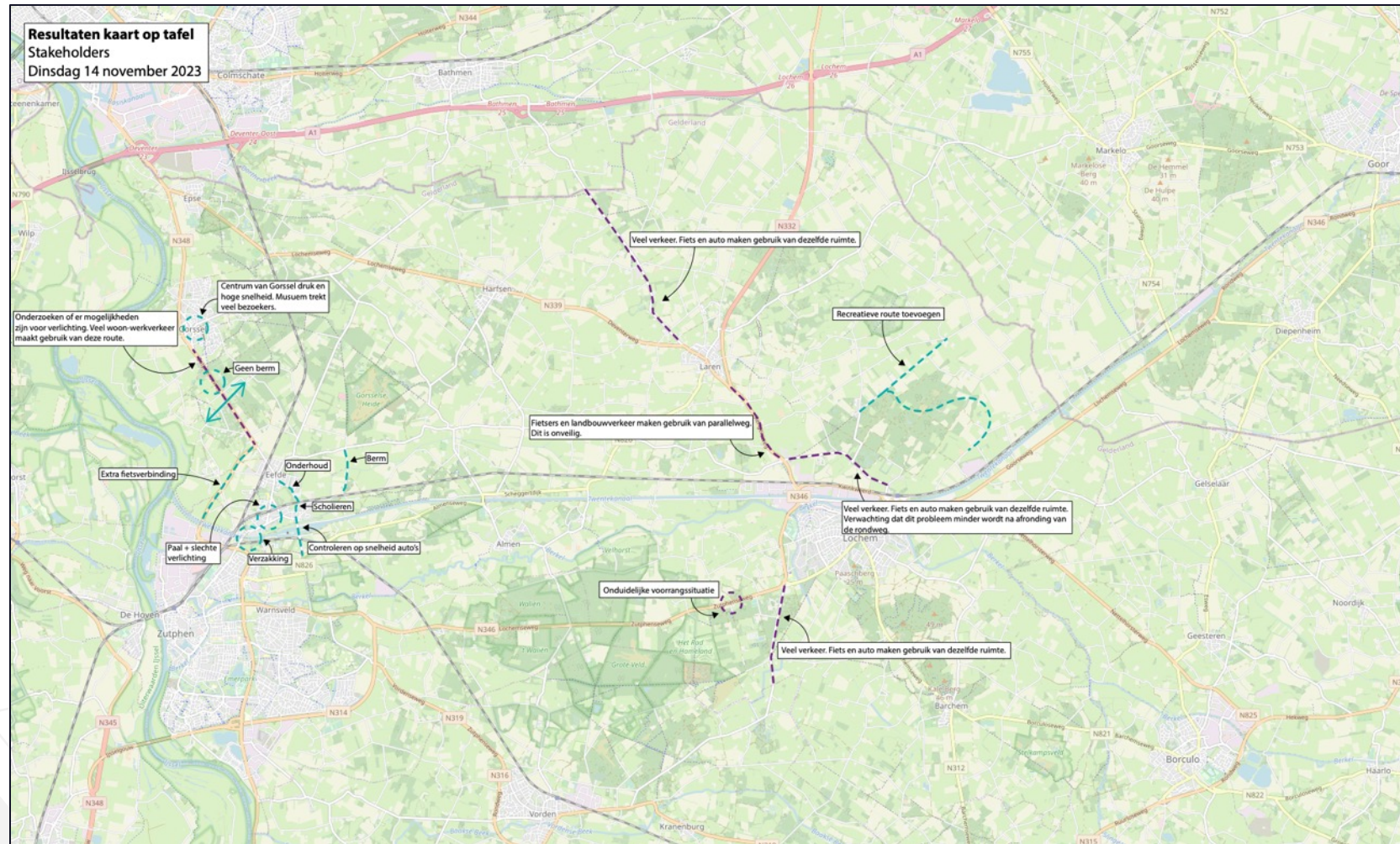
### Wat moet de gemeente Lochem doen om in 2026 fietsgemeente van Nederland te worden?

- ▶ Inzetten op stallingsmogelijkheden bij voorzieningen
- ▶ Kernen inrichten als 30 km/uur
- ▶ Meer inzetten op fietsstraten
- ▶ Fietsgemeente 2026 gebruiken als kapstok en stok achter de deur
- ▶ Belangrijk om campagne te voeren, om de fiets zo goed en positief mogelijk onder de aandacht te brengen
- ▶ Investeren op wegen en punten waar 50 km/uur en fietsers samenkomen
- ▶ Zet in op quick wins die meteen een positief resultaat geven, zoals voorzieningen op een drukke recreatieve route



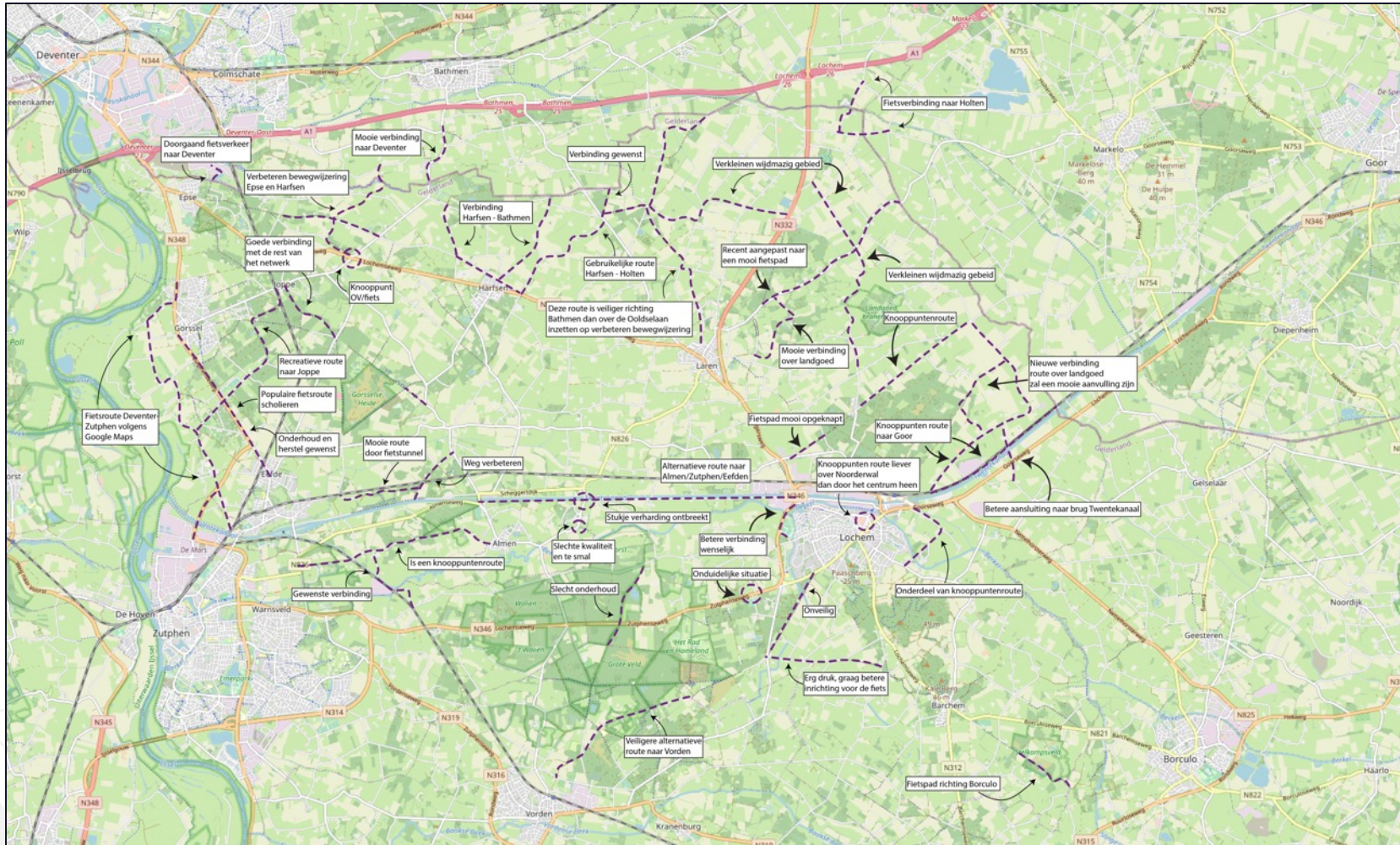


## Opmerkingen op kaart (stakeholders)





## Opmerkingen op kaart (fietsersbond)



# Wat valt op?

## Zandpaden

Verbreden van zandpaden niet overal nodig. Alleen noodzakelijk op paden die ook utilitair worden gebruikt. Mag niet ten koste gaan van groen.

## Mobiliteitshubs

Station Lochem is een goede plek om door te ontwikkelen tot volledige mobiliteitshub. Afhankelijk van vraag en locatie of andere hubs in de gemeente haalbaar zijn. Unaniem dat hubs geen alternatief vormen voor de auto.

## Stimuleren woon-werkverkeer te fiets

Eerst zorgen voor kwaliteit goed en veilig fietsnetwerk. Volgende stap is het in kaart brengen van de herkomst- en bestemmingslocaties en waarom er nu geen gebruik wordt gemaakt van de fiets. Pas daarna moet gemeente denken aan faciliteren en stimuleren van fietsgebruik. De gemeente mag werknemers niet dwingen.

## Recreatieve voorzieningen

Niet op ieder knooppunt recreatieve voorzieningen nodig. Kiezen voor kwaliteit, op mooie locaties.

## Fiets in centrum

Verschillende belangen. Eén groep wil fietsen verbieden en stallingen realiseren bij de poorten. De andere groep wil fietsen toestaan in het centrum en stallingen zo veel mogelijk realiseren bij de winkels. Dit vraagt nadere uitwerking.

## Fietsgemeente 2026

Fietsgemeente 2026 gebruiken als kapstok en stok achter de deur om maatregelen gedaan te krijgen.





# 10 Enquête

In september 2023 is in het kader van het fietsplan gemeente Lochem een online enquête verspreid onder inwoners en ondernemers. In de enquête is gevraagd naar de knelpunten en wensen inzake het fietsnetwerk. In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze enquête op hoofdlijnen weergegeven en daar waar nodig toegelicht. De enquête is ruim 500 keer ingevuld.

De resultaten van de enquête staan weergegeven in de bijlage (pagina 79 t/m 111).

## Overzicht kaarten en tabellen enquête

Woonplaats	blz. 79	Huidige fietsroutes (gemeente Lochem)	blz. 88
Leeftijd	blz. 80	Huidige fietsroutes (kern Lochem)	blz. 89
Gebruik	blz. 81	Reden gebruik fietsroute	blz. 90
Doel	blz. 82	Ontbrekende fietsverbindingen	blz. 91
Type fiets	blz. 83	Ontbrekende fietsenstallingen	blz. 92
Type fiets/gebruik per week	blz. 84	Ontbrekende recr. voorzieningen (gem. Lochem)	blz. 93
Type fiets/type gebruik	blz. 84	Ontbrekende recr. voorzieningen (kern. Lochem)	blz. 94
Type fiets/leeftijd	blz. 84	Knelpunten	blz. 95
Beoordeling fietsvoorziening	blz. 85	Knelpunten en fietsnetwerk	blz. 96
Bevorderen fietsgebruik	blz. 86	Knelpunten en (niet)vrijliggende fietspaden	blz. 97
Stelling 1 en 2	blz. 87	Probleem 1 t/m 14	blz. 98
			t/m 111

# Wat valt op?

## Woonplaats

De enquête is het meest ingevuld door inwoners van Lochem, Gorsseel, Almen en Laren. Een aantal kernen is ondervertegenwoordigd in de resultaten, bijvoorbeeld Epse, Exel, Joppe en Kring van Dorth.

## Leeftijd

De groep respondenten die de enquête het meest heeft ingevuld is de groep van 50 t/m 59 jaar. De jongeren zijn niet goed vertegenwoordigd in deze enquête, dus de enquête geeft geen afspiegeling van de inwoners van Lochem weer.

## Doel fietsritten

Het doel van de meeste fietsritten is recreatief, zo blijkt uit de enquêteresultaten. Daarna volgt winkelen en woon/werk. Het vermoeden bestaat dat er sprake is van een sterke relatie tussen het type fietsritten en de leeftijd van respondenten. Hierdoor is niet per definitie sprake van een representatief beeld van de fietsritten in Lochem.

## Type fiets gebruik

De fietssoorten die het meest worden gebruikt zijn de elektrische fiets en de reguliere fiets. De elektrische fiets wordt meer gebruikt door ouderen en de reguliere fiets meer door jongeren. Echter is het aandeel elektrische fietsen in elke leeftijdscategorie aanzienlijk.

## Beoordeling fietsvoorzieningen

De meeste respondenten beoordelen de fietsvoorzieningen in de gemeente Lochem met een 7. Echter is er ook een flink aantal respondenten dat een aanzienlijk lager cijfer geeft, variërend van een 3 tot een 6.

## Stimulering fietsgebruik

Respondenten geven aan dat het fietsgebruik het beste kan worden bevorderd door in te zetten op het verbeteren en verbreden van bestaande fietsvoorzieningen en het het aanleggen van nieuwe fietspaden. Tevens wordt het in de voorrang brengen van fietsers op oversteeklocaties en kruispunten vaak benoemd.

## Stellingen

Er staan twee stellingen opgenomen in de enquête, namelijk:

- ▶ Er zijn goede fietsverbindingen in de gemeente Lochem
- ▶ De verharde fietspaden in en rondom de kern waar ik (het dichtstbij woon) zijn over het algemeen comfortabel

In de zomer van 2021 is er in het kader van het opstellen van een nieuw mobiliteitsplan een enquête uitgezet over mobiliteit in Lochem, met daarin ook fiets gerelateerde vragen. Deze enquête is verspreid in het inwonerpanel 'Lochem spreekt'.

De resultaten zijn daardoor niet één op één met elkaar te vergelijken, aangezien het niet duidelijk is of de onderzoeksgroepen zijn te vergelijken met elkaar.

## Fietsroutes

Respondenten hadden de mogelijkheid hun huidige fietsroutes in te tekenen. Het resultaat hiervan is een spinnenweb aan lijnen.

Hieruit is op te maken dat de respondenten grotendeels dezelfde routes aangeven als staan opgenomen in het hoofdfietsnetwerk van de gemeente Lochem.

## Ontbrekende fietsverbindingen

Naast huidige fietsroutes, was er ook de mogelijkheid om ontbrekende fietsverbindingen aan te geven op een kaart.

Conclusie is dat er geen ontbrekende schakels zijn, maar wel een aantal verbindingen waar fietsvoorzieningen voor fietsers ontbreken. Dit zijn voornamelijk wegen waarop dit moment fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik maken van dezelfde rijbaan.

## Aandachtspunten fietsenstallingen

Ook is gevraagd naar aandachtspunten voor fietsenstallingen. De meeste aandachtspunten zijn rond het centrum van Lochem. Het probleem is volgens de respondenten dat er een fietsenstalling ontbreekt of dat er te weinig stallingsplaatsen voor fietsers aanwezig zijn. Er wordt onderscheid gemaakt tussen fietsenstallingslocaties aan de randen van het centrum en stallingsplaatsen in het centrum.



## Ontbrekende recreatieve voorzieningen

In de enquête konden respondenten laten zien op een kaart waar volgens hen nog recreatieve voorzieningen ontbreken.

Respondenten hebben hierbij te kennen gegeven dat over het algemeen het aantal recreatieve voorzieningen voldoende zijn, aangezien er niet veel locaties zijn aangewezen op de kaart.

## Knelpunten

In de enquête zijn veel knelpunten gemarkeerd op de kaart. De aangegeven locatie van de knelpunten wijkt soms af van de exacte locatie, daardoor is het beeld voor wat betreft knelpuntlocaties enigszins diffuus. Desondanks is geprobeerd inzichtelijk te maken welke locaties vaker worden benoemd dan andere locaties. Er is hierbij onderscheid gemaakt tussen locaties in de kern Lochem en locaties buiten de kern Lochem.

Lochem:

- ▶ Larenseweg – Koedijk
- ▶ Nieuwstad – Graaf Ottoweg
- ▶ Nieuwstad – Barchemseweg

Overige kernen:

- ▶ Hoofdstraat (Gorssel)
- ▶ Ooldselaan (Laren)
- ▶ Fietspad Damlaan (Eefde)

Er worden diverse redenen gegeven waarom een knelpunt onprettig of onveilig is. Vaak genoemde problemen zijn dat er hard word gereden, de locaties onoverzichtelijk en onduidelijk zijn, er teveel verkeer rijdt en het onderhoud ondermaats is.

Verder valt op dat:

- ▶ Veel knelpunten op het hoofdfietsnetwerk liggen, specifiek op niet vrijliggende fietspaden.
- ▶ Het wegdek in de kern van Lochem relatief vaak als oncomfortabel wordt ervaren.
- ▶ Volgens respondenten zijn hinderlijke obstakels aanwezig op de Dillenburg in Lochem.
- ▶ Te veel sluipverkeer gebruik maakt van de Dollehoedsdijk.
- ▶ Respondenten van mening zijn dat bijna overal in de gemeente te hard wordt gereden door gemotoriseerd verkeer.
- ▶ Het onderhoud ondermaats is op de volgende locaties:
  - Fietspad Damlaan (Eefde).
  - Albert Hahnweg (Lochem).
  - Lochemsebrug (Lochem).
- ▶ De voorrangssituatie onduidelijk is of er wordt geen voorrang verleend op de:
  - Ooldselaan.
  - Parallelweg Zutphenseweg.

▶ Rondom het centrum van Lochem diverse problemen worden ervaren, namelijk:

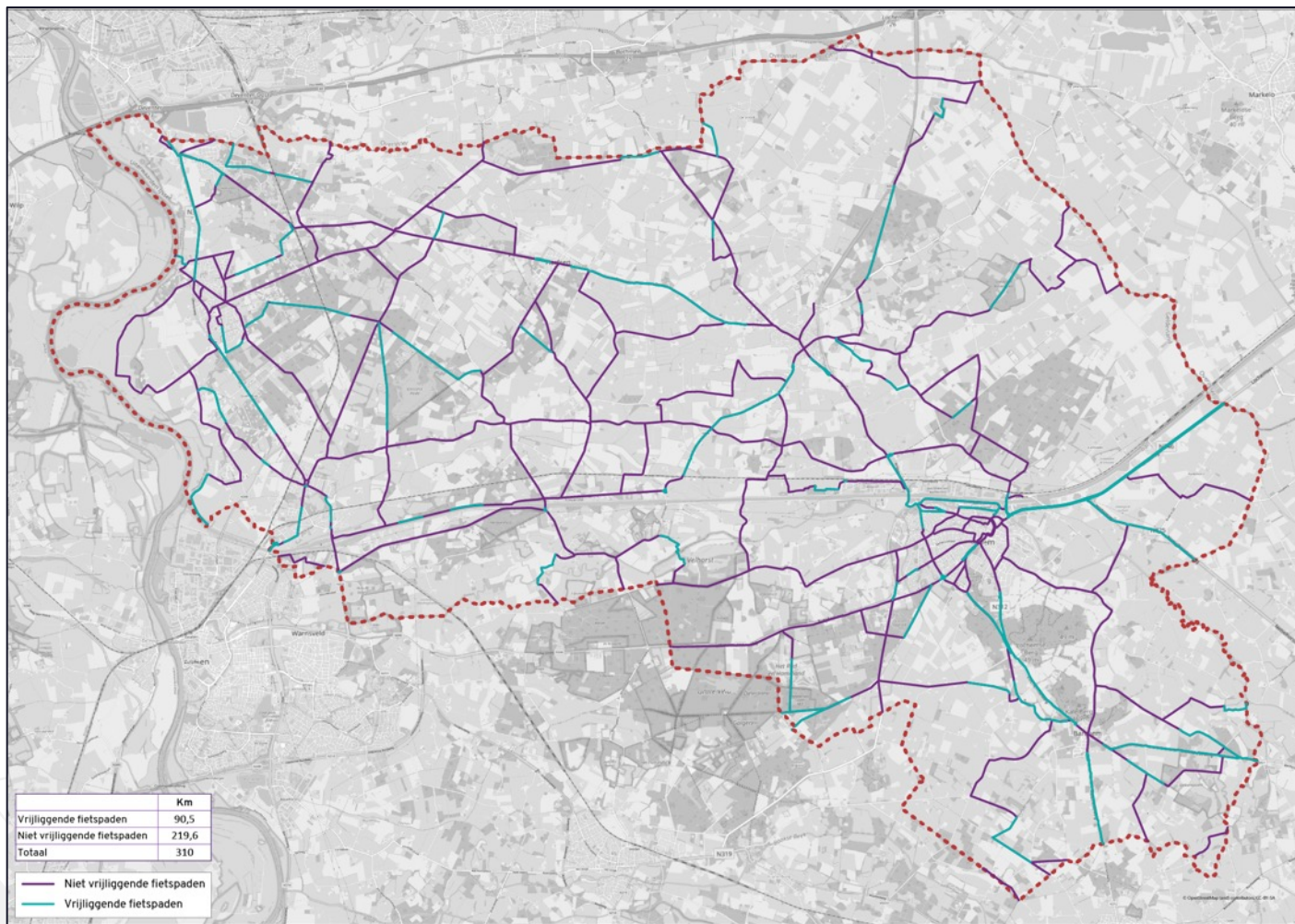
- De weg is te smal.
- Fietsvoorzieningen ontbreken.
- Oversteken is lastig.
- Te veel verkeer.
- Sociaal onveilig.
- Onoverzichtelijk.
- Voorrangssituatie onduidelijk of er wordt geen voorrang verleend.

# Bijlagen: Beleidskaders

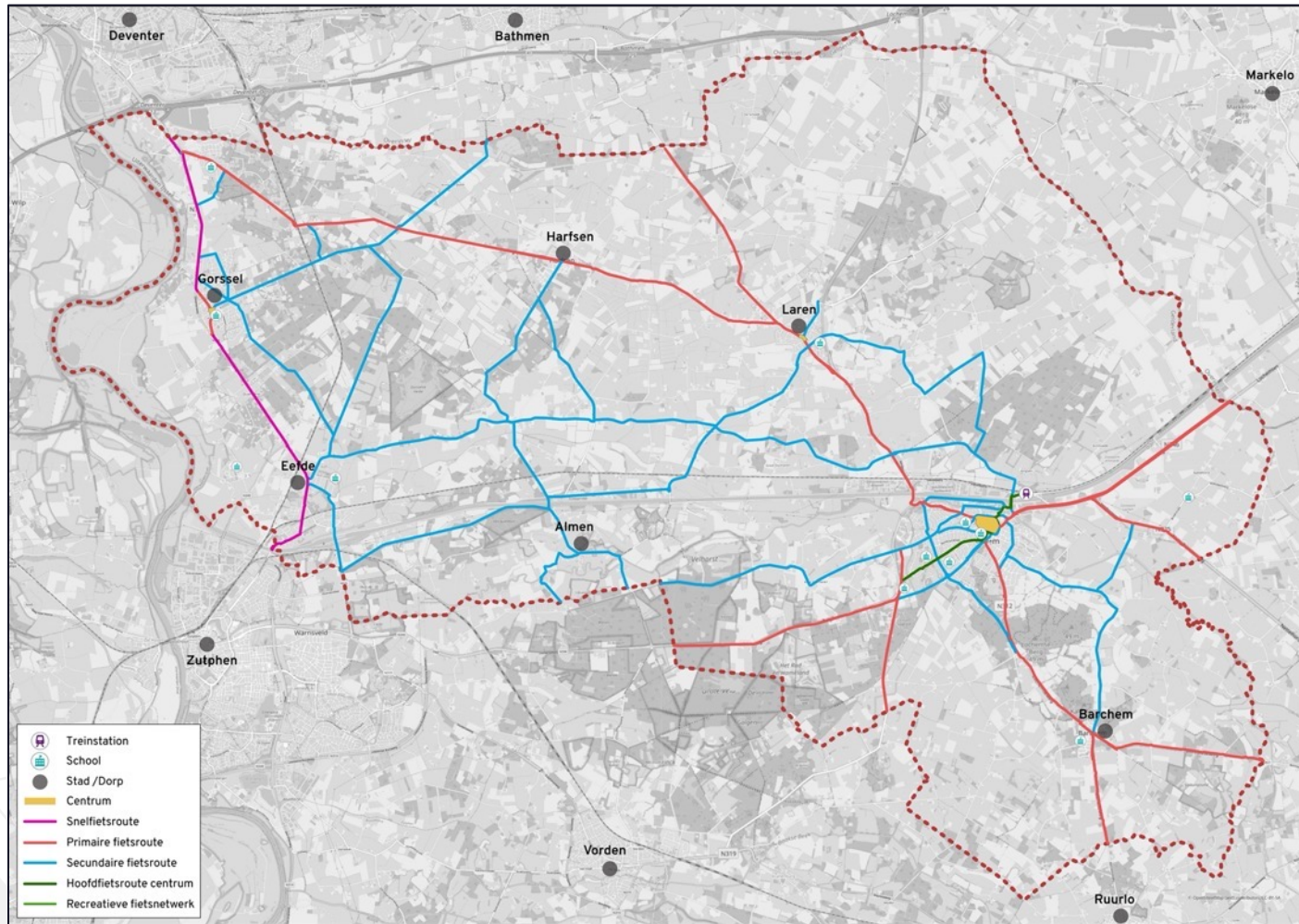
Vrijliggende fietspaden	blz. 56
Fietsnetwerk en utilitaire bestemmingen	blz. 57
Max. toegestane snelheid	blz. 58



