

Fietsplan Lochem

2024 - 2035 | Aandacht en ruimte voor de fiets!

Fietsplan Lochem

2024 - 2035 | Aandacht en ruimte voor de fiets!

Projectnummer: 23.0178
Datum: 8 juli 2024
Status: Definitief
Auteur(s) M. Bentum en E. Kloezen | BonoTraffics
M. Jansen en R. Liefink | Gemeente Lochem

Inhoud

1 Inleiding 4

2 Doelgroepen 9

3 Thema's 13

Thema 1 Fietsnetwerk 14

Thema 2 Verkeersveiligheid 23

Thema 3 Ruimtelijke ontwikkelingen 32

Thema 4 Stallen en overstappen 37

Thema 5 Recreatie 40

Thema 6 Onderhoud 44

Thema 7 Stimuleren fietsgebruik 46

4 Uitvoering 51

1. Inleiding

Waarom een fietsplan?

In de gemeente Lochem kun je op dit moment al prettig fietsen. In het grote buitengebied ligt een afwisseling aan aantrekkelijke recreatieve fietsroutes. Ook zijn veel voorzieningen via directe hoofdfietsroutes op een veilige en snelle manier per fiets bereikbaar. De kernen in de gemeente zijn bovendien goed met elkaar verbonden. Dagelijks zien we veel inwoners van onze gemeente door Lochem fietsen. Ook steeds meer bezoekers ontdekken hoe mooi het is om op de fiets de gemeente Lochem te verkennen. Er liggen echter ook nog voldoende uitdagingen om het gebruik van de fiets verder te stimuleren. Deze uitdagingen en ambities zijn in dit plan beschreven en geeft de gemeente richting aan de ambities voor de komende tien jaar.

“Genieten, bewegen, samen of alleen. Recreatief of gewoon van a naar b. Fietsen draagt bij aan mobiliteit, vitaliteit en duurzaamheid. Daarom is ruimte en veiligheid voor fietsers in onze gemeente belangrijk. We zetten de komende jaren in op veilige en aantrekkelijke fietsroutes voor verschillende doelgroepen. En we hopen in 2026 op te gaan voor Fietsgemeente van het jaar!”

Ria Leliveld, Wethouder Mobiliteit



1. Inleiding

Kansen

Fietsen door Lochem moedigen we niet alleen aan, we zien ook kansen om het fietsgebruik in de gemeente verder te stimuleren. Daarnaast vinden we het belangrijk dat iedereen veilig en plezierig kan fietsen in Lochem. Daar willen we voor zorgen.

Inzetten op het stimuleren van fietsgebruik en het verbeteren van fietsvoorzieningen heeft veel voordelen. Om te beginnen is fietsen gezond. Fietsen draagt bij aan gezond ouder worden en is een goede en leuke manier om voldoende beweging te krijgen. Bovendien is fietsen een duurzame manier van verplaatsen, zeker voor de relatief korte ritten.

Iemand die beschikt over een fiets heeft een grote mate van vrijheid. Je kan zelf bepalen wanneer je op de fiets stapt en waar je heen gaat. Je bent niet afhankelijk van de vaste tijden van het openbaar vervoer en het is goedkoper dan een auto. Deze vrijheid wensen we iedere inwoner en bezoeker van Lochem toe. Het doel is dan ook dat iedere inwoner de beschikking heeft over een fiets.

Een fiets neemt relatief weinig ruimte in. Voor de openbare ruimte in de gemeente betekent meer fietsgebruik en minder autogebruik dat we minder ruimte hoeven te reserveren voor parkeren. De vrijgekomen ruimte kan veranderd worden in bijvoorbeeld ruimte voor groen.

Ten slotte is fietsen gewoon erg leuk, zeker door onze mooie gemeente. We hebben prachtige fietsroutes door de kernen en

het buitengebied.