## Vrijliggende fietspaden

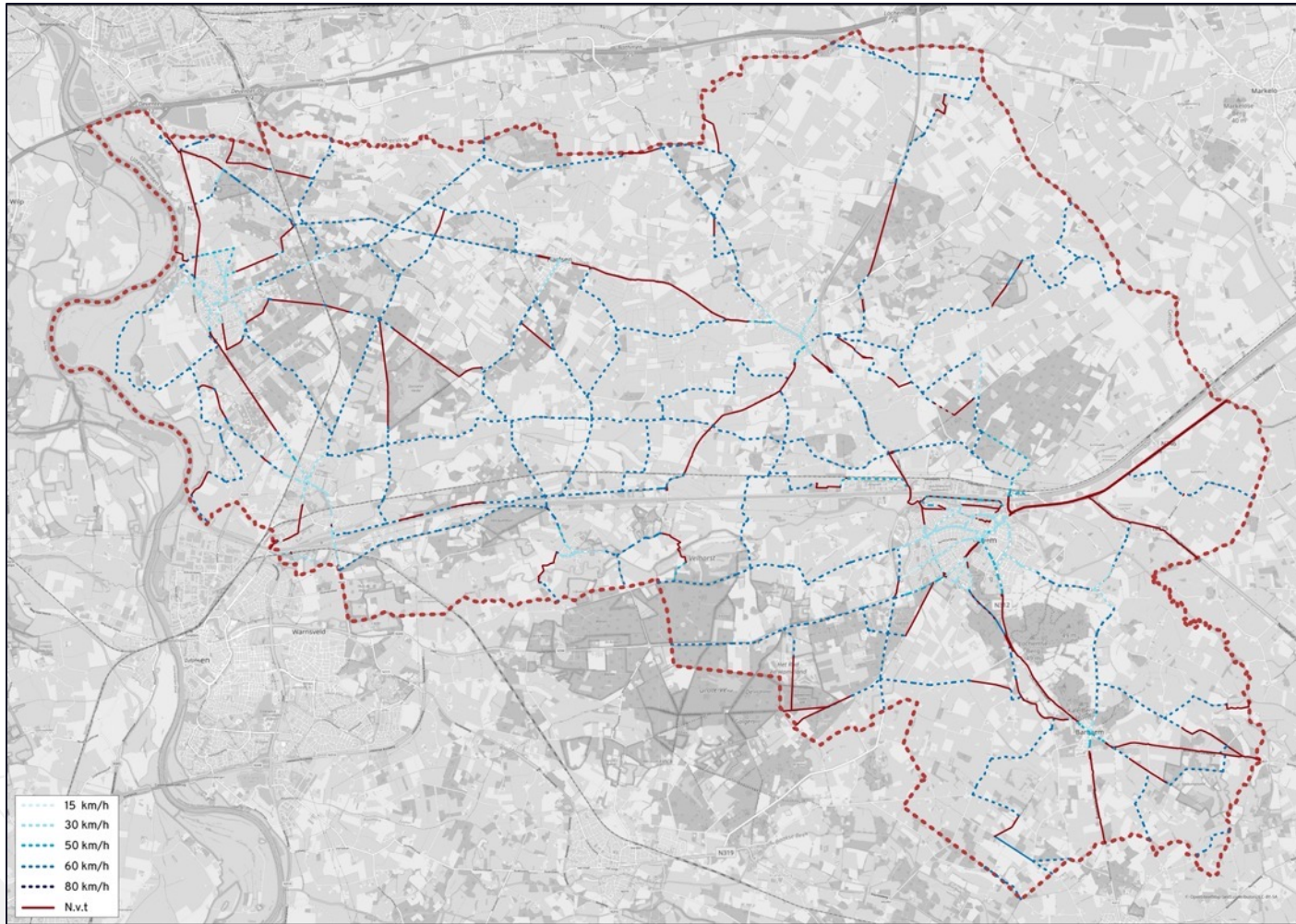


## Fietsnetwerk en utilitaire bestemmingen





## Maximum toegestane snelheid

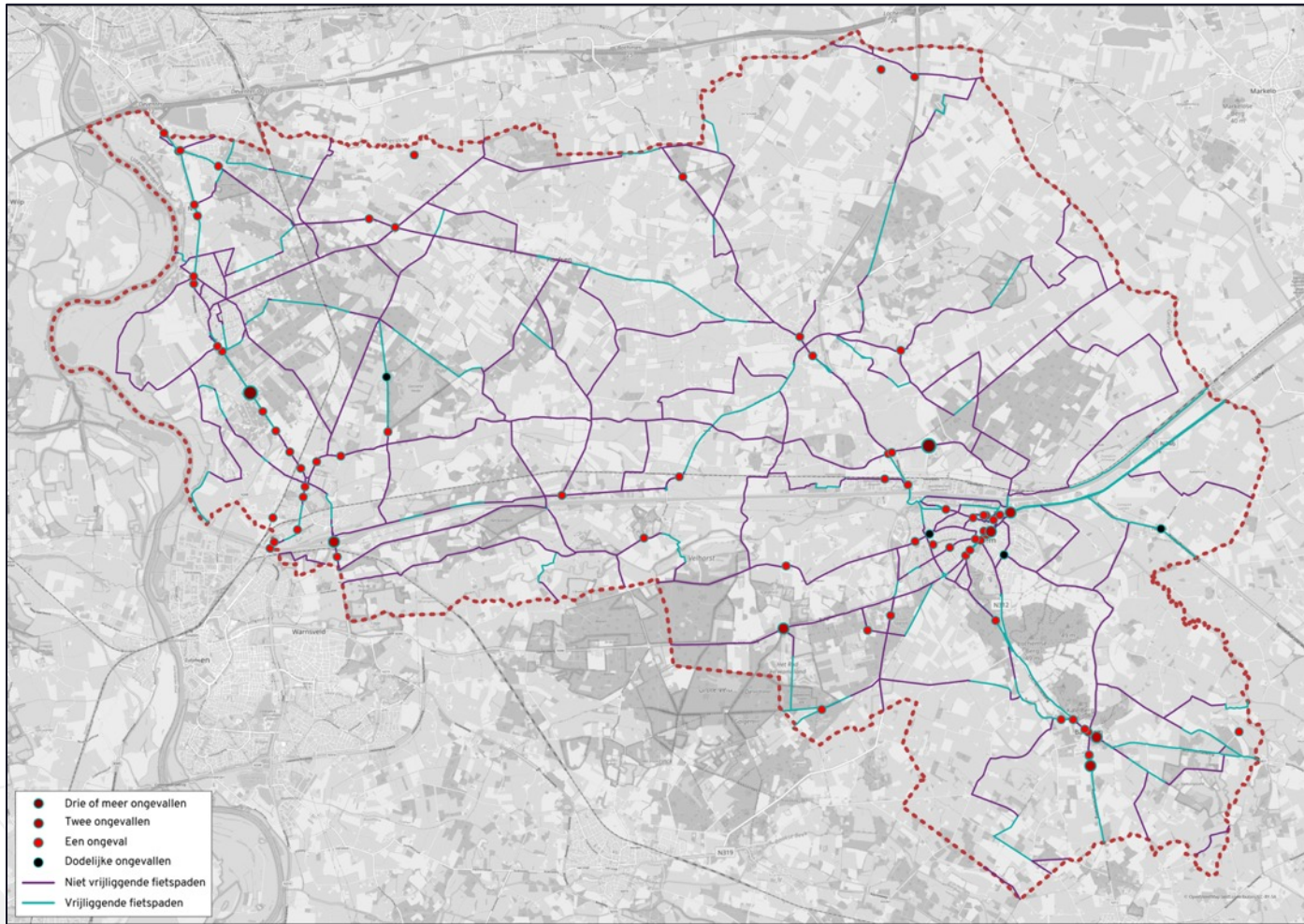




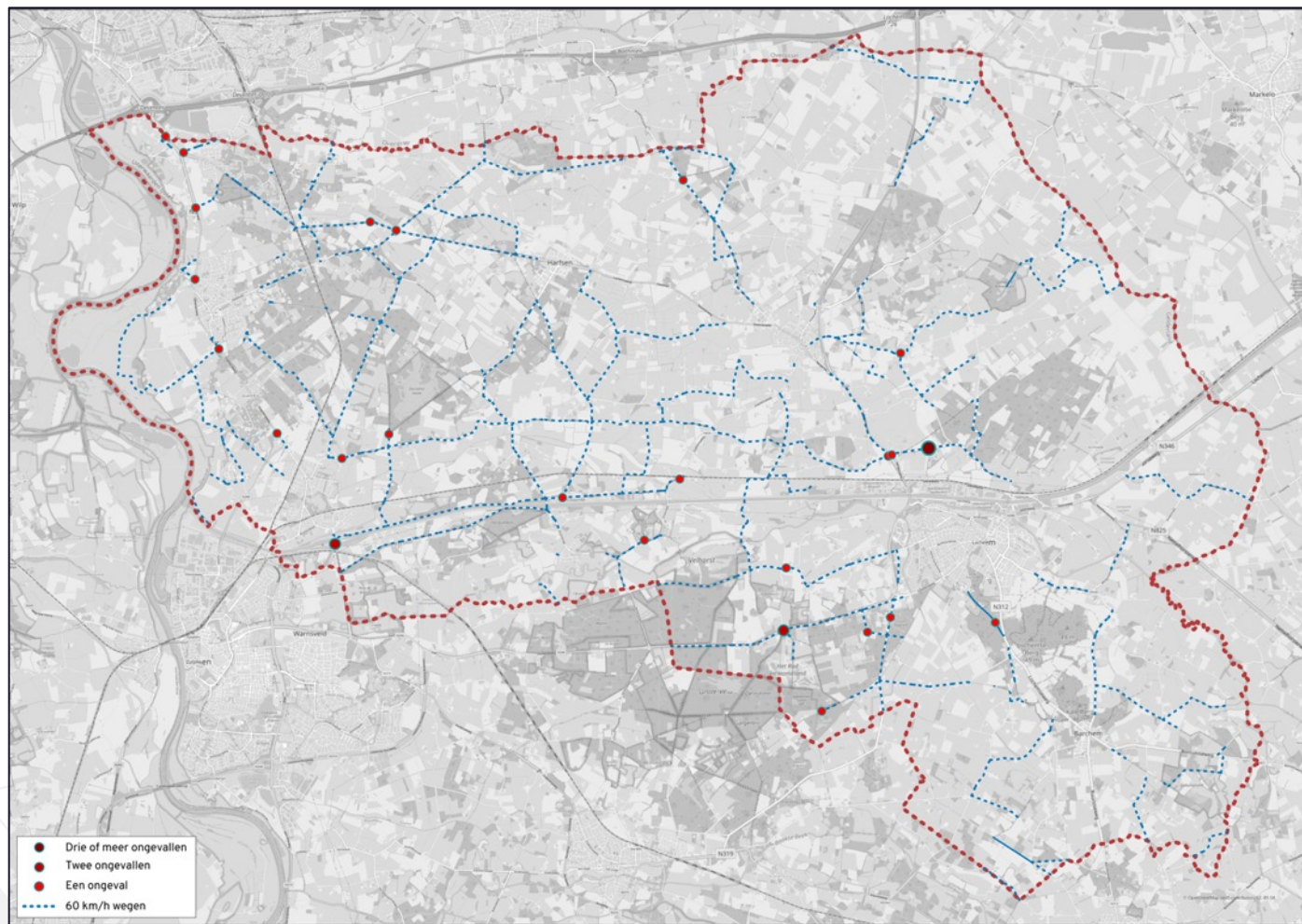
# Bijlagen: Verkeersveiligheid

Fietsongevallen op (niet)vrijliggende fietspaden	blz. 60
Fietsongevallen op 60 km/u wegen	blz. 61
Fietsongevallen naar leeftijd (kaart)	blz. 62
Fietsongevallen op wegennetwerk	blz. 63

## Ongevallen op (niet)vrijliggende fietspaden (2014-2022) | wegen in beheer gemeente Lochem

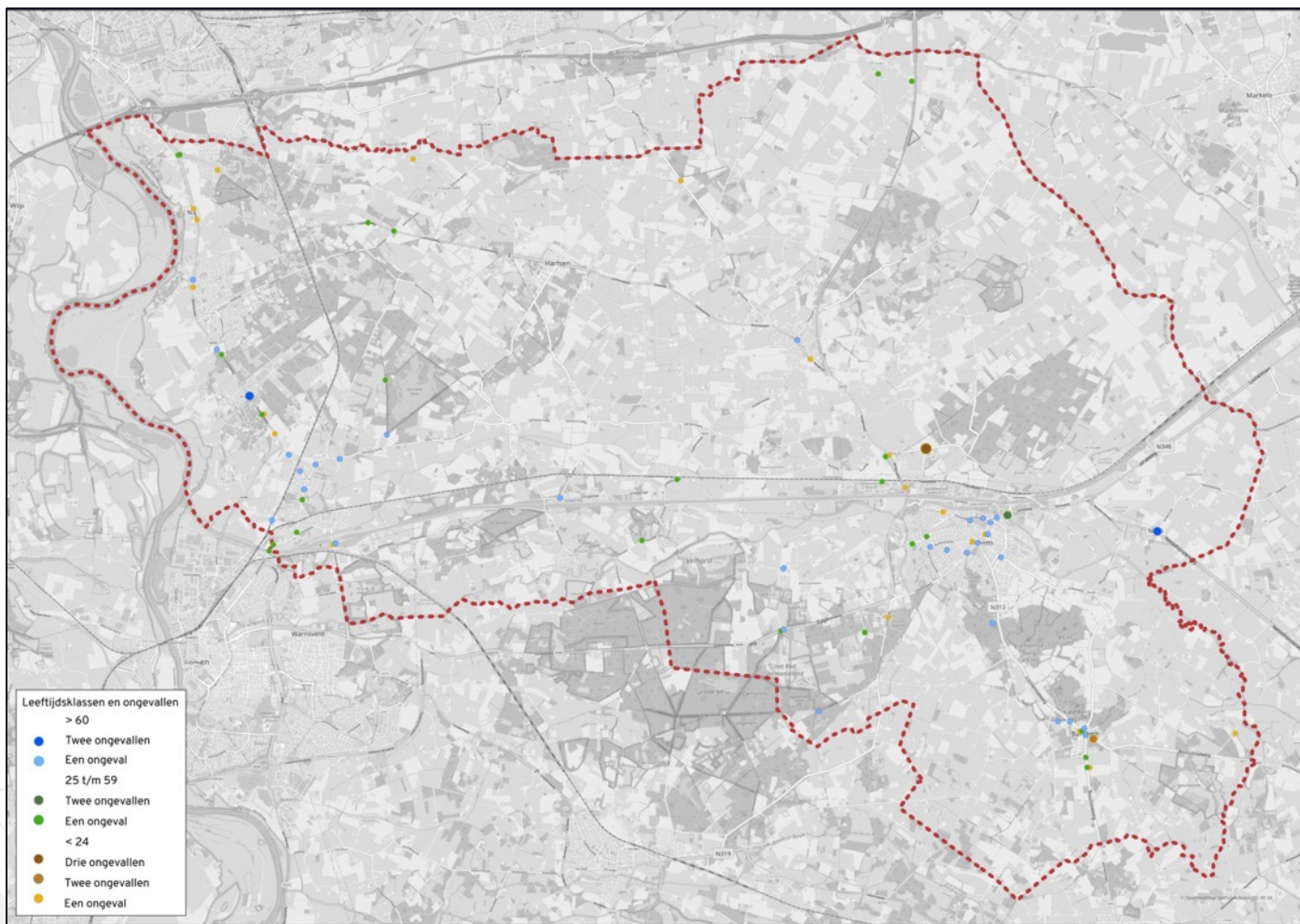


## Ongevallen op 60 km/u wegen (2014-2022) | wegen in beheer gemeente Lochem

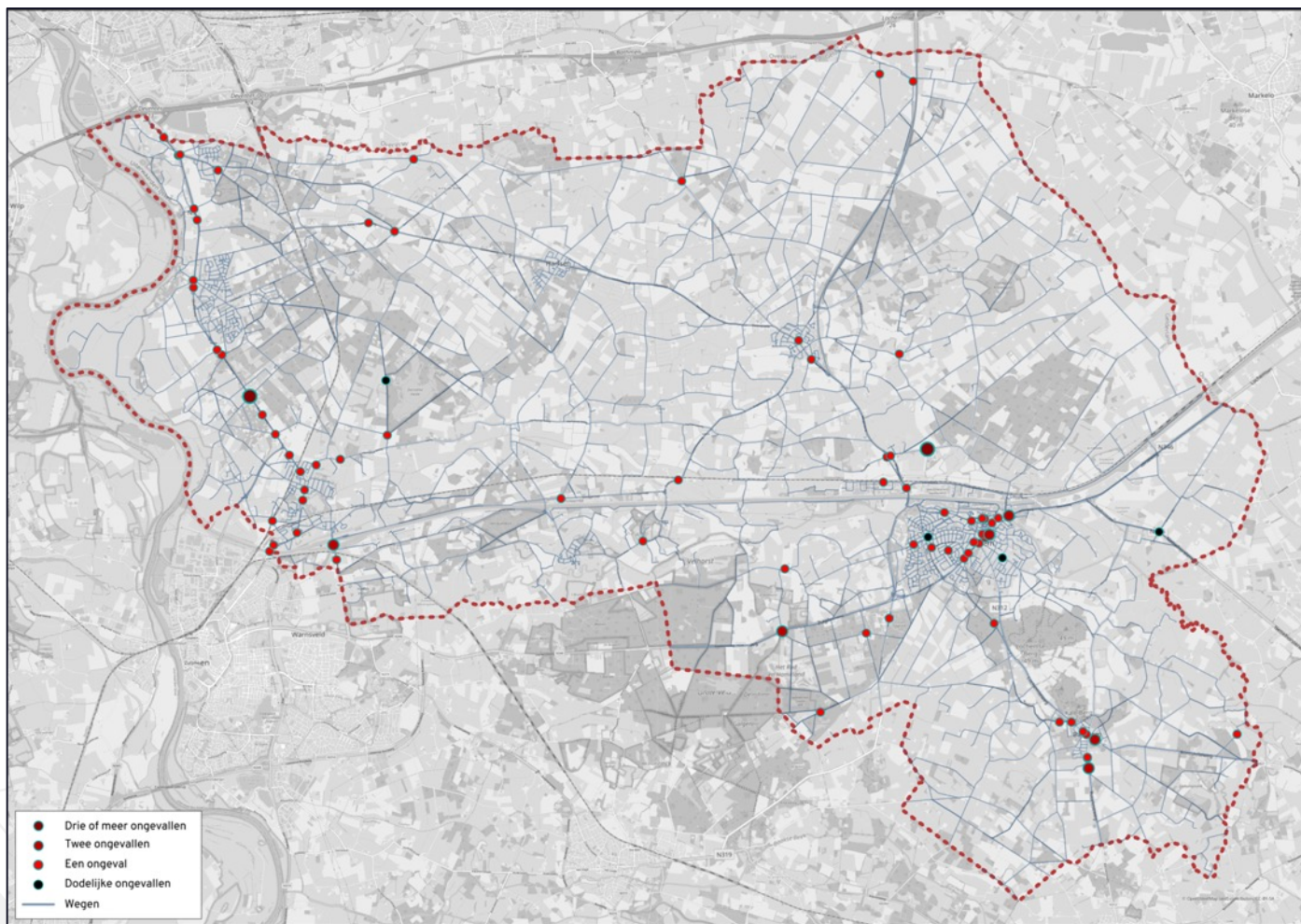




## Ongevallen naar leeftijd (2014-2022) | wegen in beheer gemeente Lochem



## Fietsongevallen op wegennetwerk | wegen in beheer gemeente Lochem

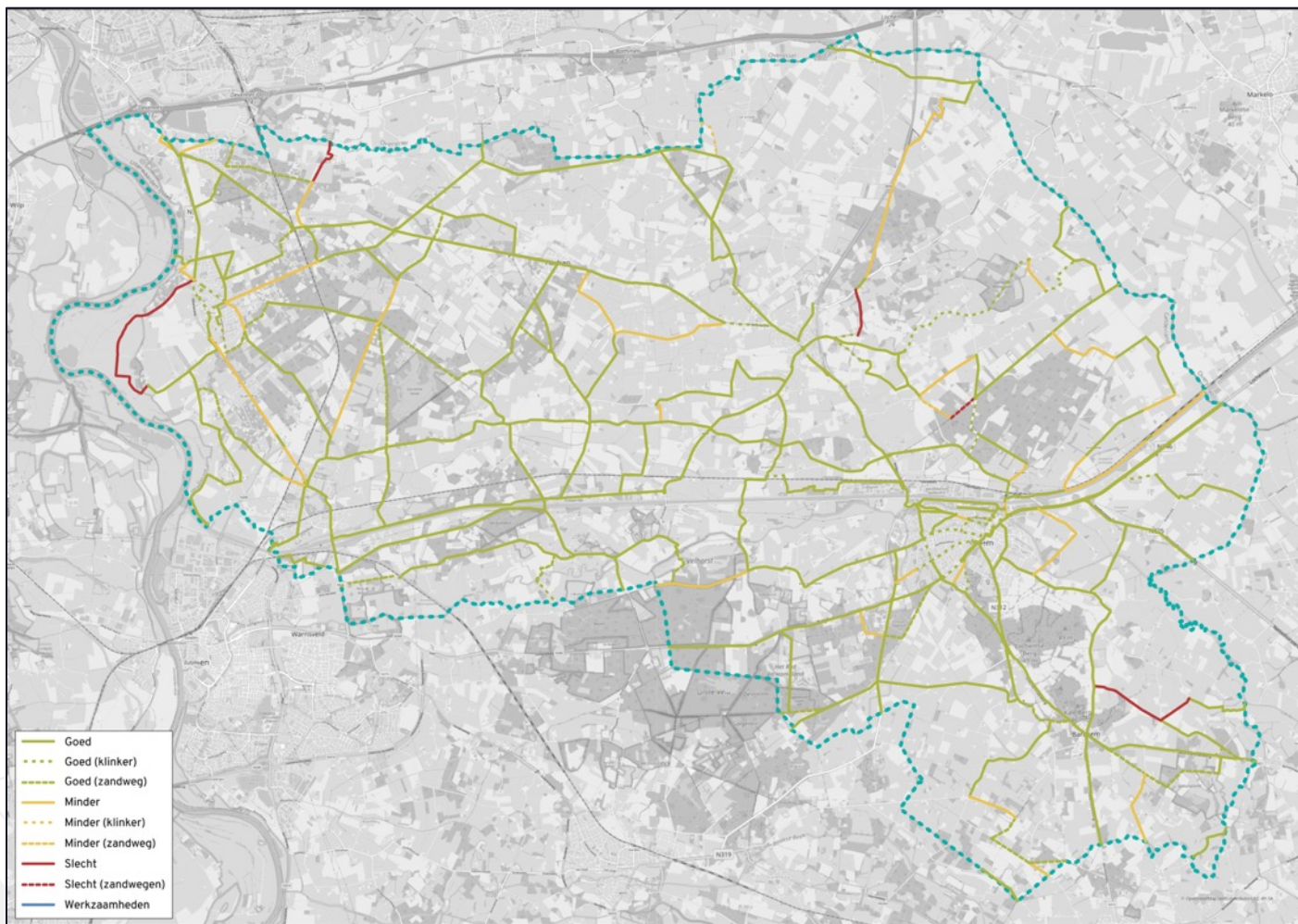


# Bijlagen: Veldverkenning

Staat van het onderhoud	blz. 65
Bulten en kuilen in het wegdek	blz. 66
Scheuren in het wegdek	blz. 67
Overhangend groen	blz. 68
Fietstellingen en onderhoud	blz. 69
Fietspaaltjes	blz. 70
Profiel van de berm	blz. 71
Verlichting	blz. 72
Begroeiing tussen fietspad en wegvak	blz. 73
Bewegwijzering	blz. 74
Recreatieve voorzieningen	blz. 75
Netwerk landbouwverkeer	blz. 76
Netwerk landbouwverkeer en niet vrijliggende fietspaden	blz. 77