Uitdagingen

In onze opgave om het fietsen in de gemeente te verbeteren, staan we voor een aantal uitdagingen. Eén van deze uitdagingen heeft te maken met de routes tussen de kernen. De auto heeft hier nog veel voordelen ten opzichte van de fiets. De afstanden tussen de kernen en voorzieningen zijn over het algemeen goed te fietsen, zeker nu steeds meer mensen gebruikmaken van een elektrische fiets. De auto is echter sneller en veiliger. In de auto zit je altijd droog en vaak kun je voor de deur parkeren. Onze uitdaging is dus om meer mensen uit de auto en op de fiets te krijgen en hen het plezier en de voordelen van fietsen te laten meemaken.

Een tweede uitdaging is het fietsgebruik door de jongste en oudste leeftijdsgroepen. Hier speelt met name veiligheid een grote rol. Beide groepen zijn vaker bij fietsongevallen betrokken en ouderen raken daarbij steeds vaker gewond. Dat kan en moet beter. Fietsen heeft gezondheidsvoordelen en juist daarom zou het goed zijn om jongeren en ouderen meer te laten fietsen.

Een derde uitdaging betreft het optimaliseren van de fietsvoorzieningen. Niet alleen de verbindingen en gebruikers hebben onze aandacht, het is ook belangrijk dat onze fietsvoorzieningen goed onderhouden zijn en voldoen aan de gewenste richtlijnen.

Bijkomende voordelen

Het stimuleren van fietsgebruik ten opzichte van autogebruik kan ons helpen met de woningbouwopgave. Door meer in te zetten op fietsen ontwikkelen we betere bouwplannen. Daarvoor moeten we wel investeren in goede fietsvoorzieningen.

Een ander belangrijk onderdeel in ons fietsplan is recreatie. In onze gemeente verwelkomen we jaarlijks veel recreatieve fietsers. Deze komen uit het hele land. Lochem heeft dan ook veel te bieden op toeristisch gebied. We willen een inclusieve gemeente zijn en de fietservaring voor alle recreatieve fietsers verbeteren. Daarnaast willen we als Lochem bijdragen aan de regionale ambitie van de Achterhoek om 'buitengewone' regio van Nederland te worden. Dé regio waar je moet zijn voor buitenrecreatie, waar fietsen een belangrijk onderdeel van is.

1. Inleiding

Wat willen we bereiken?

We hebben in 2022 het Mobiliteitsplan 2022-2030 vastgesteld. De fiets heeft een belangrijke plek in dit mobiliteitsplan gekregen. In het mobiliteitsplan staat dat we de komende jaren inzetten op het stimuleren van fietsgebruik en het verbeteren van het fietsnetwerk. Dit is de hoofddambitie van de gemeente Lochem voor de fiets.

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

Deze hoofddambitie is onderverdeeld in vier kernambities. Aan deze kernambities zijn concrete acties en doelen verbonden. De kernambities zijn de volgende:

1. Veilig, leefbaar en gezond
2. Bereikbaarheid in balans
3. Duurzaam en klimaatbestendig
4. Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik



De vier kernambities worden allemaal besproken in het mobiliteitsplan. Het stimuleren van het aantal fietsverplaatsingen benoemen we hierin als belangrijk speerpunt. Daarnaast hebben we in het mobiliteitsplan uitgebreid aandacht besteed aan comfort en inrichting van fietspaden en –routes.

Binnen de regio Stedendriehoek geldt de fiets als belangrijk vervoersmiddel en is gelijktijdig aan dit fietsplan gewerkt aan een fietsvisie met de titel ‘Regio Stedendriehoek, natuurlijk de fiets’. In deze fietsvisie staat de koers voor de regio beschreven en deze visie is meegenomen als input voor het fietsbeleid van de gemeente.

Lochem fietsgemeente 2026

We hebben hoge ambities op het gebied van fietsen. We gaan daarbij niet voor een voldoende, maar streven hoge standaarden na als het gaat om fietsen in de gemeente Lochem. Om invulling te geven aan onze ambities hebben we ons als doel gesteld om in 2026 fietsgemeente van Nederland te zijn (verkiezing van de fietsersbond). Bij de verkiezing in 2024 zetten we al een stap in de goede richting. We stegen van plek 148 in 2022 naar plek 57 in 2024. Met een gemiddelde score van 3.7 scoorden we bovengemiddeld.