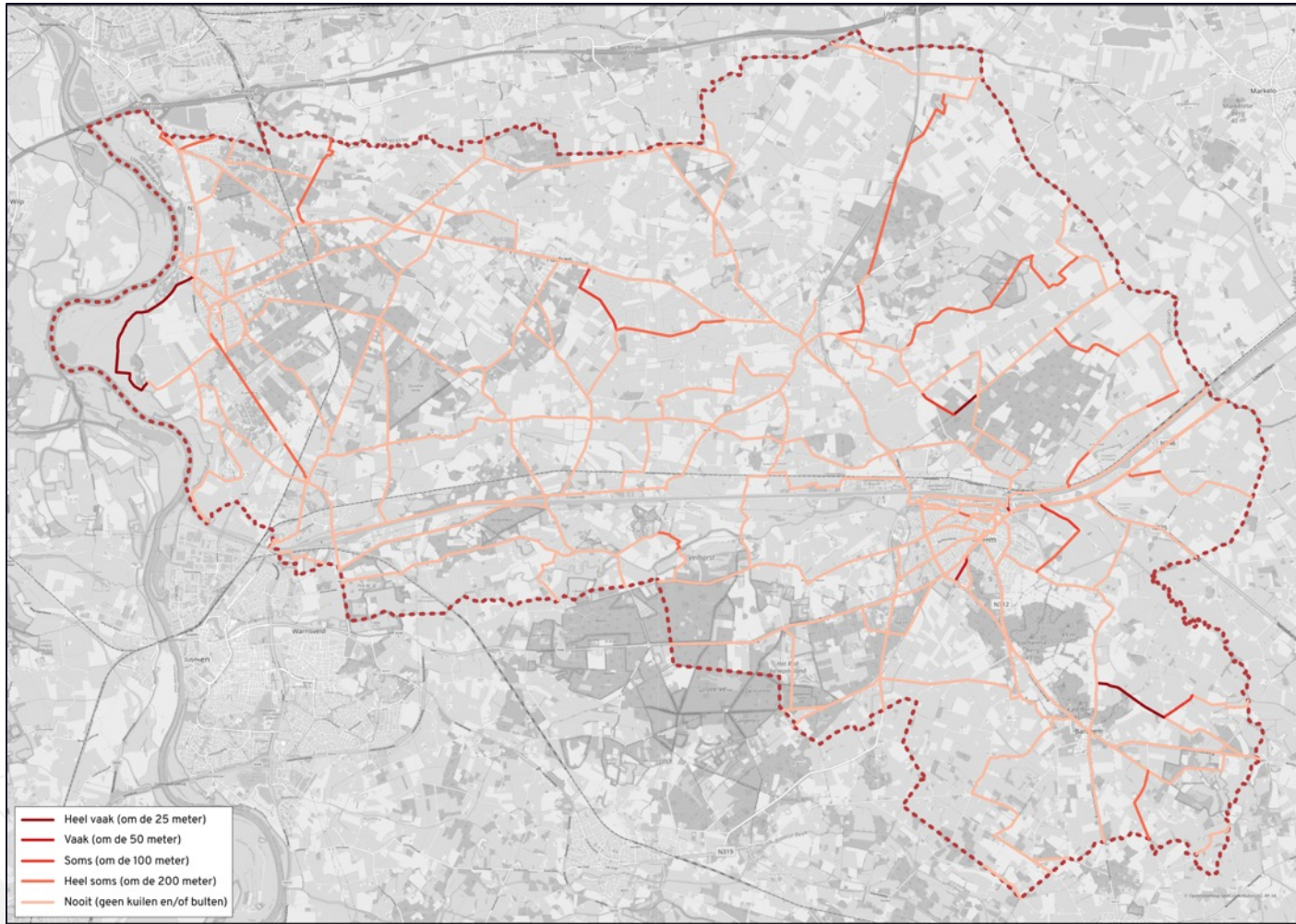


## Staat van het onderhoud



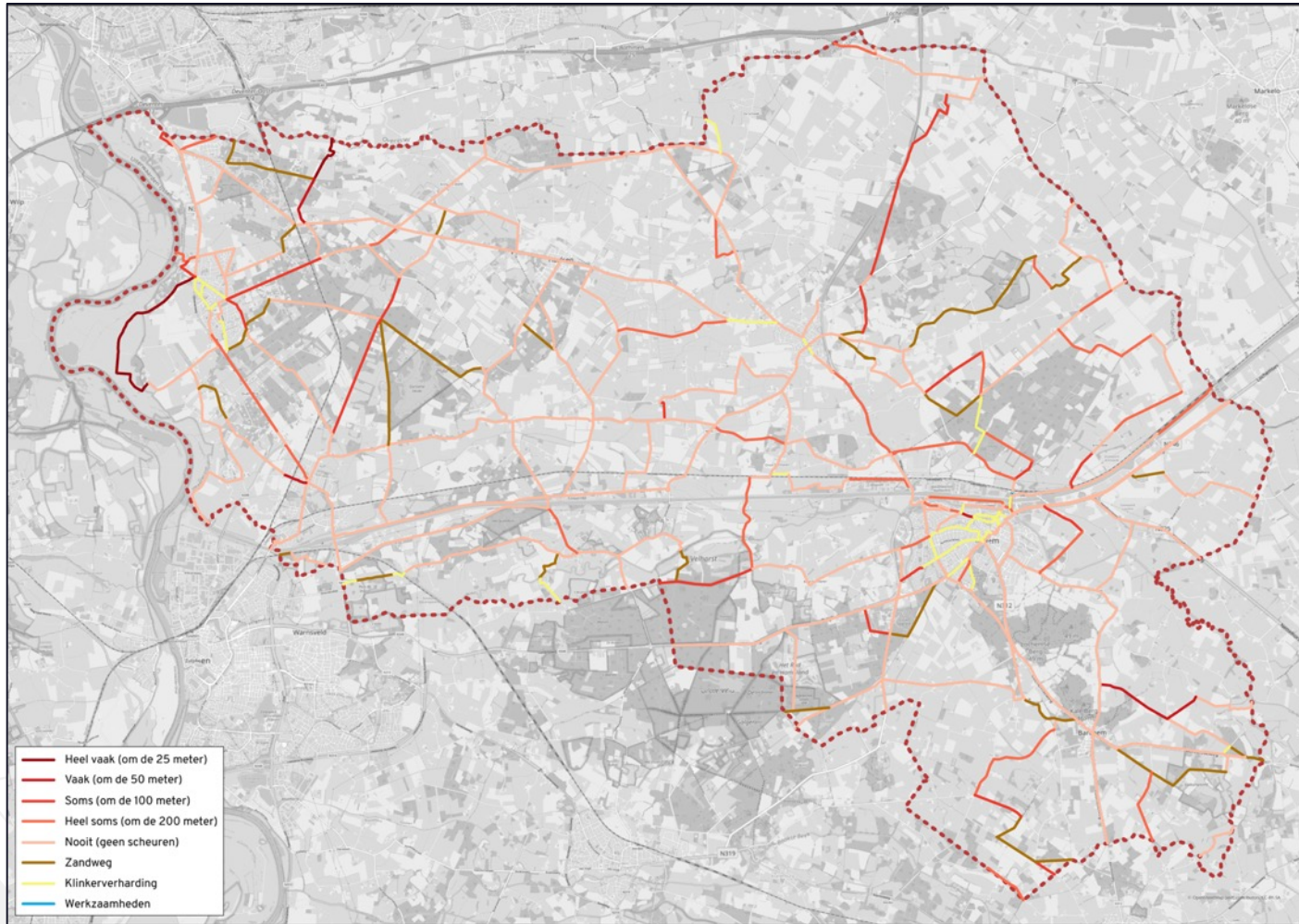
De staat van het onderhoud van het hoofdfietsnetwerk is bepaald door te kijken naar scheuren in het wegdek, kuilen en/of bulten in het wegdek en of er sprake is van overhangend groen die het fietscomfort beïnvloeden. Per wegvak zijn punten toegekend. Hoe vaker er sprake is van scheuren, kuilen en/of bulten of overhangend groen, hoe lager de score.

## Bulten en kuilen in het wegdek



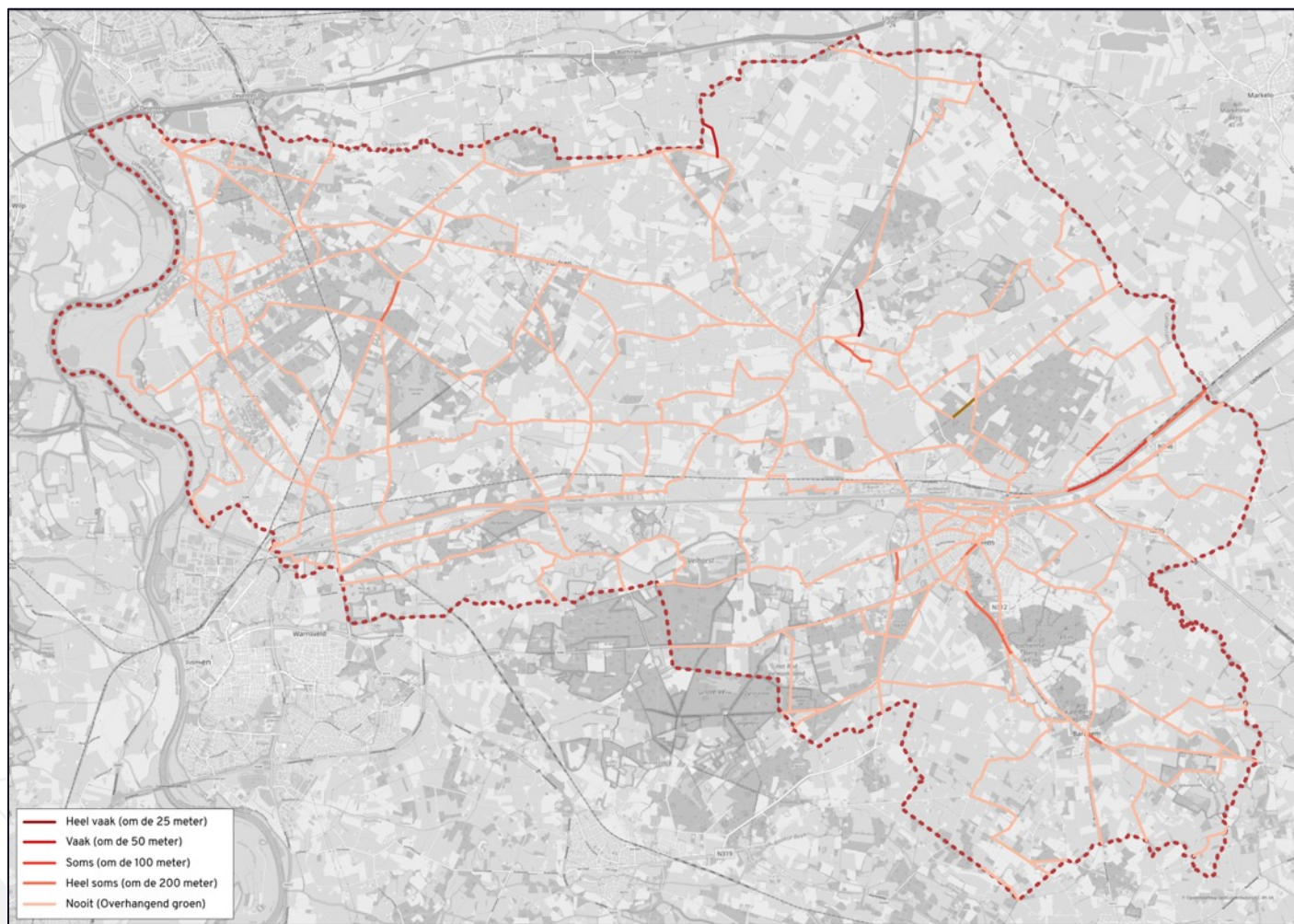


## Scheuren in het wegdek





## Overhangend groen

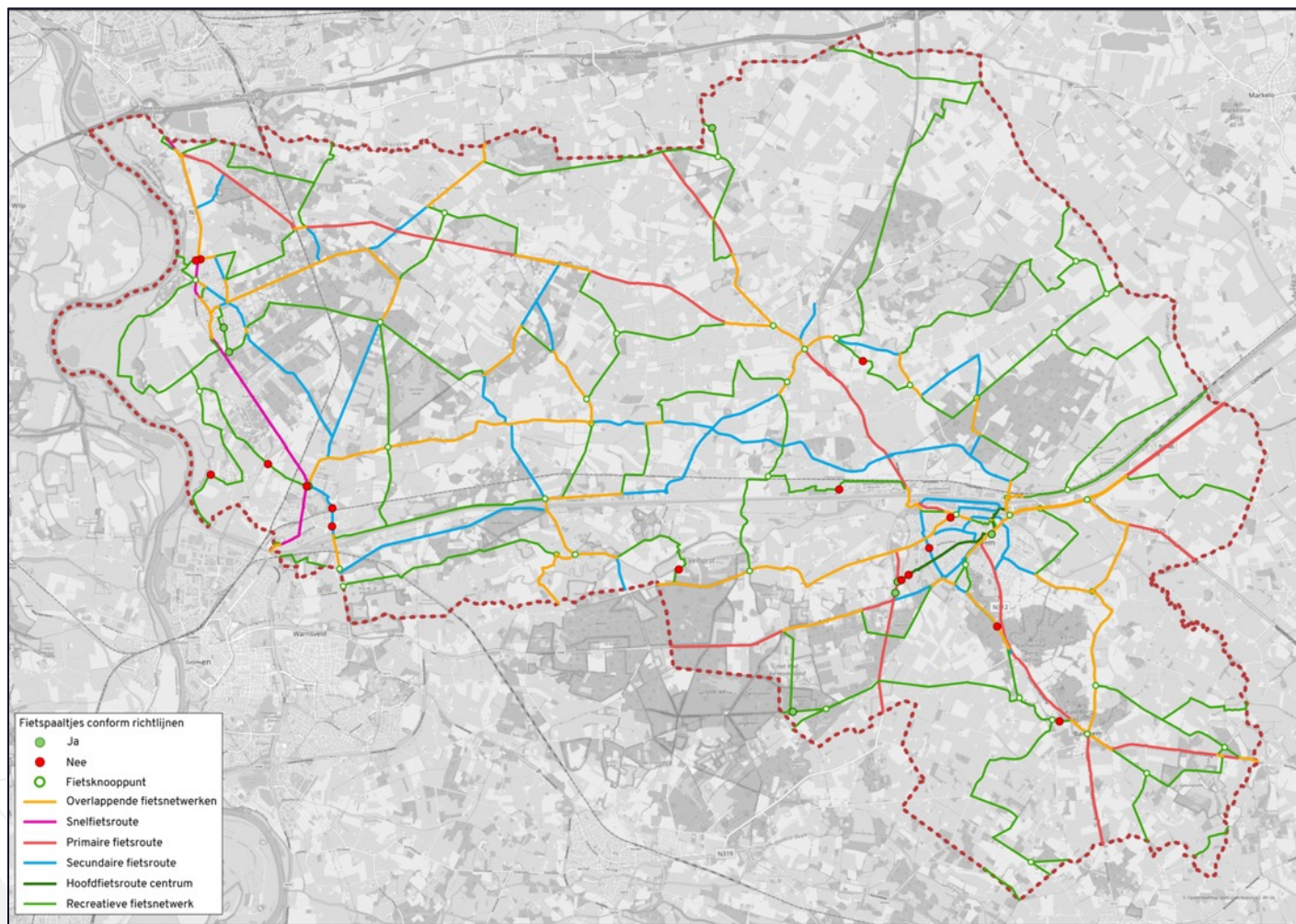


## Fietstellingen en onderhoud



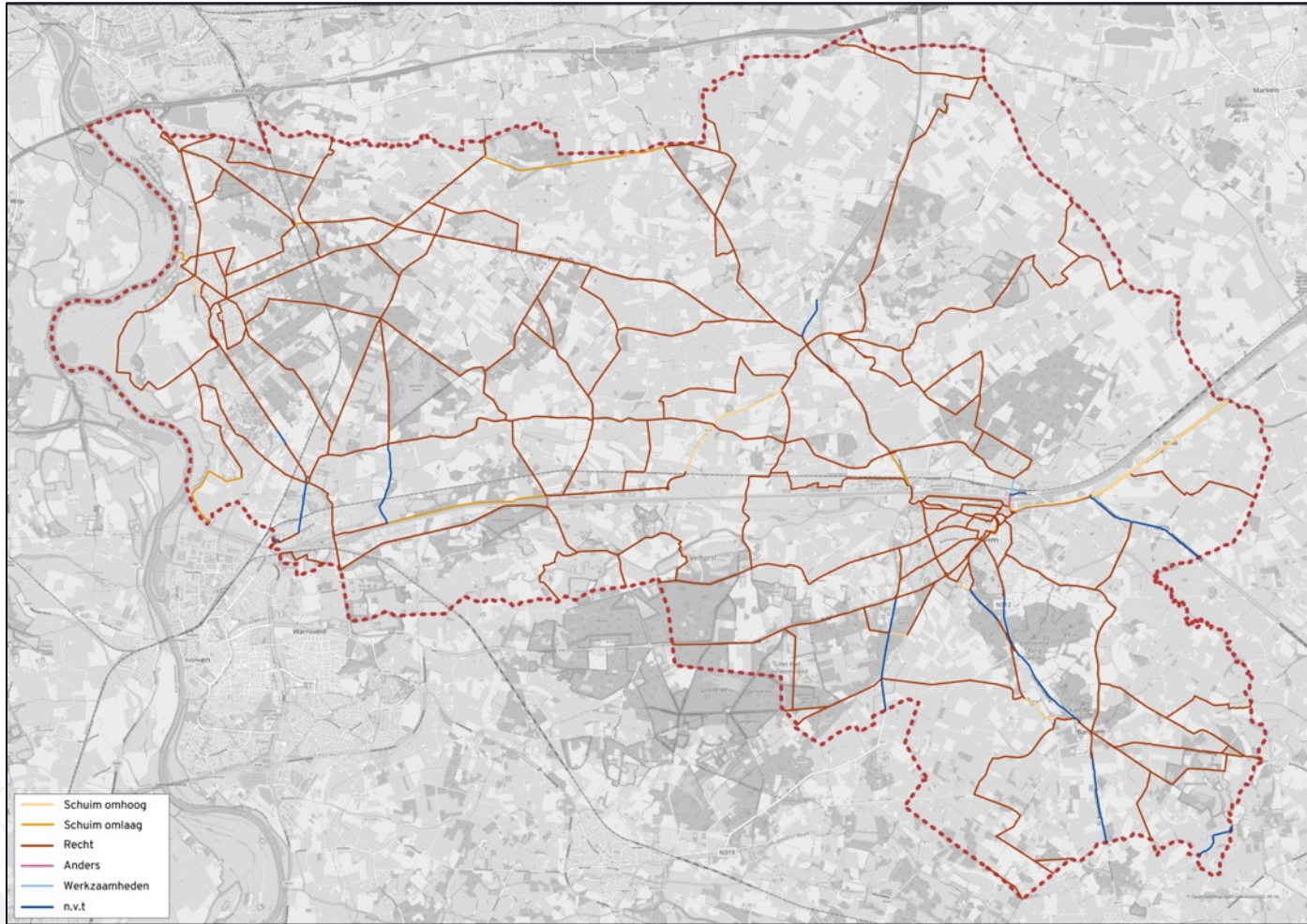


## Fietspaaltjes

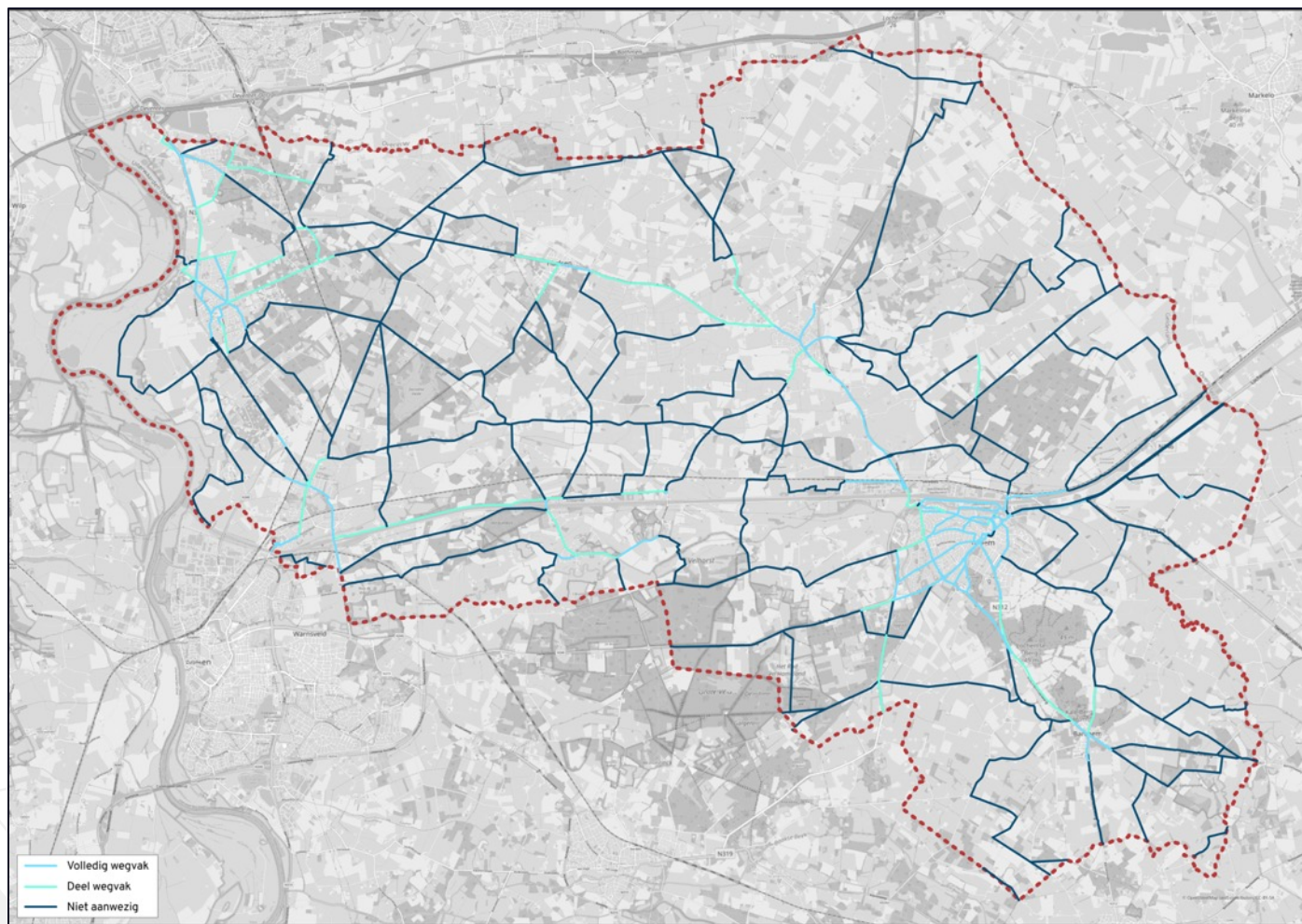




## Profiel van de berm

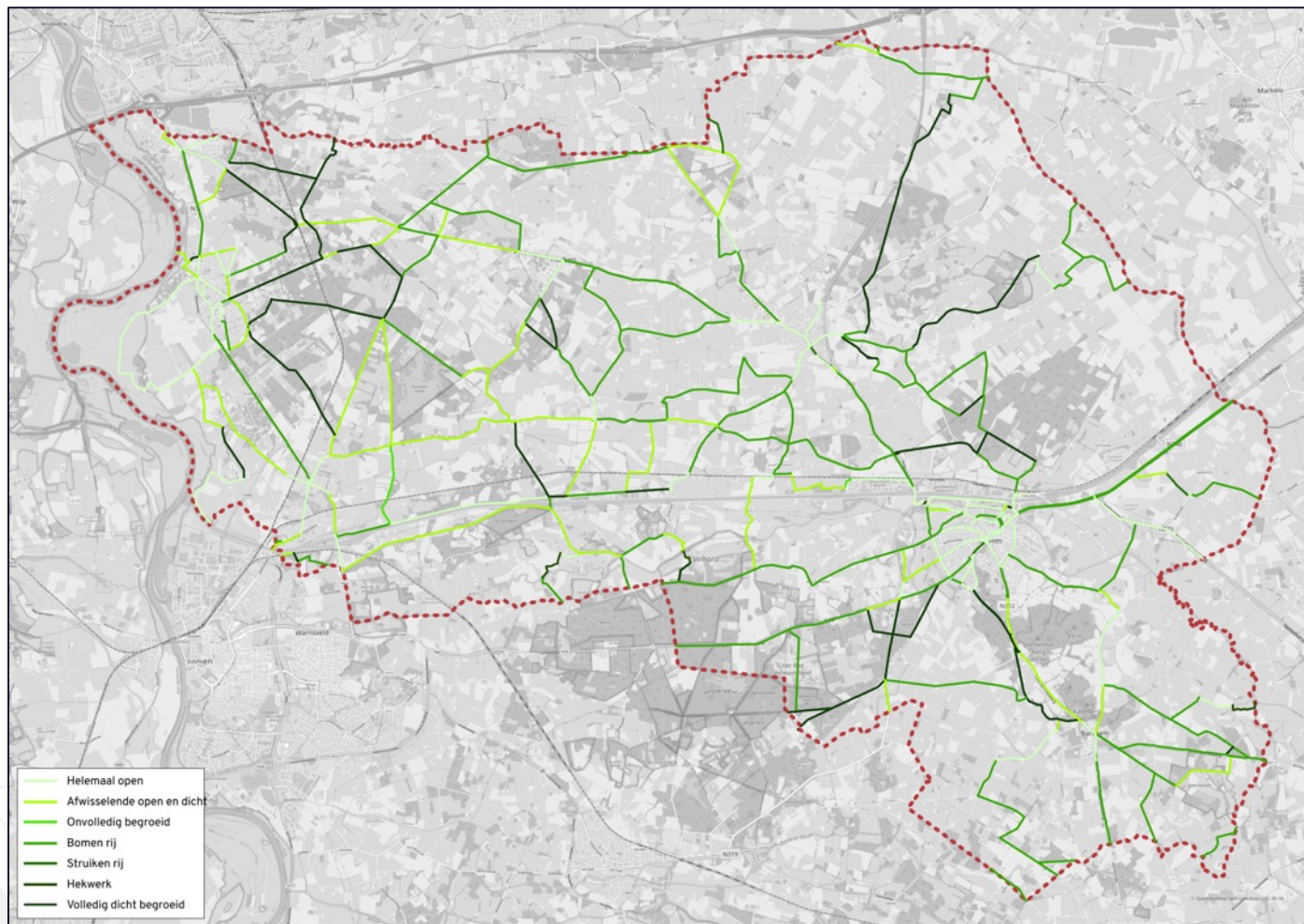


## Verlichting



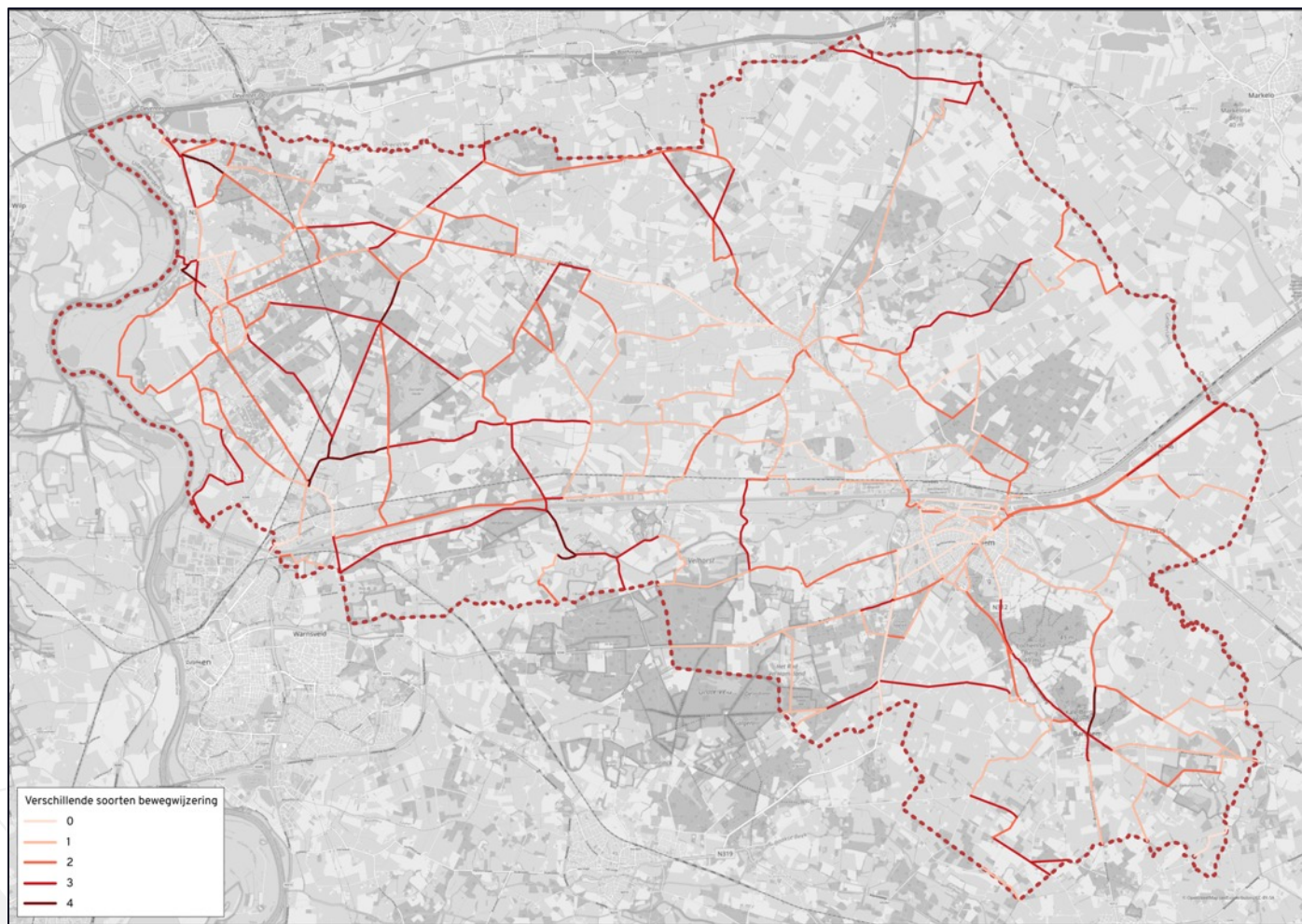


## Begroeiing tussen fietspad en wegvak

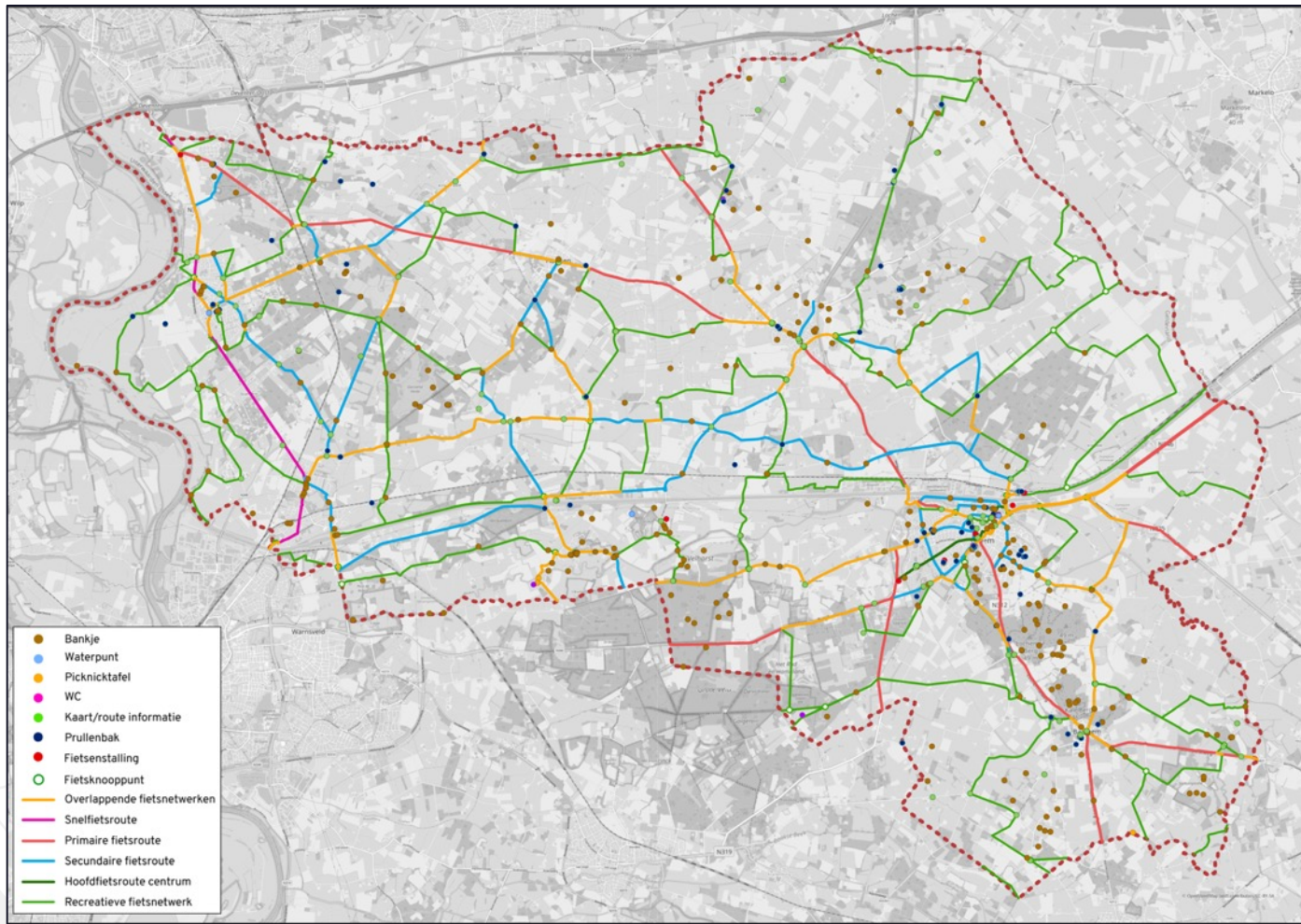




## Bewegwijzering

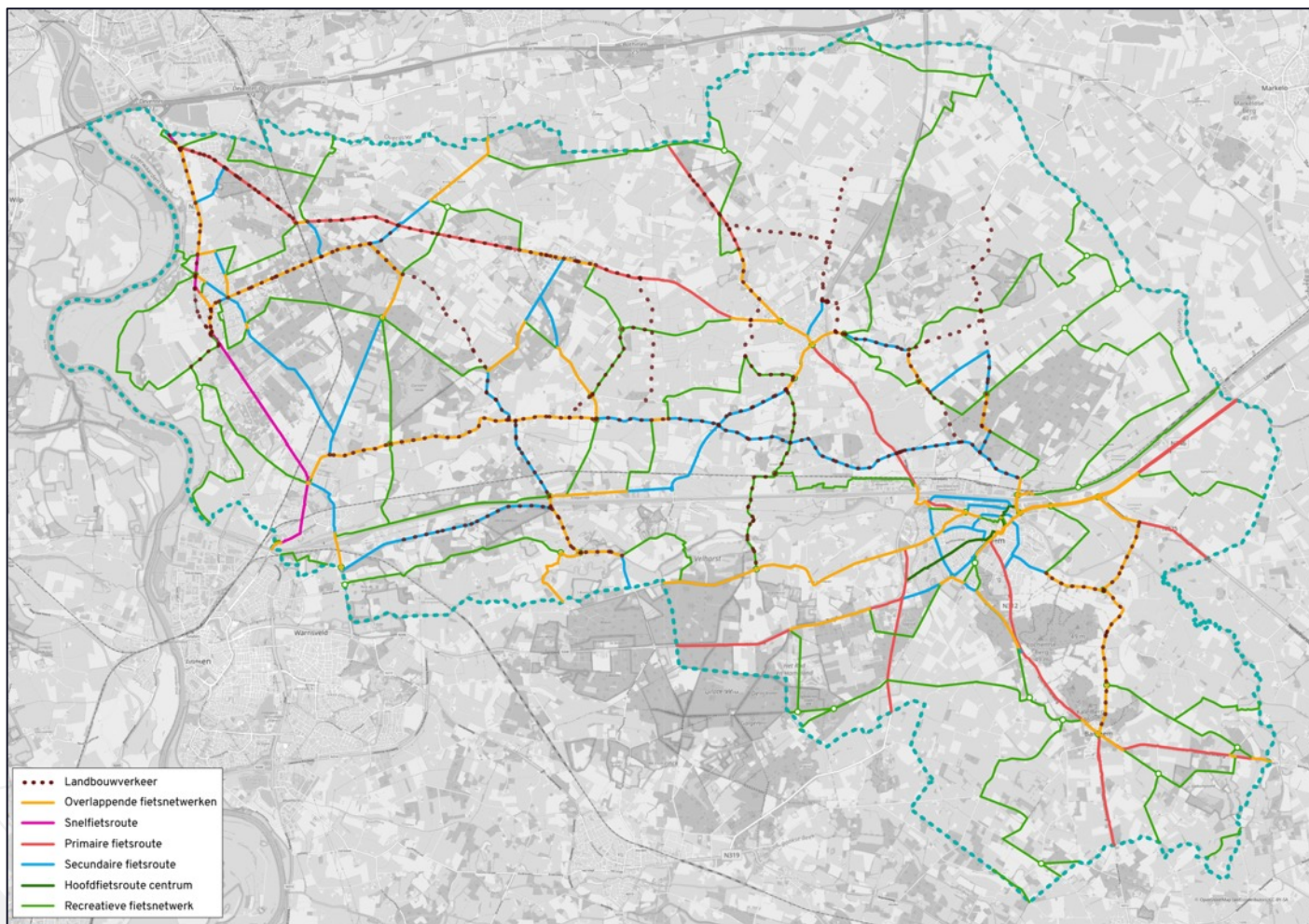


## Recreatieve voorzieningen



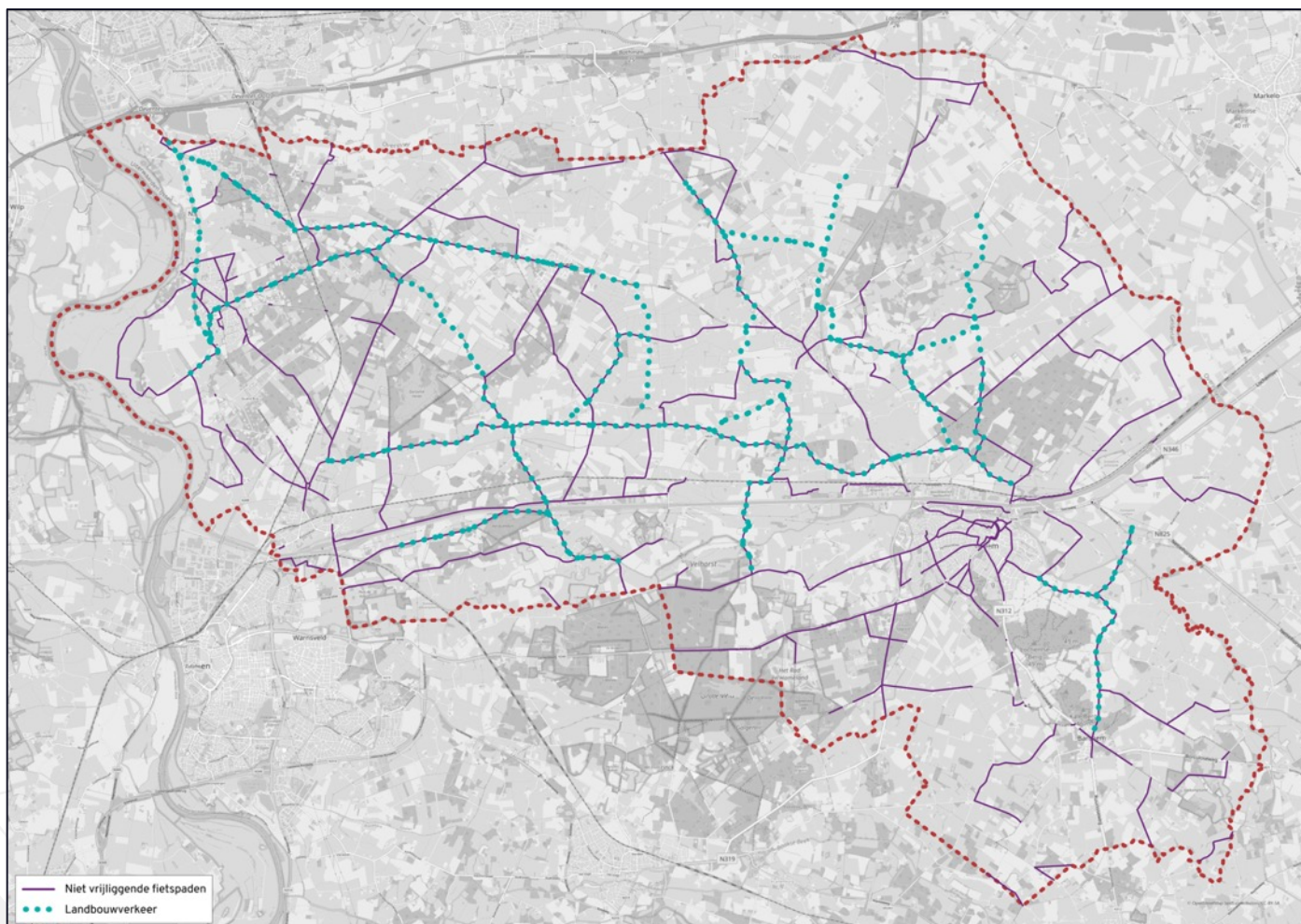


## Netwerk landbouwverkeer





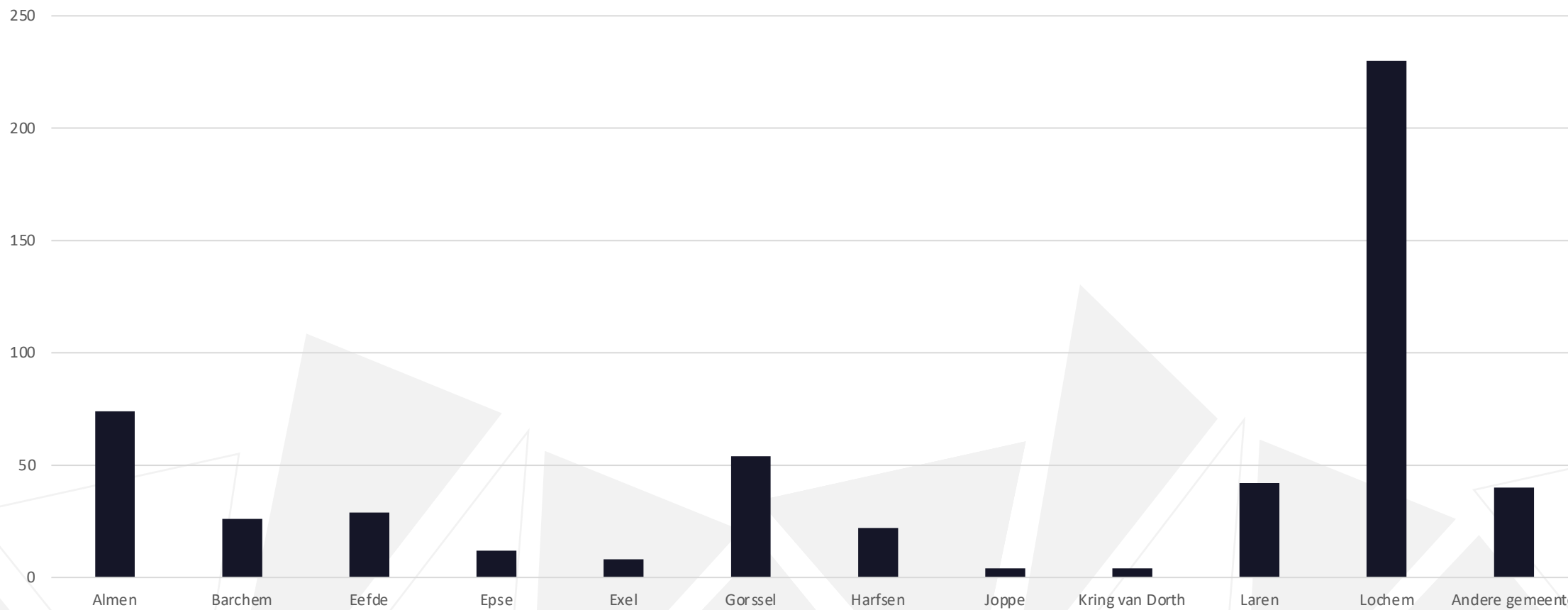
## Netwerk landbouwverkeer en niet vrijliggende fietspaden



# Bijlagen: Enquête

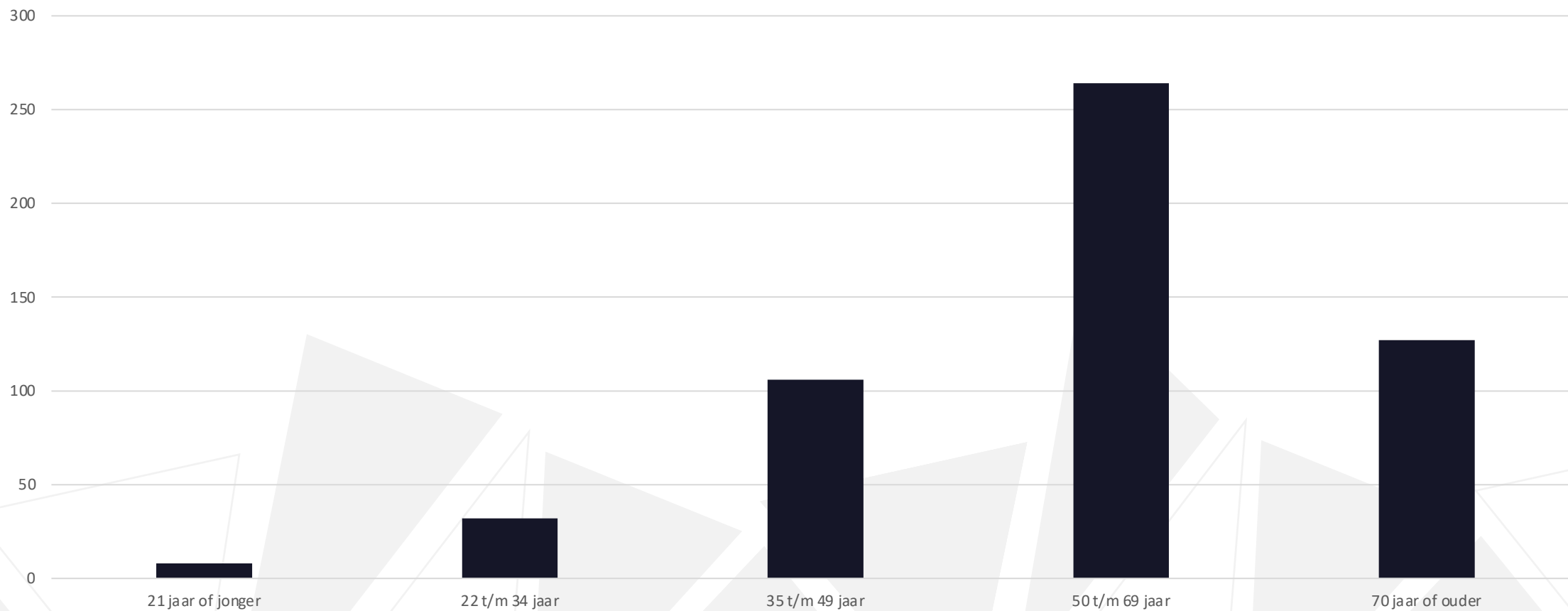
Woonplaats	blz. 79	Huidige fietsroutes (gemeente Lochem)	blz. 88
Leeftijd	blz. 80	Huidige fietsroutes (kern Lochem)	blz. 89
Gebruik	blz. 81	Reden gebruik fietsroute	blz. 90
Doel	blz. 82	Ontbrekende fietsverbindingen	blz. 91
Type fiets	blz. 83	Ontbrekende fietsenstallingen	blz. 92
Type fiets/gebruik per week	blz. 84	Ontbrekende recr. voorzieningen (gem. Lochem)	blz. 93
Type fiets/type gebruik	blz. 84	Ontbrekende recr. voorzieningen (kern. Lochem)	blz. 94
Type fiets/leeftijd	blz. 84	Knelpunten	blz. 95
Beoordeling fietsvoorziening	blz. 85	Knelpunten en fietsnetwerk	blz. 96
Bevorderen fietsgebruik	blz. 86	Knelpunten en (niet)vrijliggende fietspaden	blz. 97
Stelling 1 en 2	blz. 87	Probleem 1 t/m 14	blz. 98
			t/m 111

## Wat is uw woonplaats?

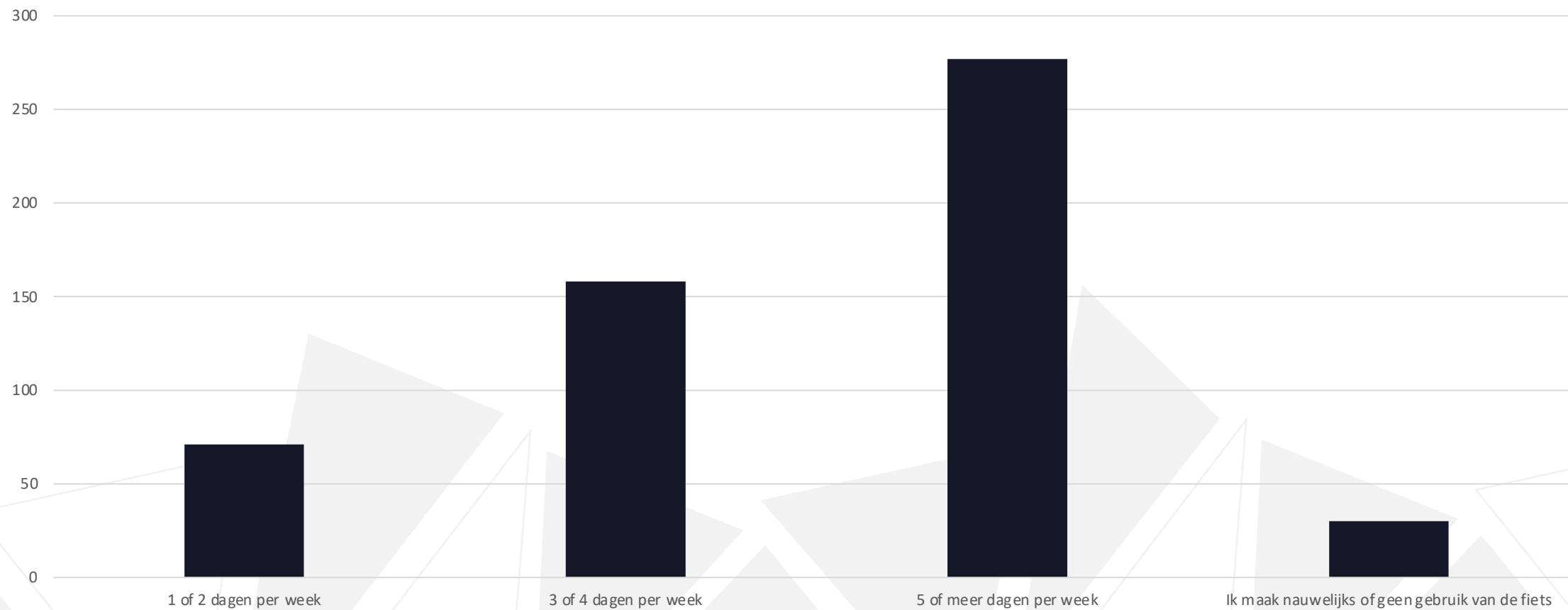




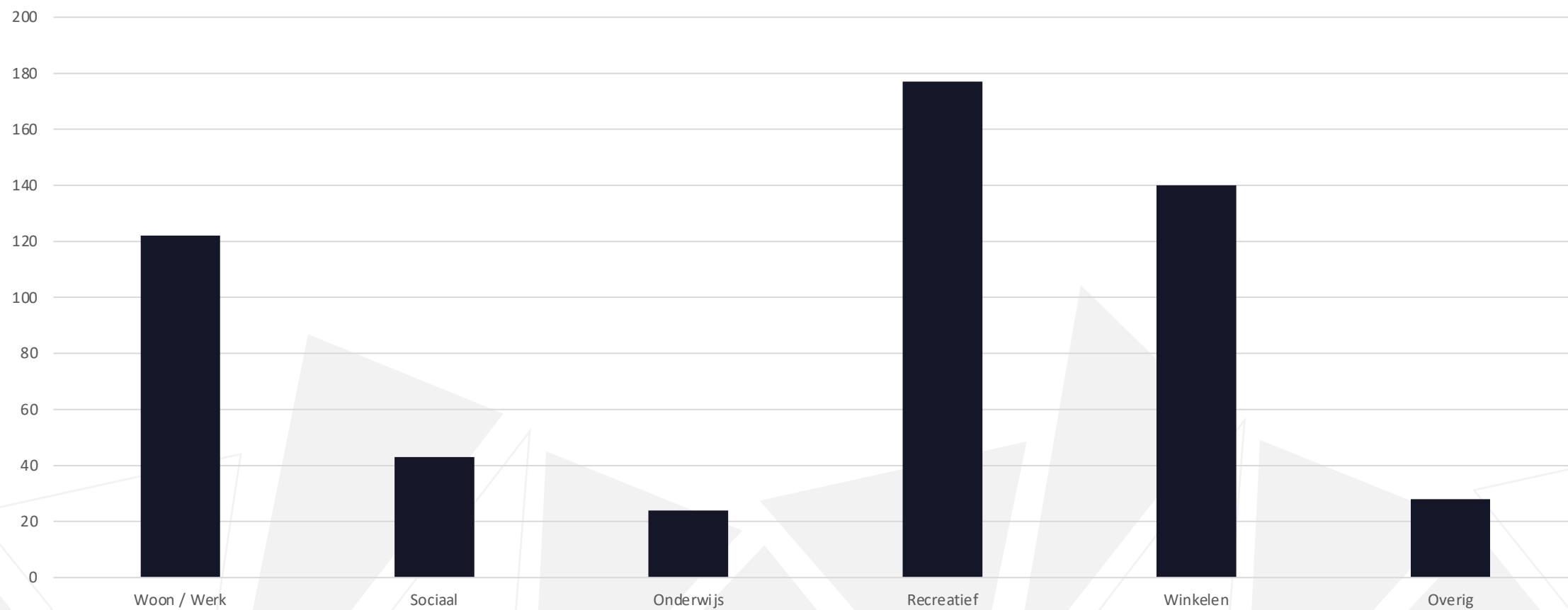
## Wat is uw leeftijd?



## Hoeveel dagen per week maakt u gemiddeld gebruik van de fiets?

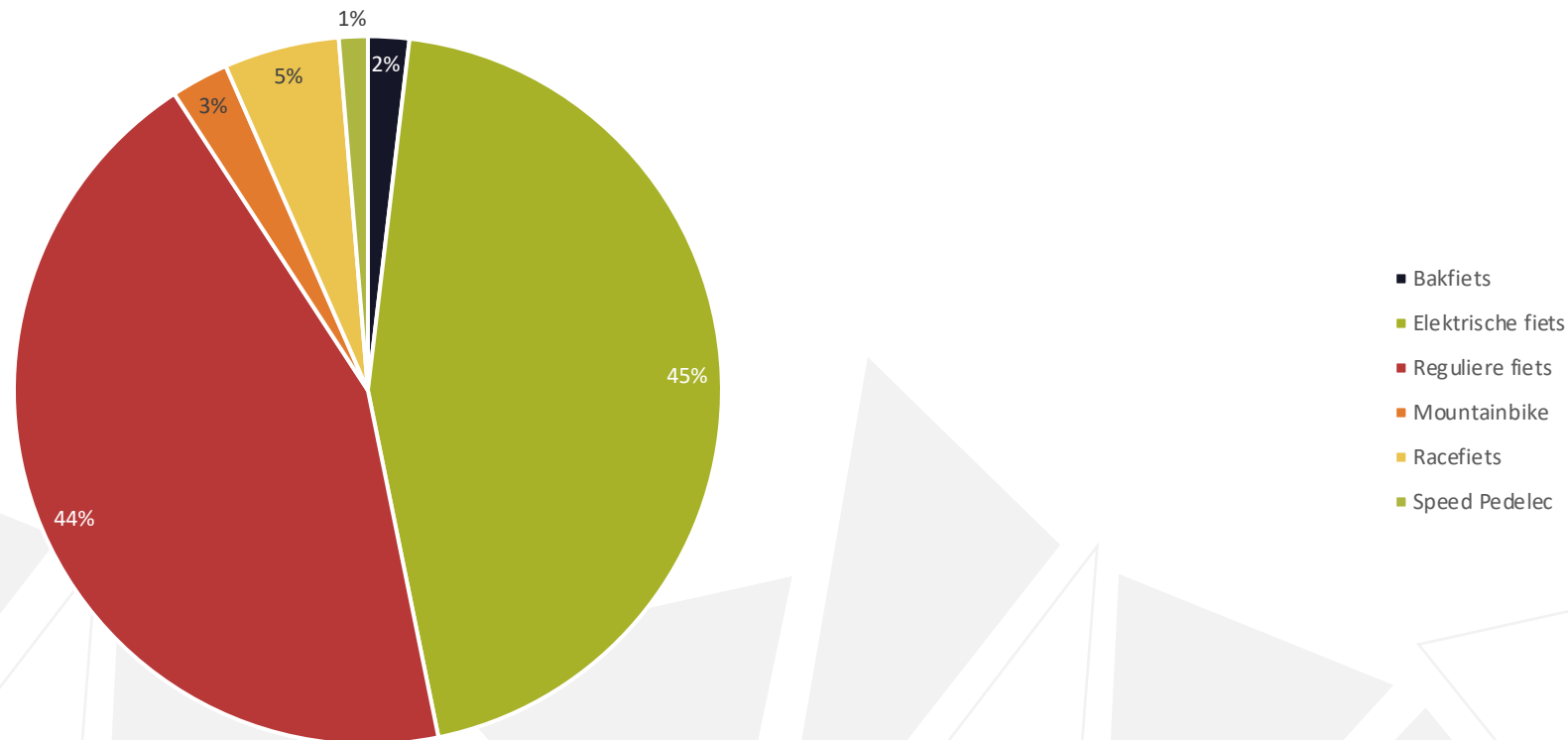


## Wat is het doel van de meeste fietsritten?

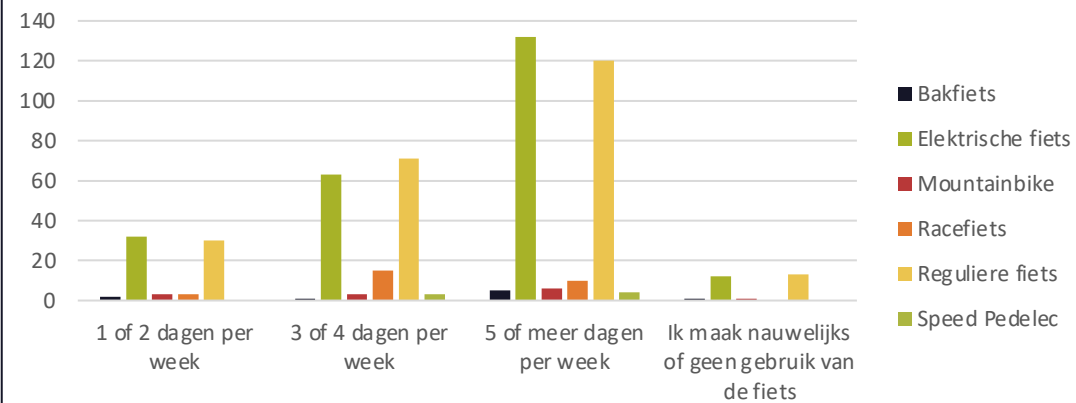




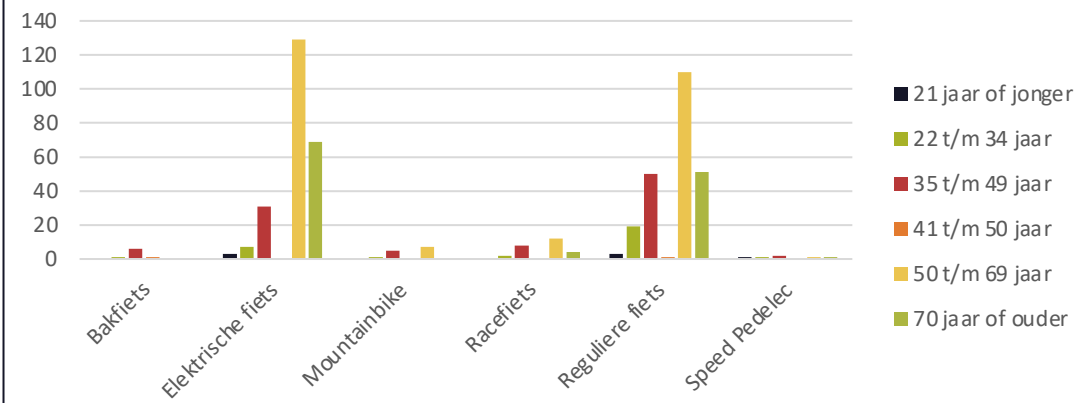
## Van welk type fiets maakt u overwegend gebruik?



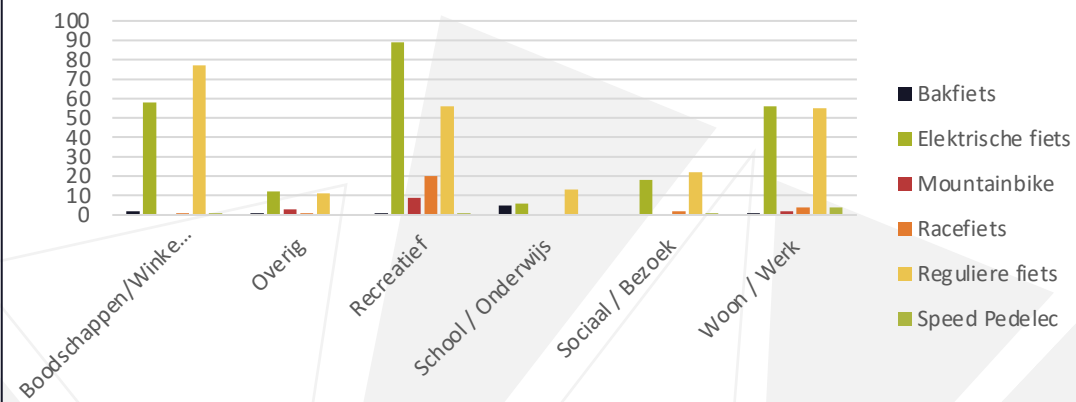
### Type fiets gebruik per week



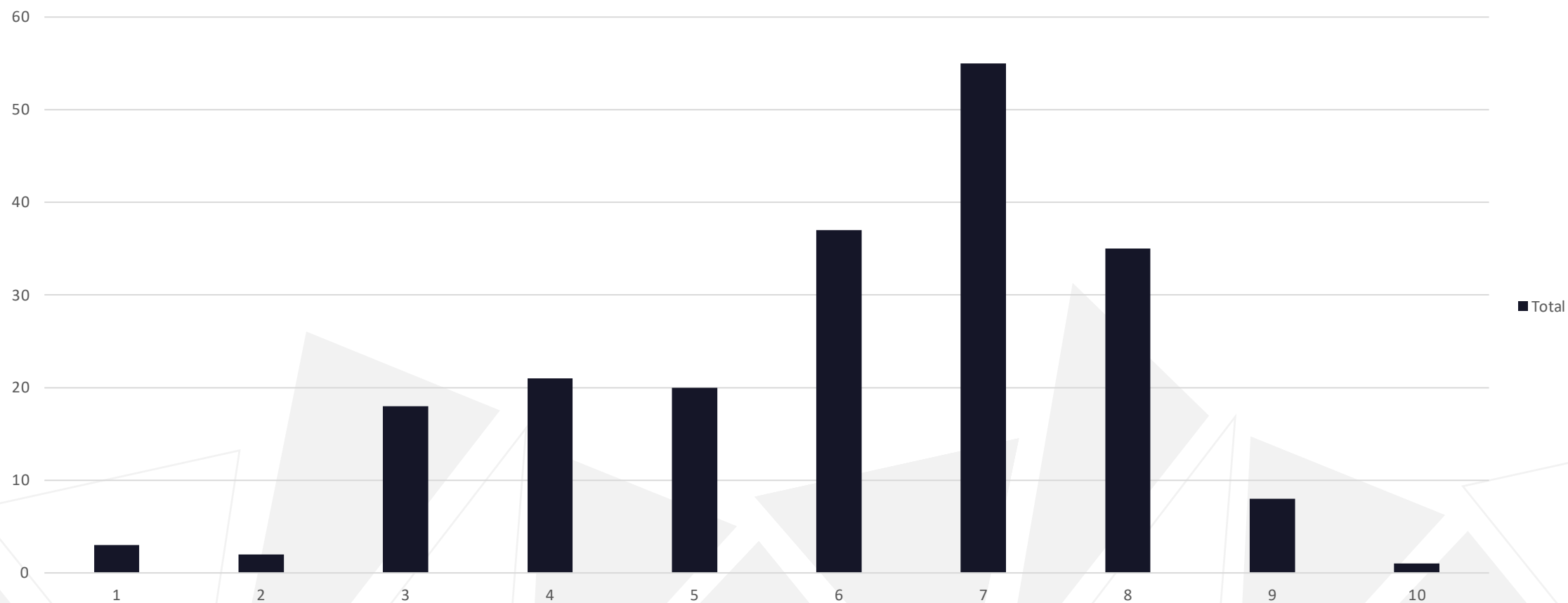
### Type fiets per leeftijd



### Type fiets per type gebruik



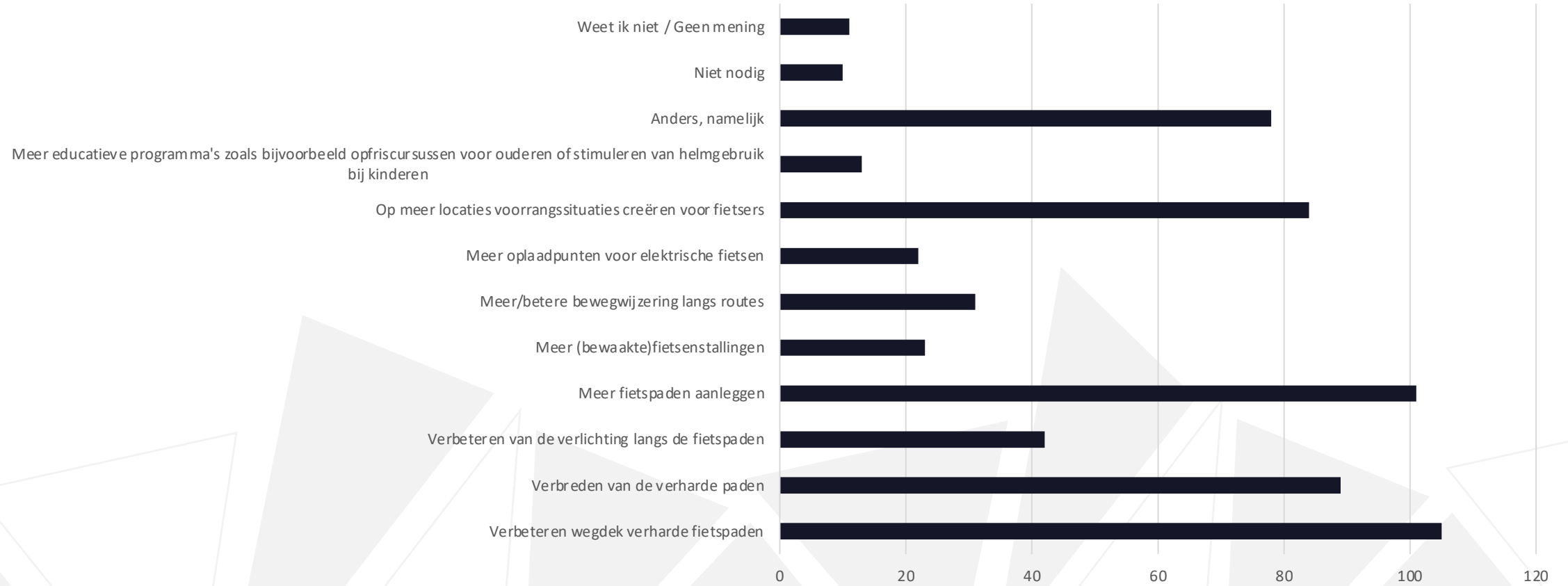
## Hoe beoordeelt u de fietsvoorzieningen in de gemeente Lochem op een schaal van 1 (slecht) tot en met 10 (zeer goed)?



85

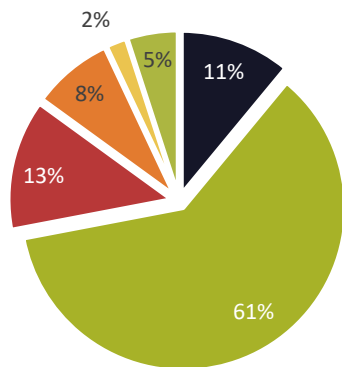


## Hoe kan de gemeente het fietsgebruik in de gemeente Lochem bevorderen?



2021

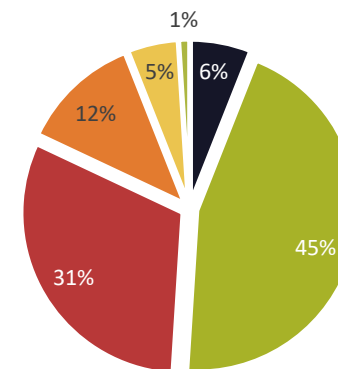
Stelling 1: Er zijn goede fietsverbindingen in de Gemeente Lochem



■ Zeer eens ■ Eens ■ Niet eens, niet oneens ■ Oneens ■ Zeer oneens ■ Geen mening

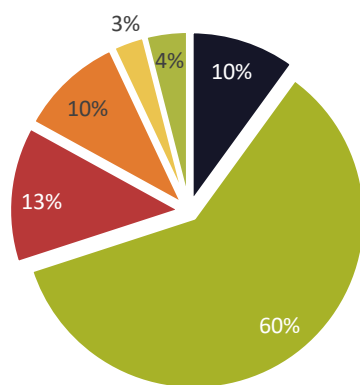
2023

Stelling 1: Er zijn goede fietsverbindingen in de Gemeente Lochem



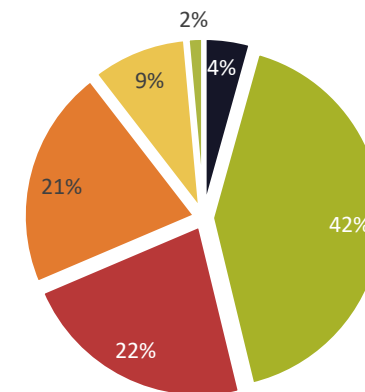
■ Zeer eens ■ Eens ■ Niet eens, niet oneens ■ Oneens ■ Zeer oneens ■ Weet ik niet / Geen mening

Stelling 2: De verharde fietspaden in en rondom de kern waar ik (het dichtstbij) woon zijn over het algemeen comfortabel



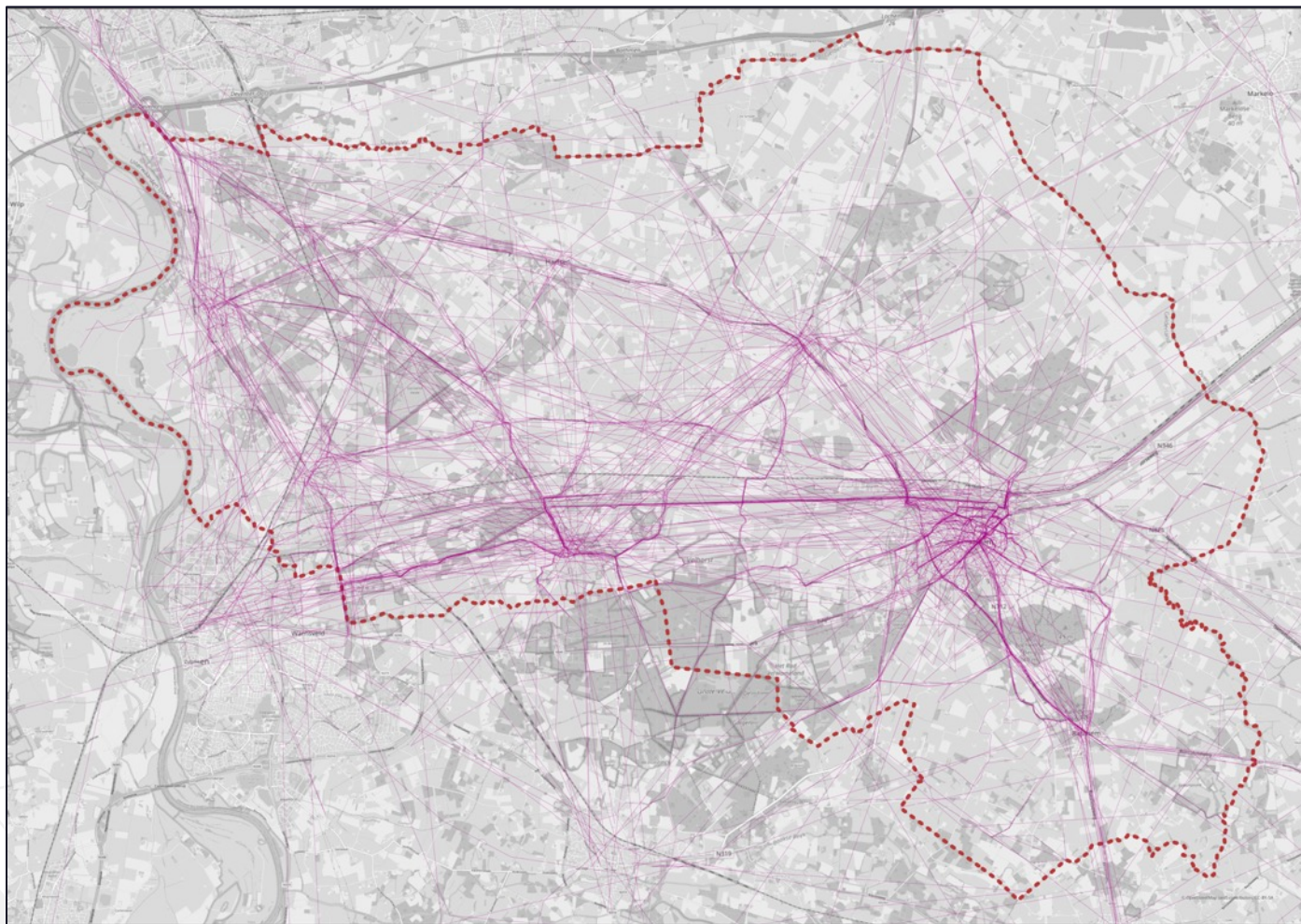
■ Zeer eens ■ Eens ■ Niet eens, niet oneens ■ Oneens ■ Zeer oneens ■ Geen mening

Stelling 2: De verharde fietspaden in en rondom de kern waar ik (het dichtstbij) woon zijn over het algemeen comfortabel



■ Zeer eens ■ Eens ■ Niet eens, niet oneens ■ Oneens ■ Zeer oneens ■ Weet ik niet / Geen mening

## Van welke fietsroutes maakt u als fietser vaak gebruik? (Gemeente Lochem)

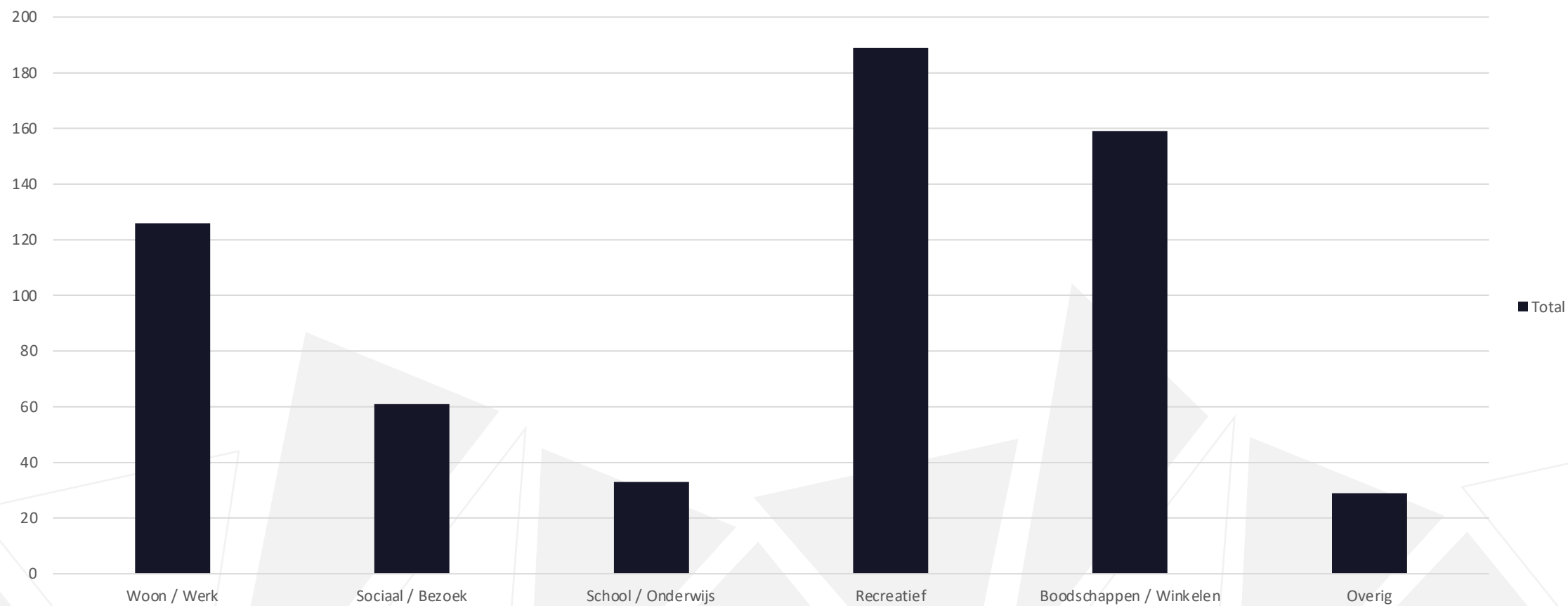




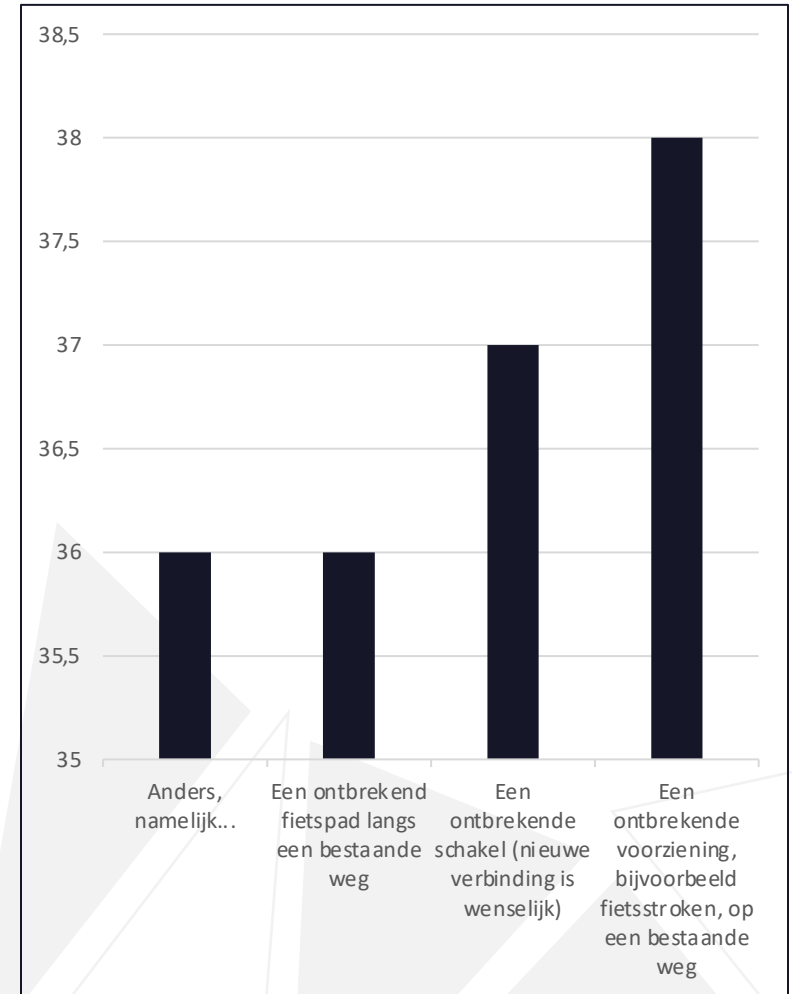
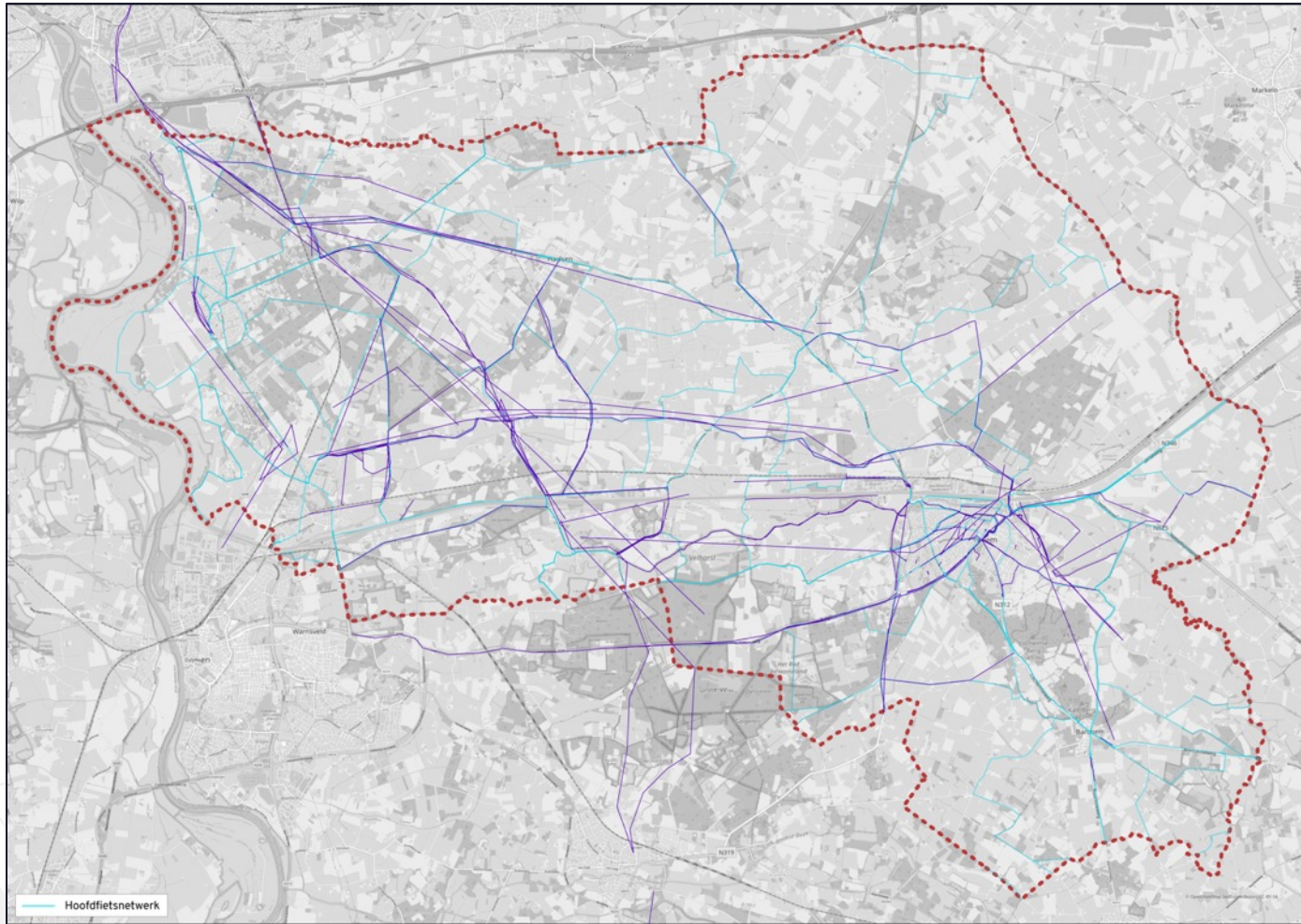
## Van welke fietsroutes maakt u als fietser vaak gebruik? (Lochem)



## Wat is de reden dat u gebruik maakt van deze fietsroute?

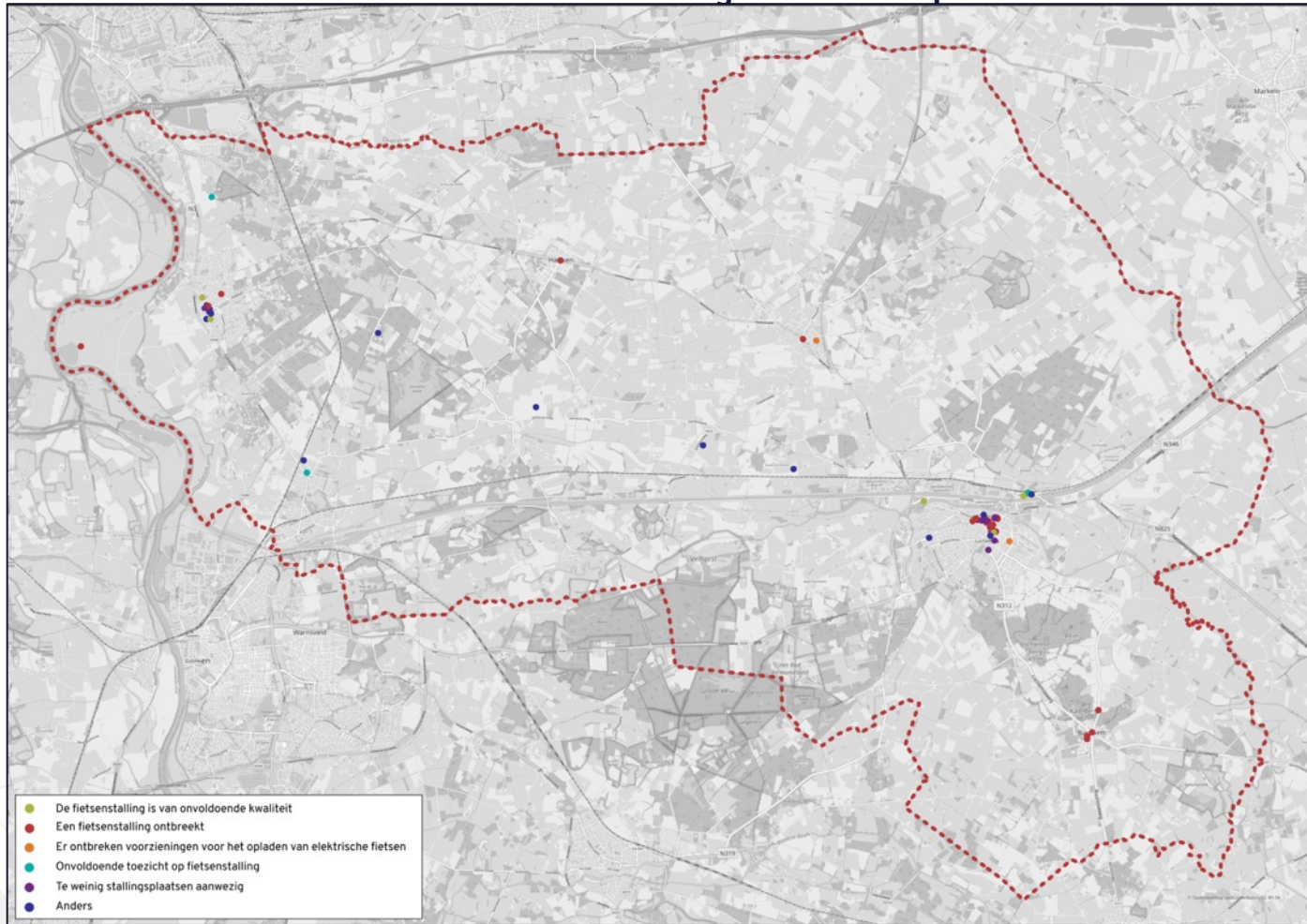


## Is het fietsnetwerk van de gemeente Lochem compleet? Of zijn er ontbrekende verbindingen?

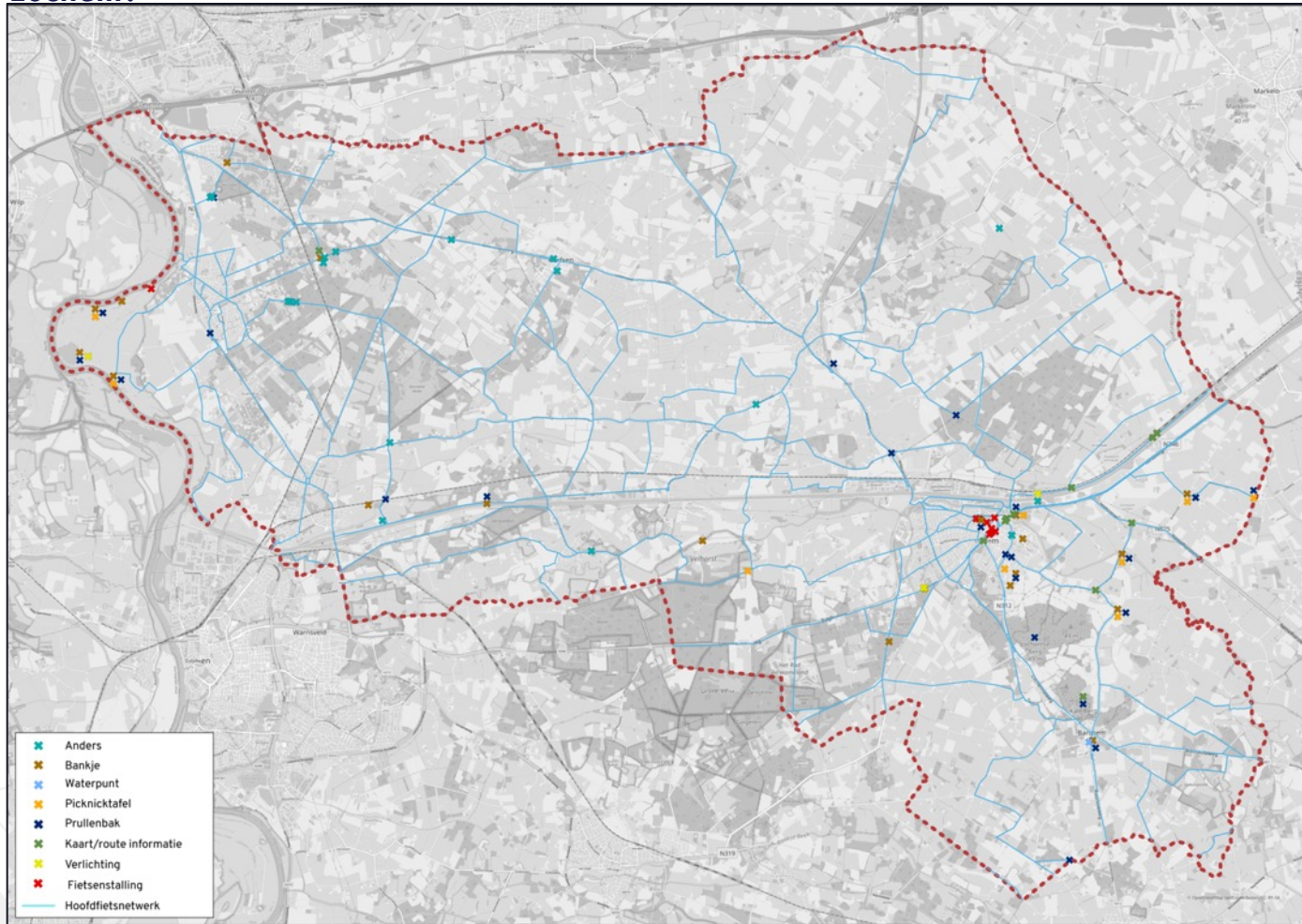




**Op welke locaties ontbreken fietsenstallingen, zijn de fietsenstallingen van onvoldoende kwaliteit, is er geen voorziening aanwezig voor alternatieve fietsen of ontbreken er voorzieningen voor het opladen van een elektrische fiets? (gemeente Lochem)**

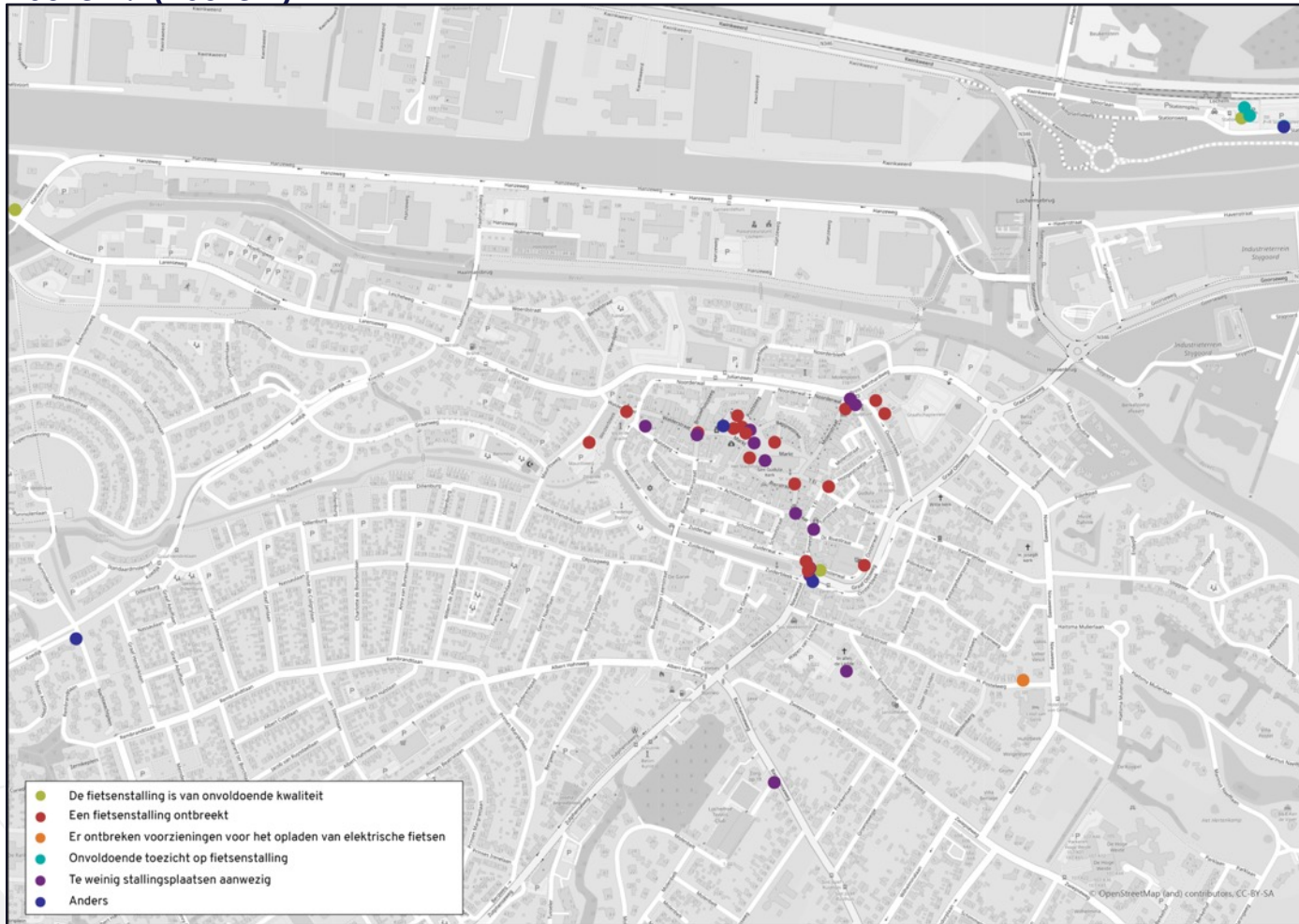


## Op welke locaties ontbreken recreatieve voorzieningen, zoals bijvoorbeeld bankjes en prullenbakken, langs fietsroutes in de gemeente Lochem?



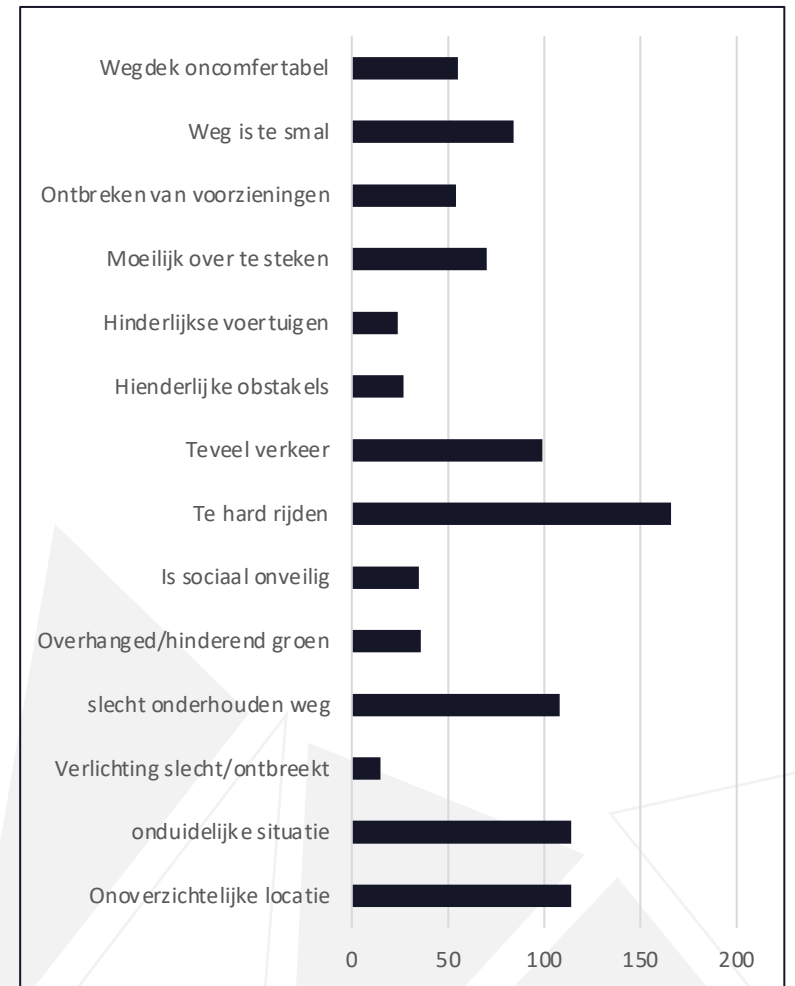
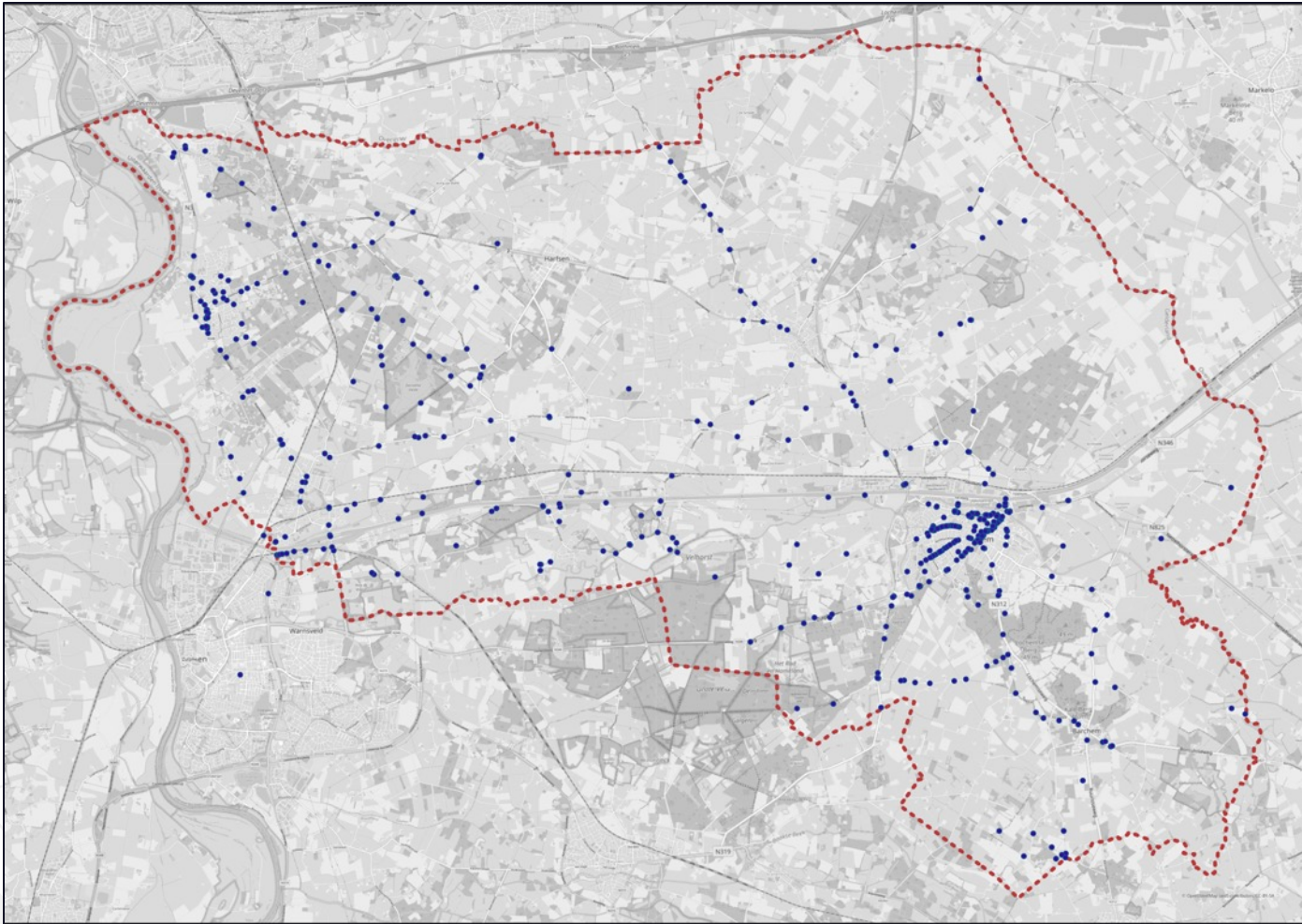


## Op welke locaties ontbreken recreatieve voorzieningen, zoals bijvoorbeeld bankjes en prullenbakken, langs fietsroutes in de gemeente Lochem? (Lochem)

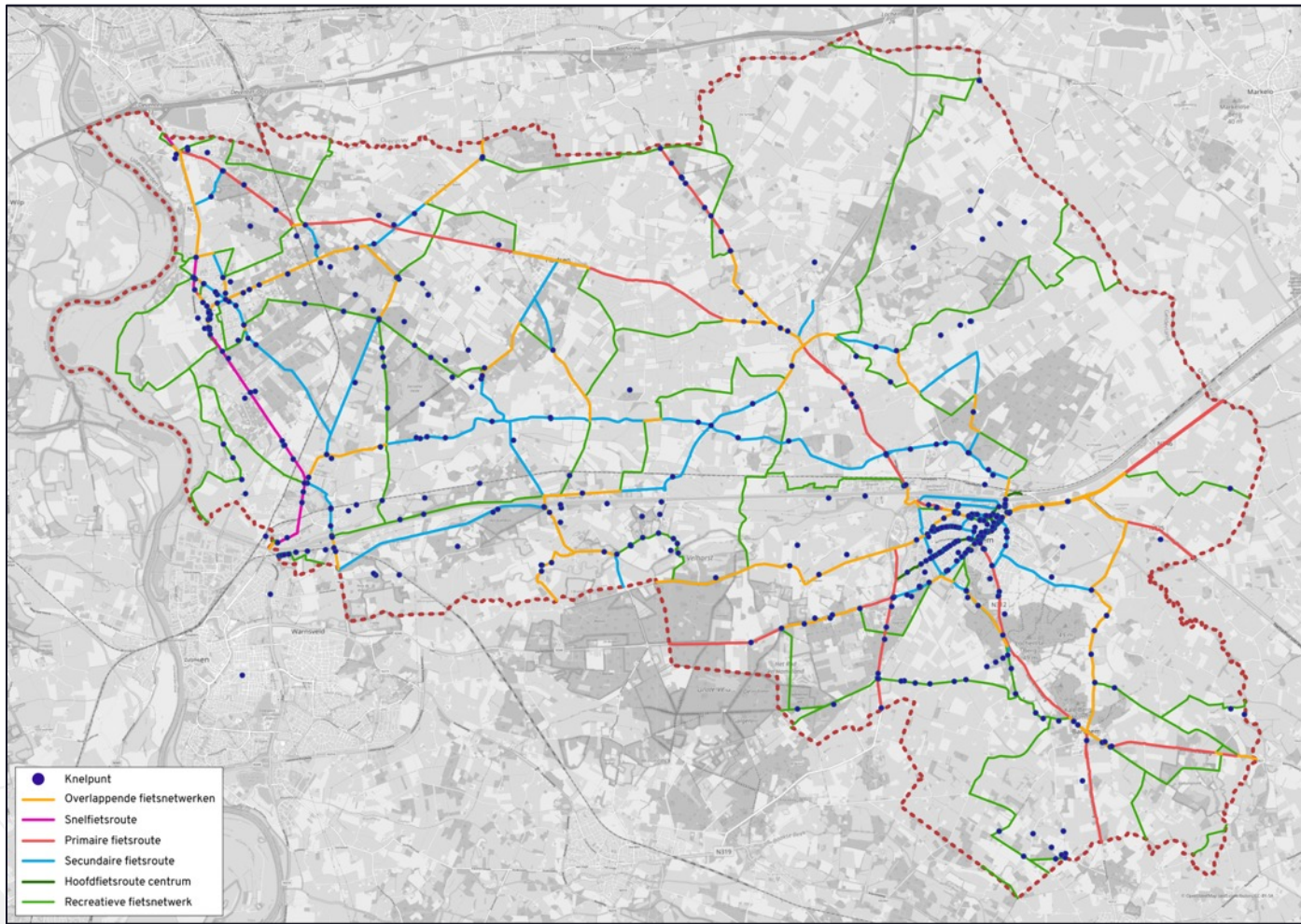




## Welke locatie(s) ervaart u als knelpunt? En waarom?

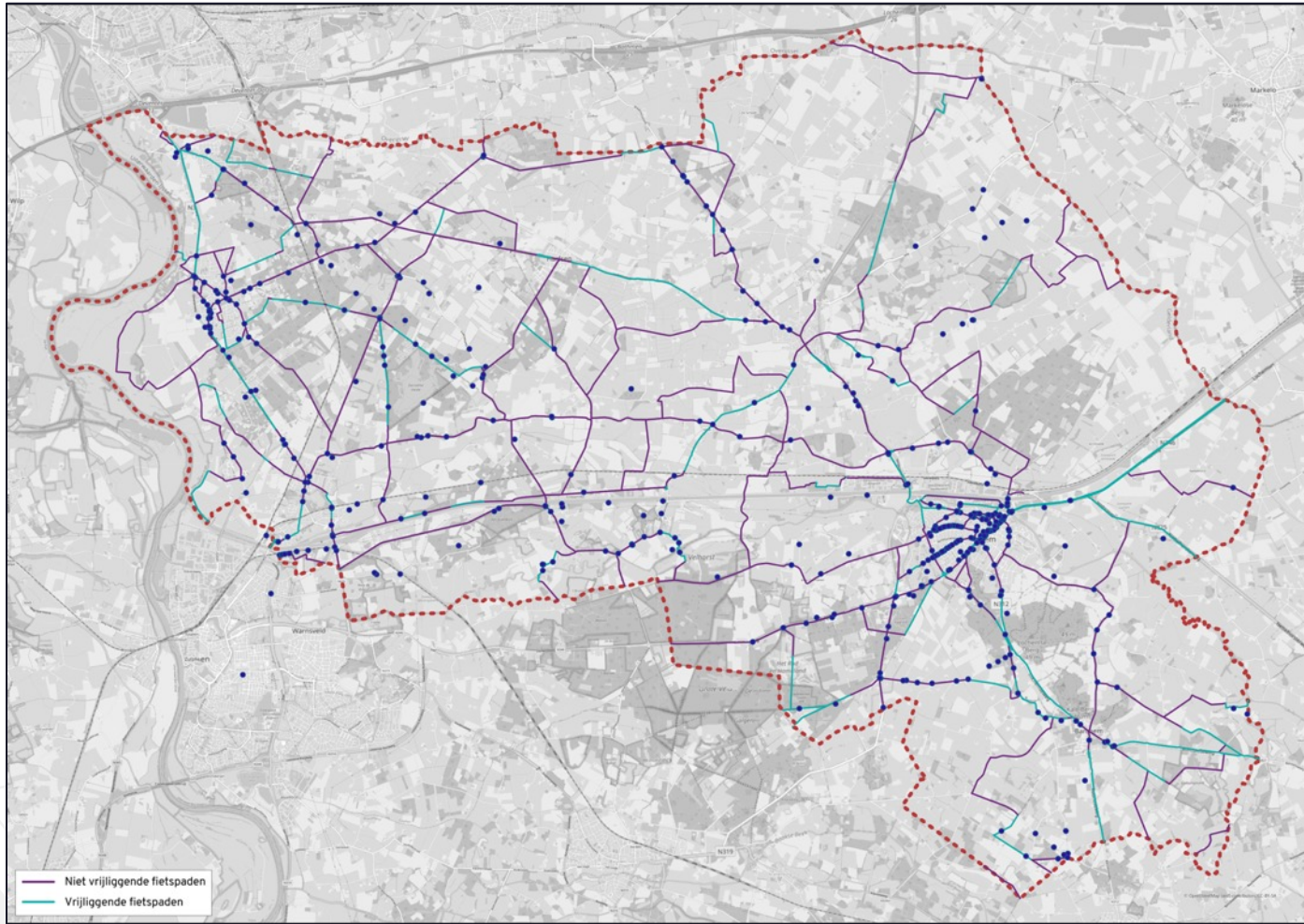


## Knelpunten en hoofdfietsnetwerk



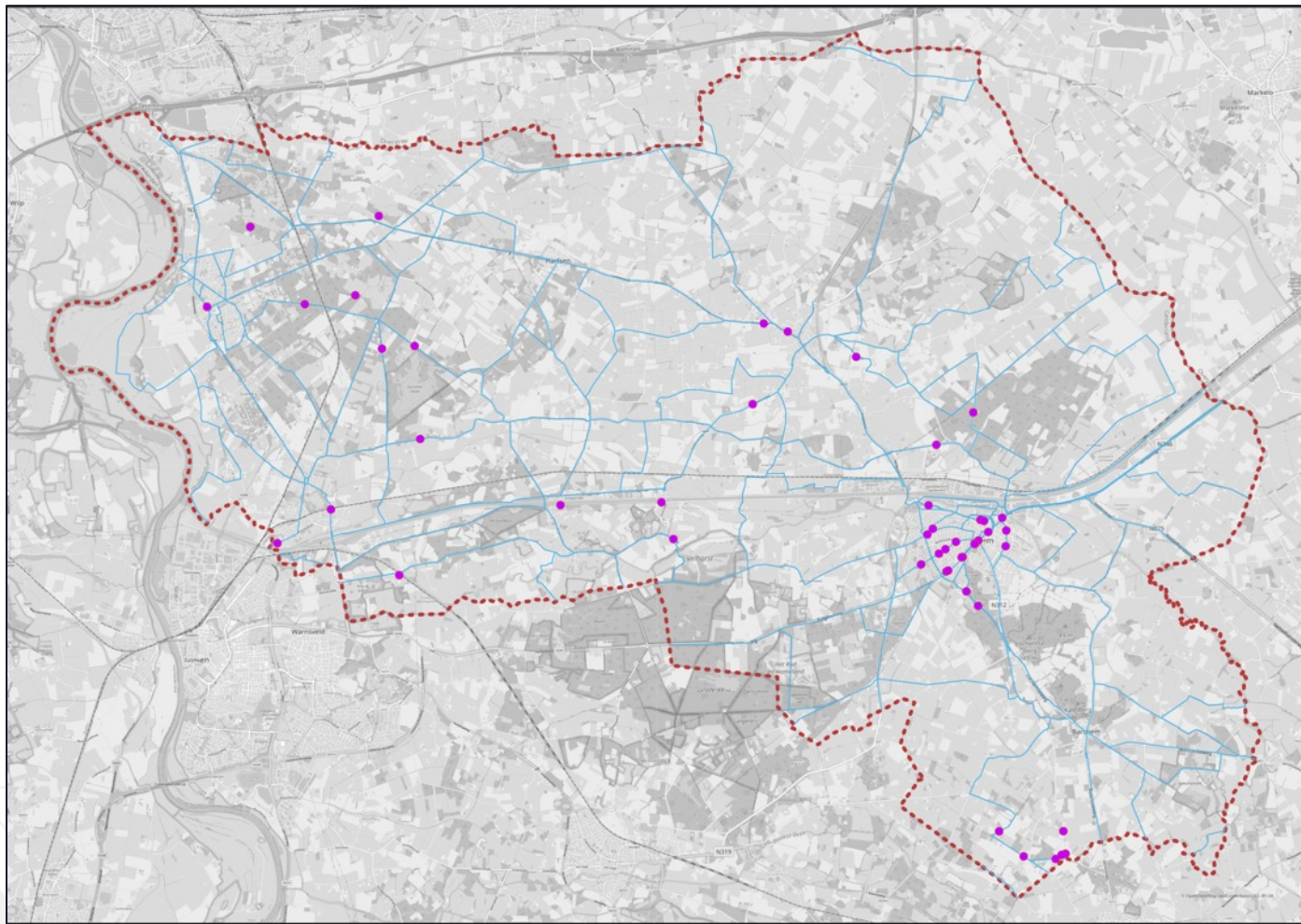


## Knelpunten en (niet) vrijliggende fietspaden

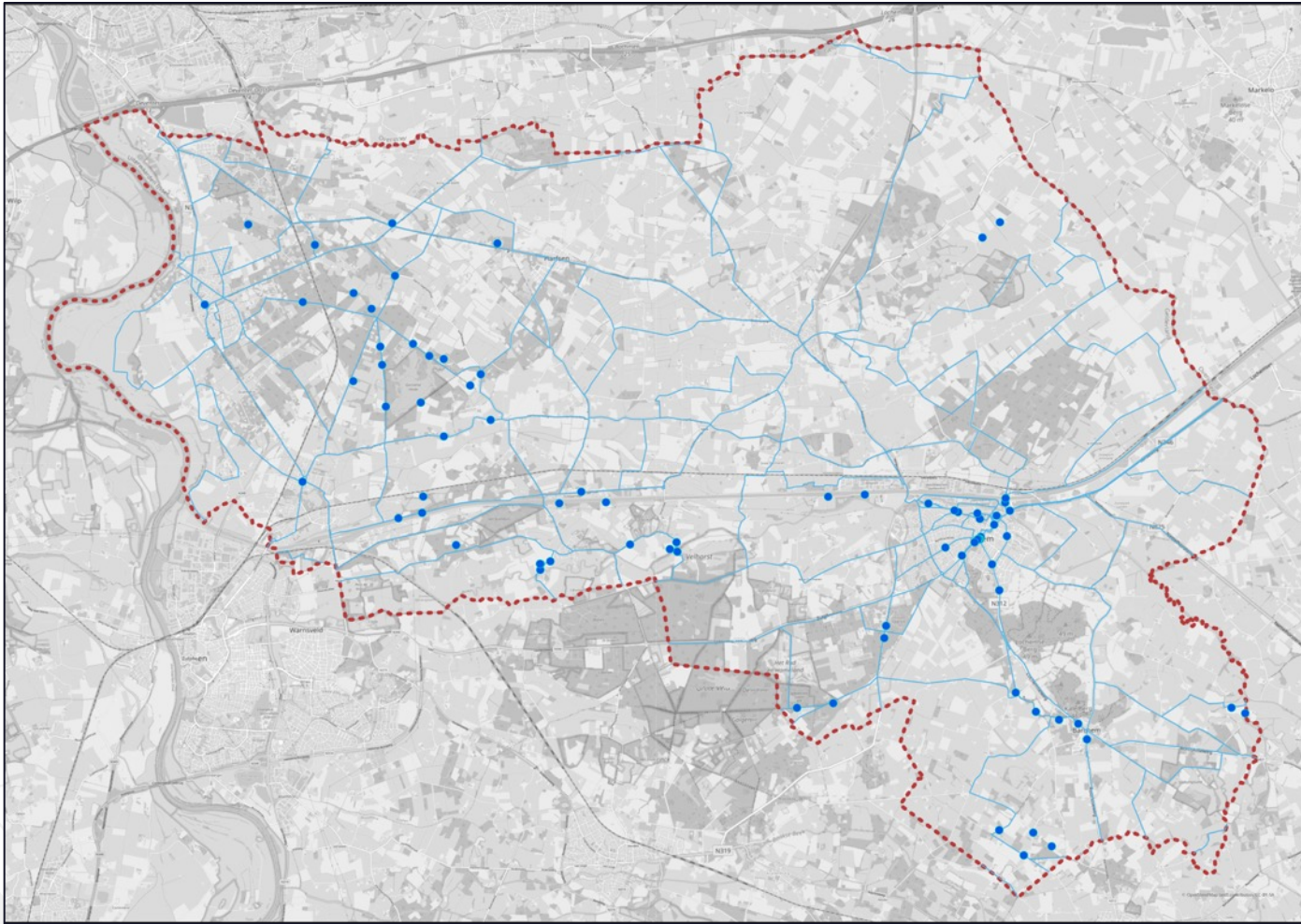




## Probleem 1: Wegdek oncomfortabel

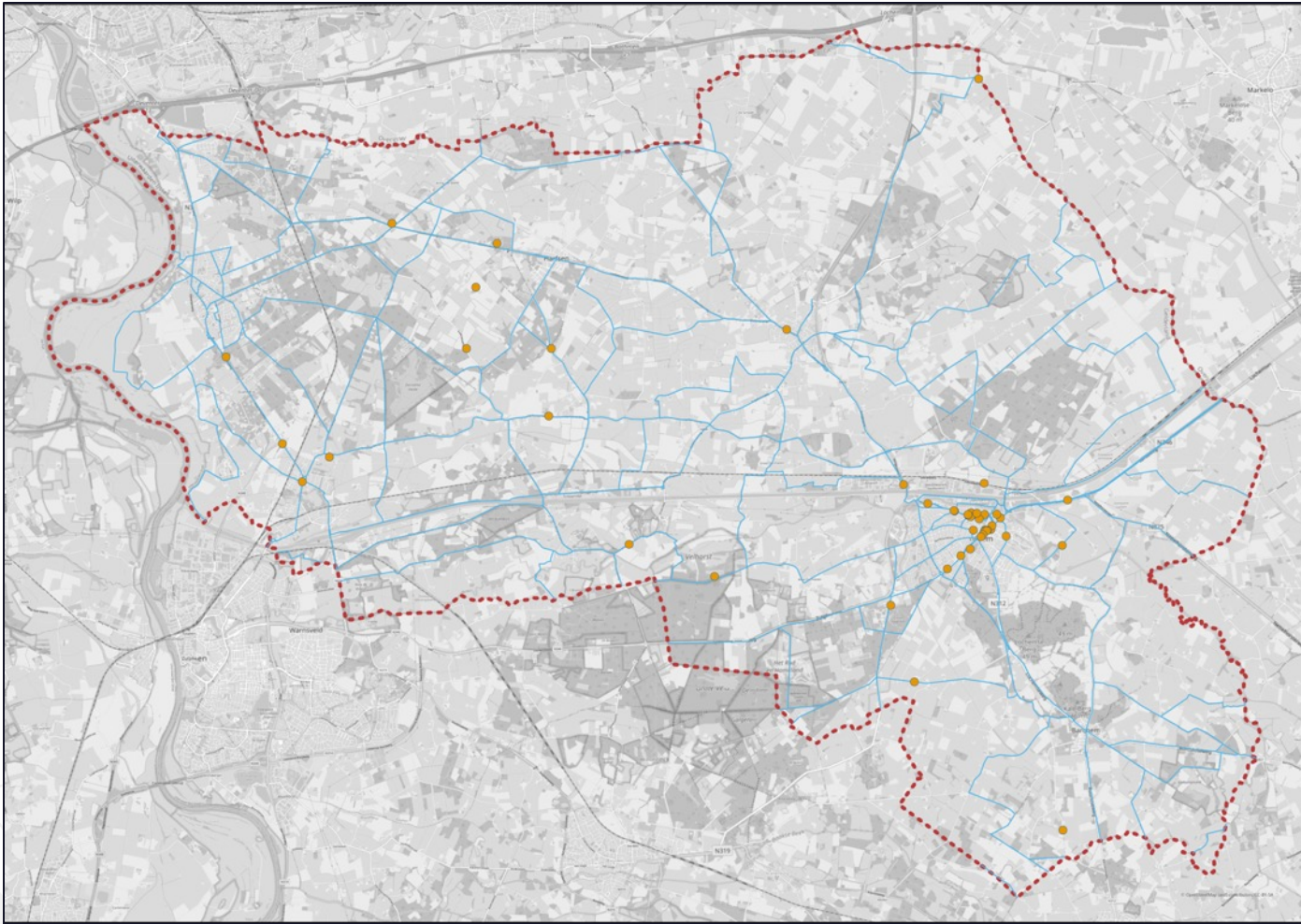


## Problem 2: Weg is te smal



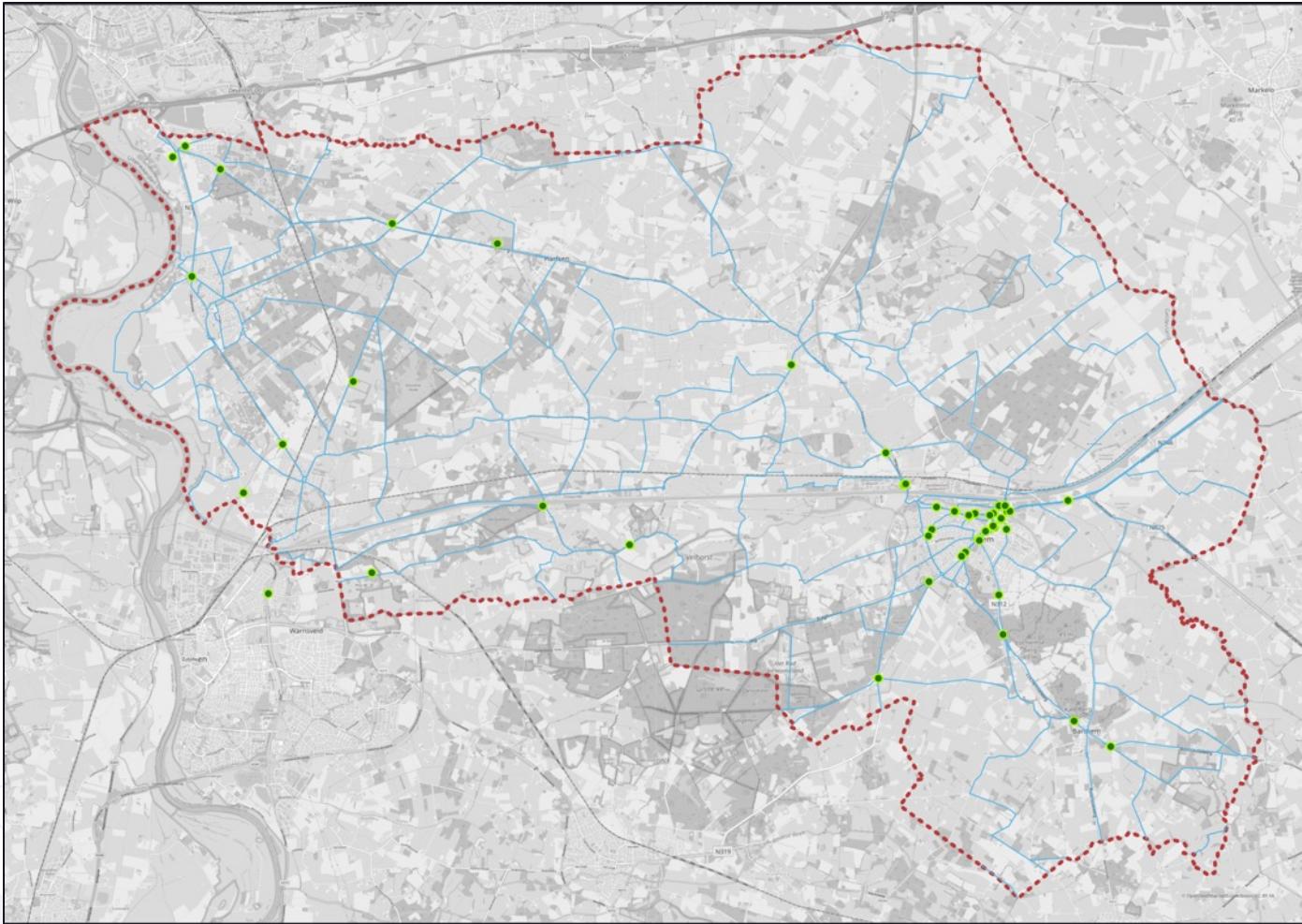


### Probleem 3: Ontbreken fietsvoorzieningen

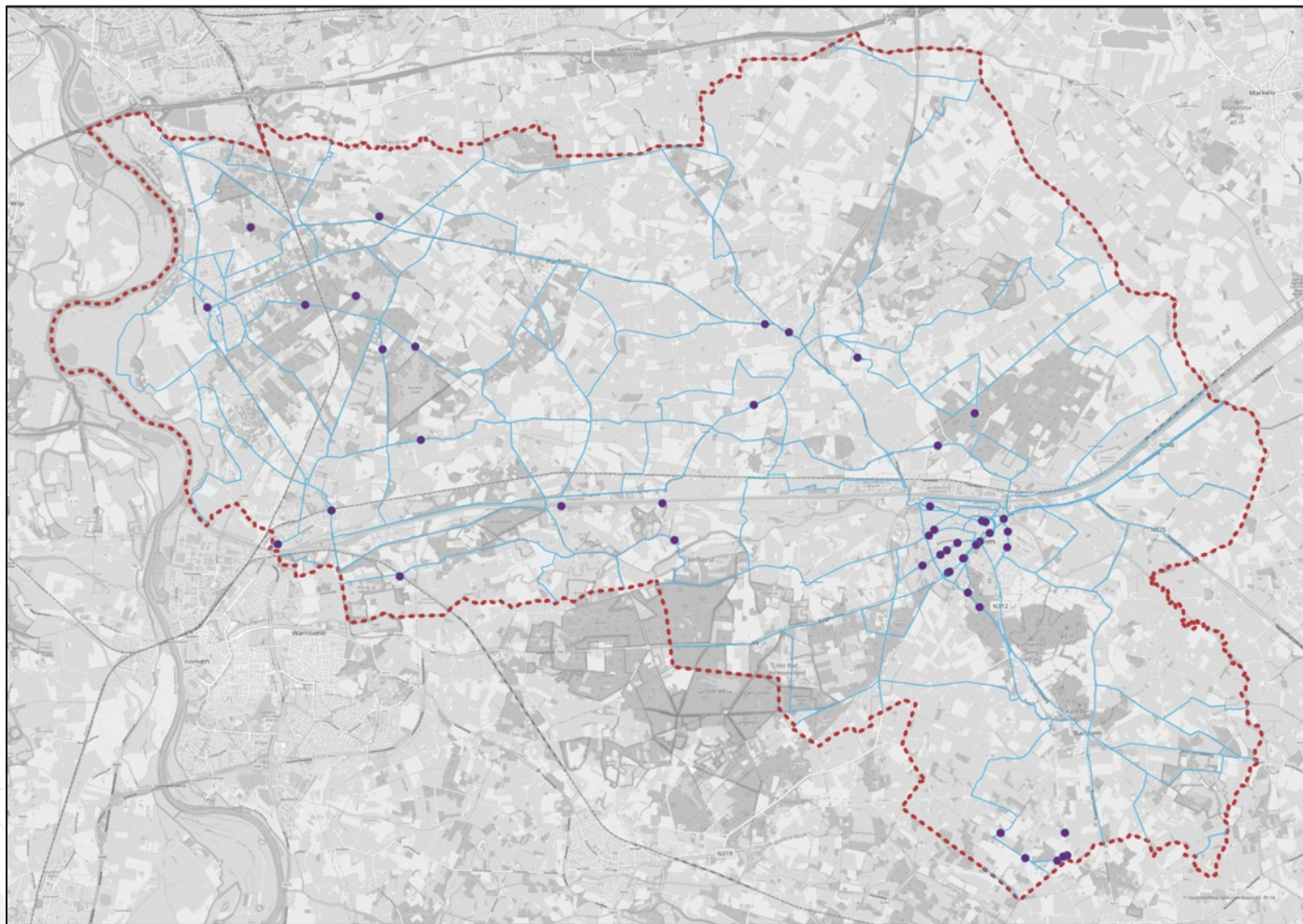




## Probleem 4: Moeilijk om over te steken

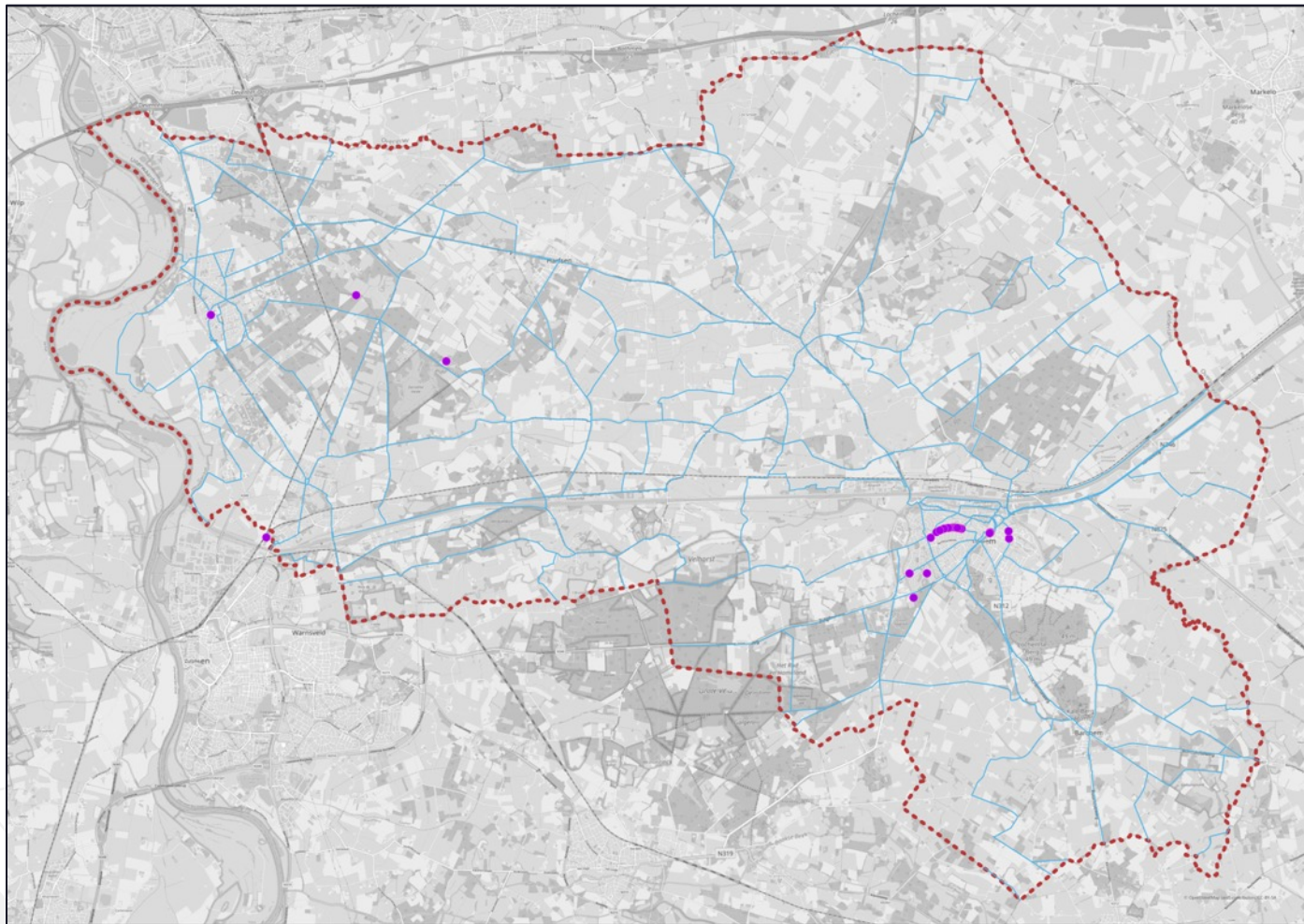


## Probleem 5: Hinderlijk geparkeerde voertuigen



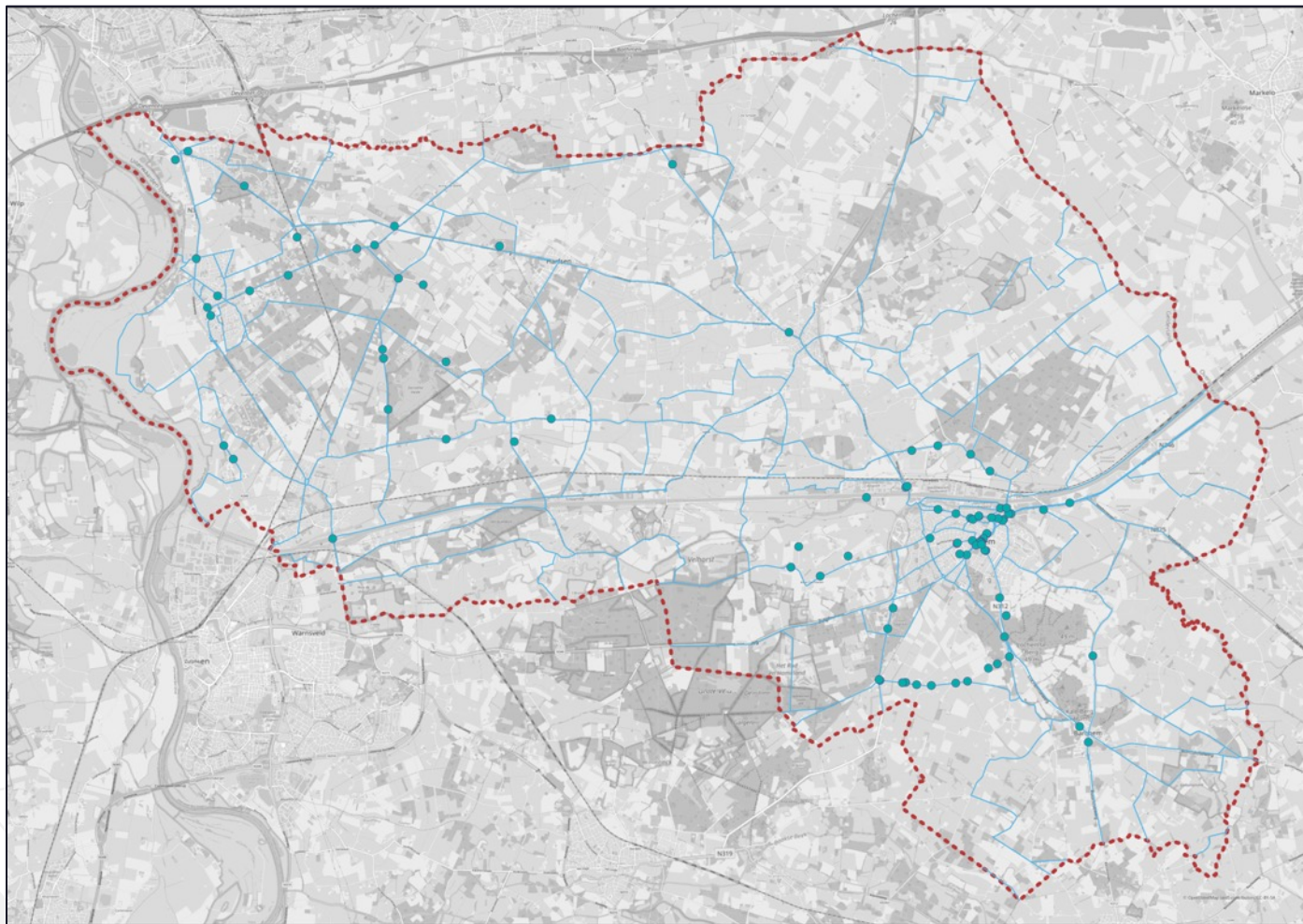


## Probleem 6: Hinderlijke obstakels (bijv. fietspaaltjes en hekwerken)

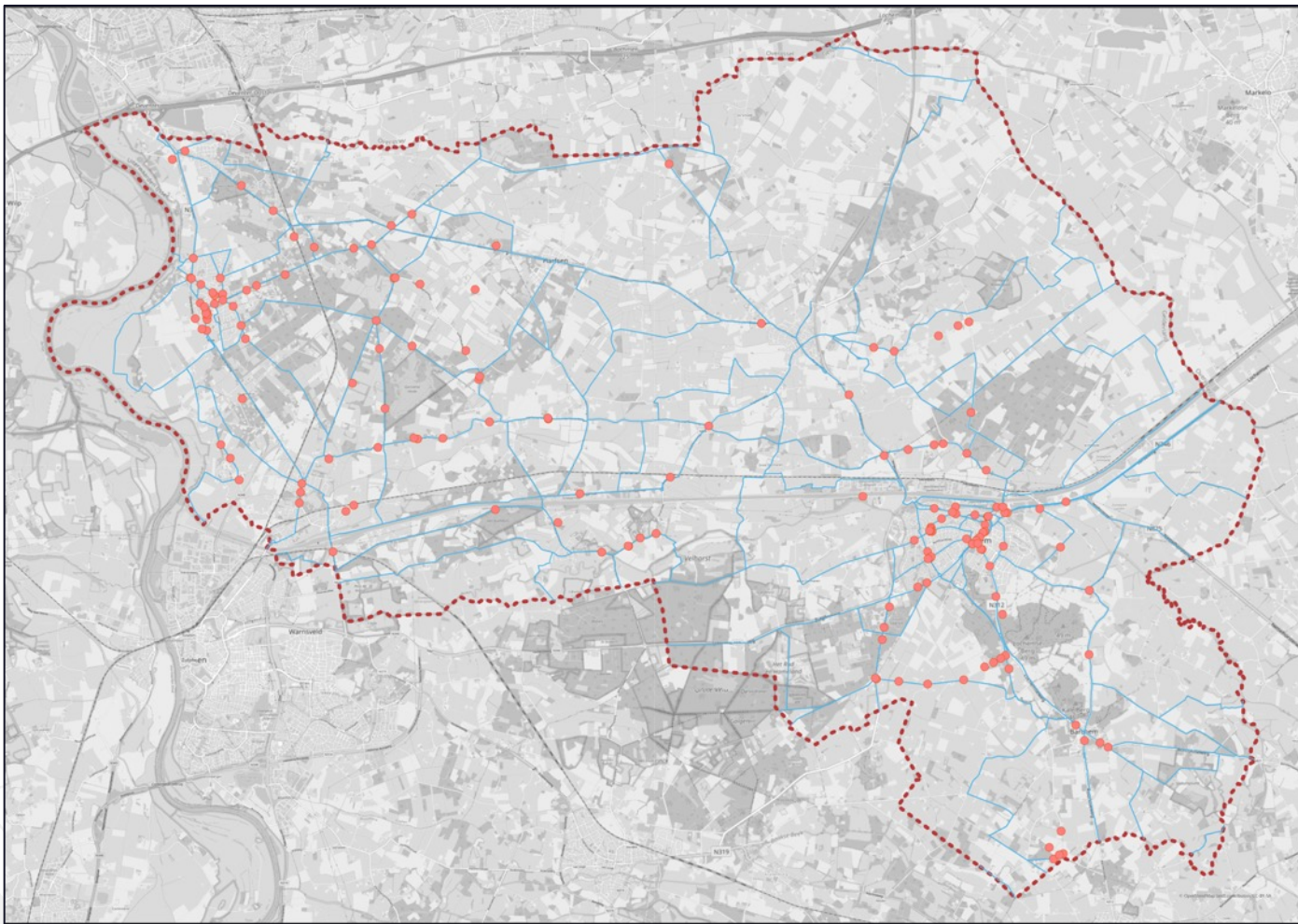




## Probleem 7: Te veel verkeer

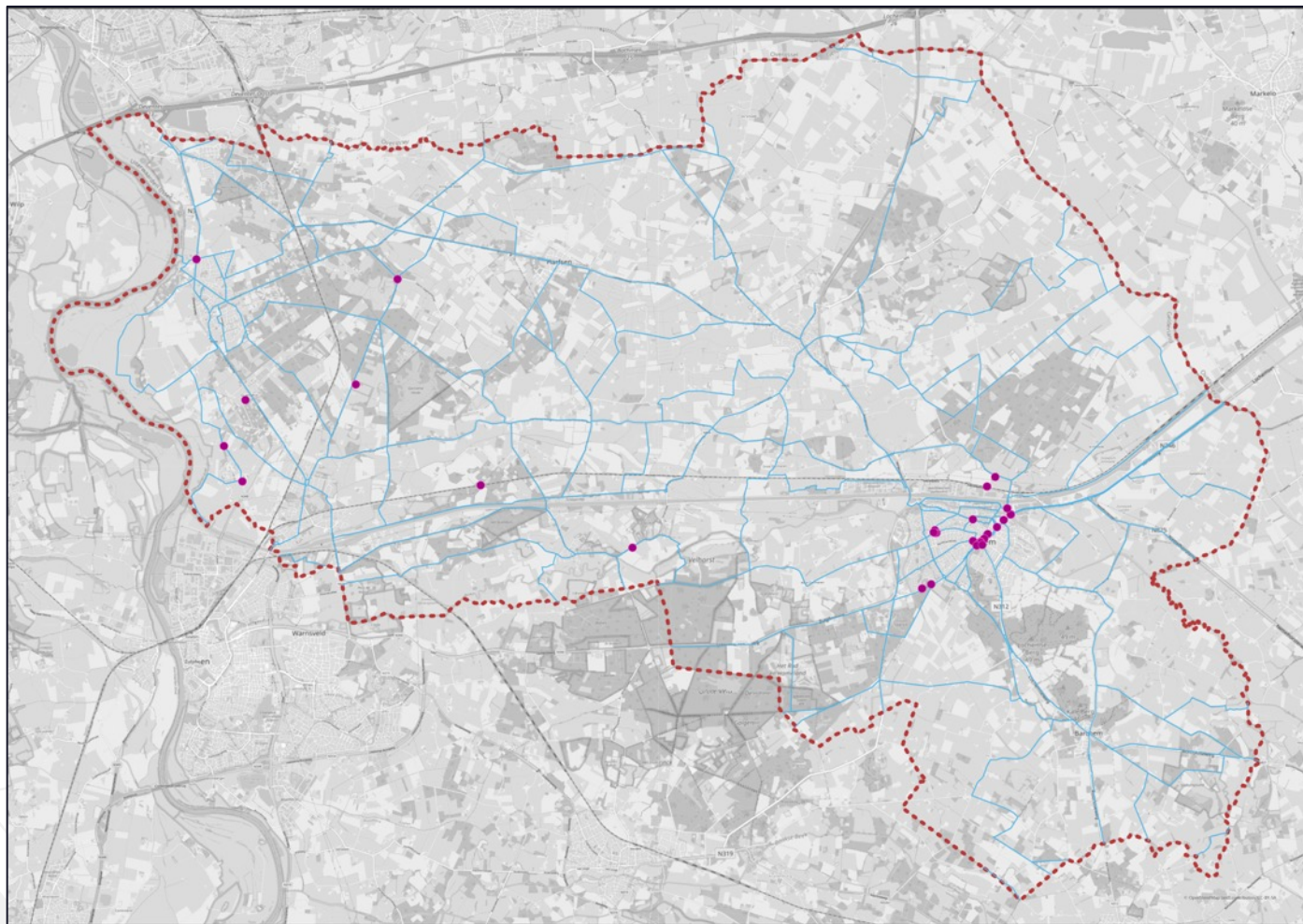


## Probleem 8: Verkeer rijdt te hard



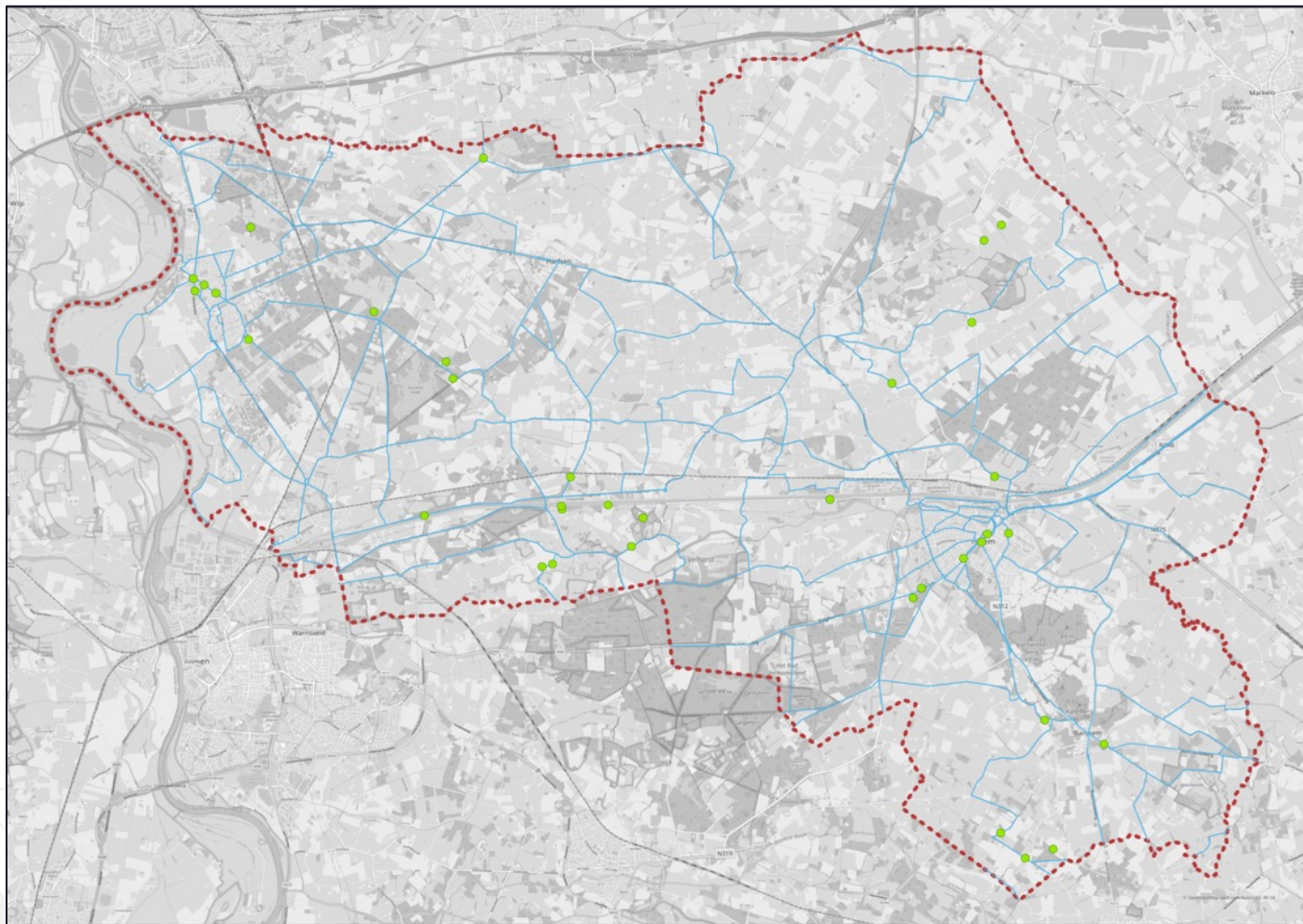


## Probleem 9: Sociaal onveilig

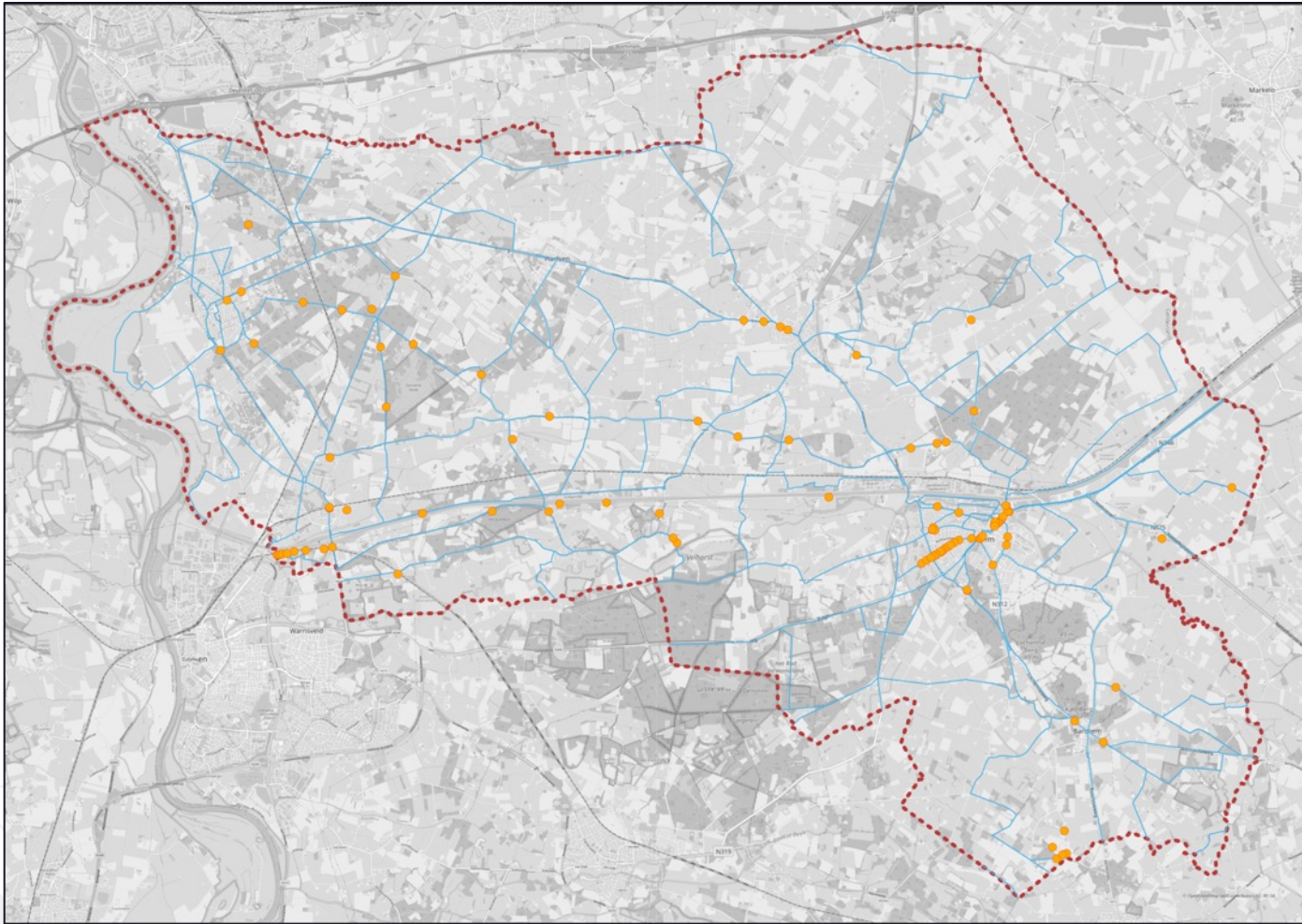




## Probleem 10: Bomen, planten of struiken belemmeren zicht

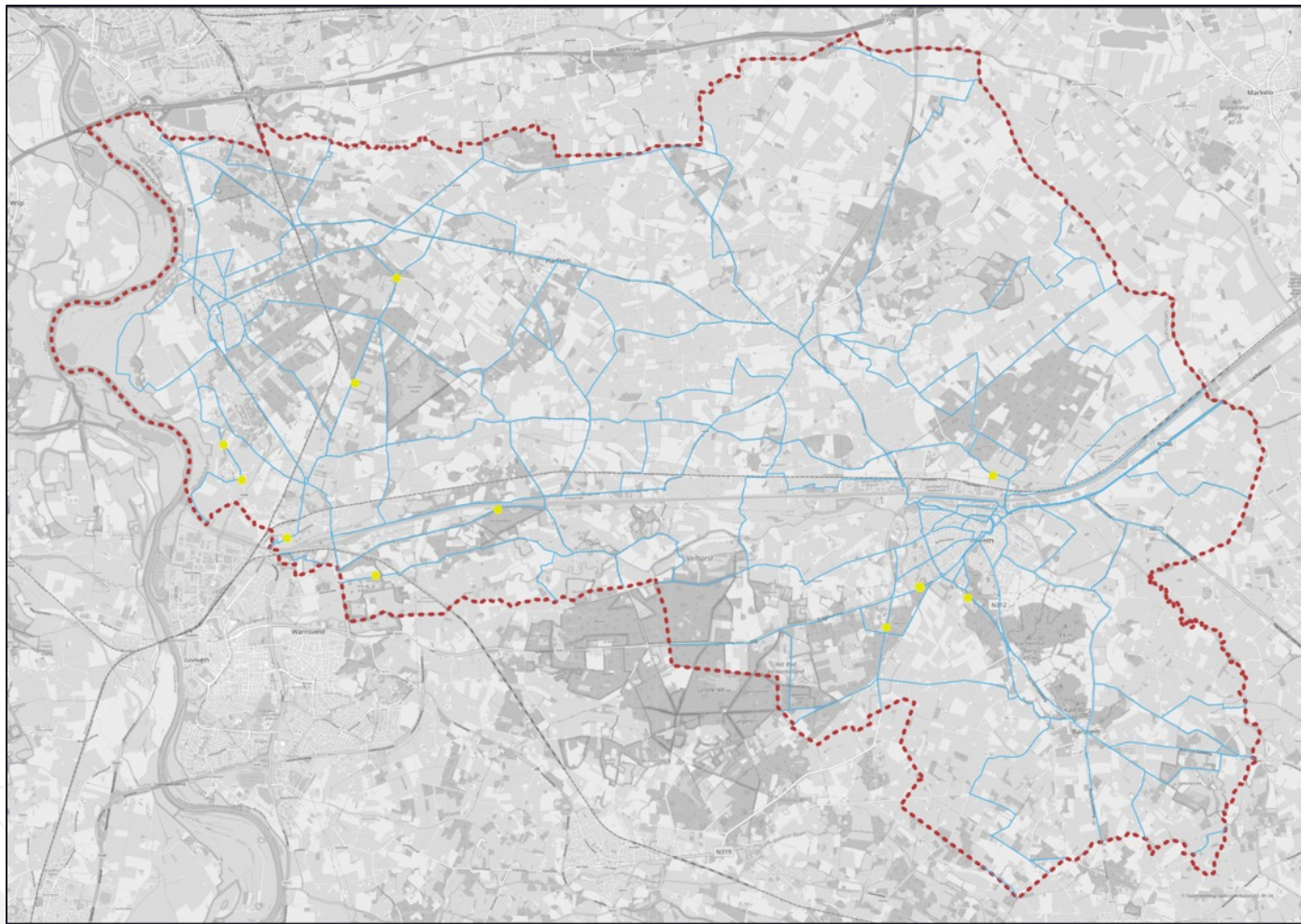


## Probleem 11: Onderhoud ondermaats



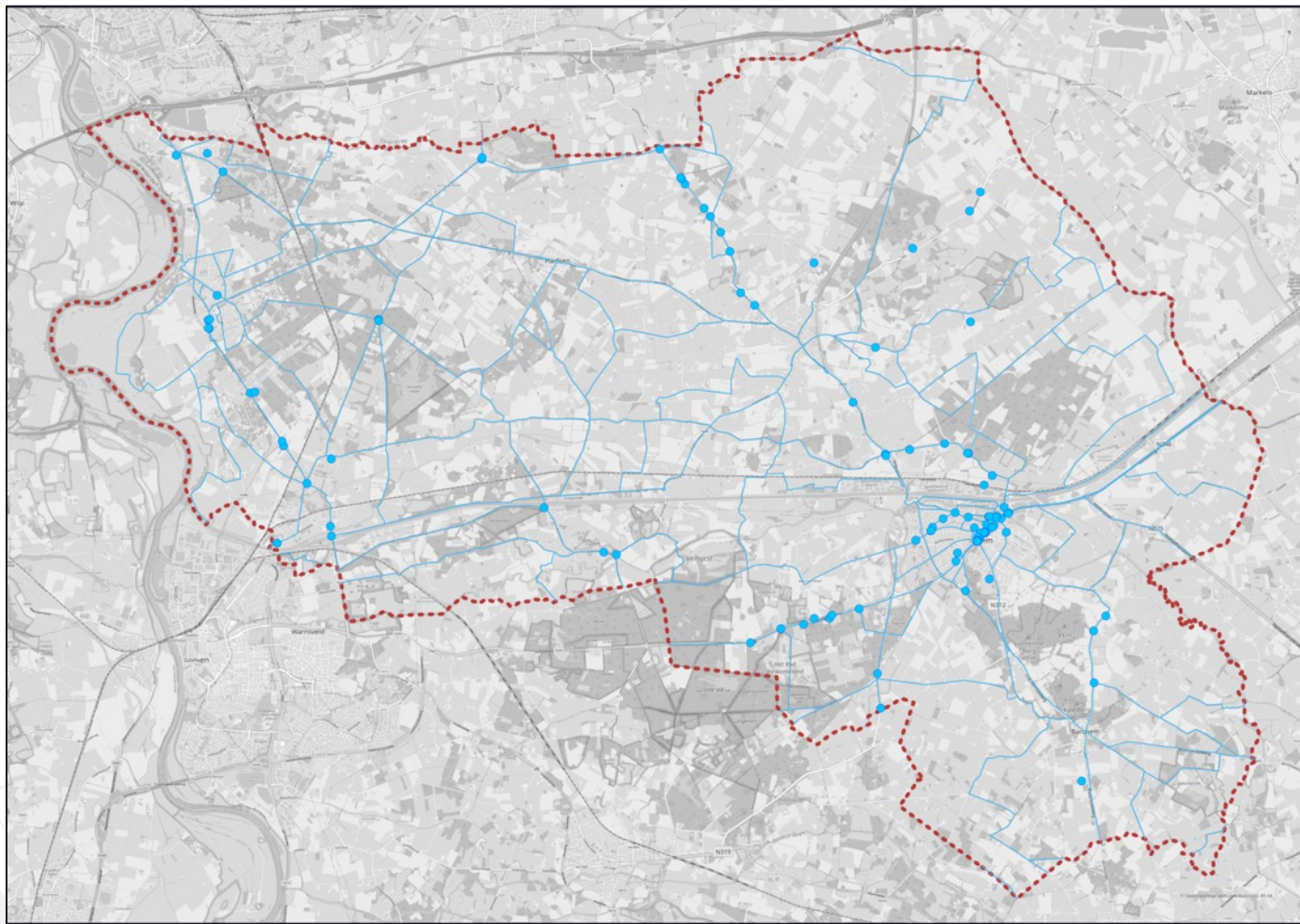


## Probleem 12: Verlichting ondermaats of ontbreekt





### Probleem 13: Voorrangssituatie onduidelijk of wordt geen voorrang verleend



## Probleem 14: Onoverzichtelijk