Om handen en voeten te geven aan de ambities van de gemeente op het gebied van fietsen, is dit fietsplan Lochem opgesteld.

1. Inleiding

Wat is de looptijd van het fietsplan?

Het fietsplan Lochem geeft invulling aan de ambities van de gemeente Lochem voor de periode van 2024 tot aan 2035. Als in de volgende jaren grote gebeurtenissen plaatsvinden die grote impact hebben op de fietsveiligheid en –bereikbaarheid, kan dat een reden voor ons zijn om het fietsplan al op een eerder moment te actualiseren.

Omdat we niet alle projecten en maatregelen op korte termijn uit kunnen voeren, moeten we keuzes maken in de volgorde. We bekijken welke maatregelen we het belangrijkste vinden en voeren de maatregelen in verschillende fases uit.

De prioritering en fasering die we gekozen hebben, staat in het uitvoeringsprogramma dat bij het fietsplan hoort. Deze planning is een hulpmiddel en geen doel. Er kunnen altijd dingen gebeuren die ervoor zorgen dat we de planning moeten of willen aanpassen. Het uitvoeringsprogramma heeft daarom een kortere planning dan het fietsplan. De looptijd van het uitvoeringsprogramma is 5 jaar. Na een aantal jaren wordt het uitvoeringsprogramma bijgewerkt voor de jaren daarna.

Uit welke onderdelen bestaat het fietsplan?

Het fietsplan van de gemeente Lochem bestaat uit een aantal onderdelen, namelijk een netwerkscan, een visie en een uitvoeringsprogramma.

Netwerkscan

We willen graag inzicht hebben in hoe we het fietsnetwerk kunnen verbeteren. Daarom lieten we een netwerkscan uitvoeren. De netwerkscan bestaat uit een uitgebreide inventarisatie van onderdelen gerelateerd aan de fietsvoorzieningen. Zo is er gekeken naar onder andere de inrichtingskenmerken, de sociale veiligheid, verkeersongevallen en –intensiteiten.

Zowel utilitaire fietsroutes als recreatieve fietsroutes* zijn geïnventariseerd en daarna geanalyseerd. De resultaten hiervan hebben we weergegeven in het document ‘Inventarisatienota fietsplan Lochem 2024’. Dit is de basis geweest voor het opstellen van dit fietsplan.

Visie

Het fietsplan beschrijft wat we willen bereiken als het gaat om fietsen in onze gemeente. In deze visie beschrijven we onder andere welke route we gaan volgen voor het stimuleren van het fietsgebruik, hoe we de verkeersveiligheid willen verbeteren en welke maatregelen we moeten nemen om het fietsnetwerk klaar te maken voor de toekomst.

Uitvoeringsprogramma

Naast een visie met een duidelijk beeld van wat we willen bereiken, is er ook behoefte aan een duidelijk beeld van de stappen die we daarvoor moeten nemen. We hebben daarom een uitvoeringsprogramma opgesteld met daarin een prioritering en fasering van de uit te voeren maatregelen, projecten en programma’s (uitvoeringsplan). In het uitvoeringsprogramma staan de uit te voeren projecten en activiteiten en daarnaast ook een overzicht van de benodigde kosten.

**Toelichting verschillende soorten fietsroutes staat op pagina 16*

1. Inleiding

Welk stappen hebben we doorlopen?

Om te komen tot een fietsplan hebben we een aantal werkstappen in fases doorlopen.

Fase 1 | Verkenning

We zijn gestart met het uitvoeren van een brede verkenning. In deze verkenning hebben we gekeken naar het beleid dat er nu al is, de richtlijnen voor inrichting van de infrastructuur, ongevalldata, fietstellingen, ruimtelijke ontwikkelingen, onderhoud en de recreatieve voorzieningen.

Fase 2 | Participatie

In deze fase hebben we inwoners, betrokken partijen (zoals dorpsraden e.d.) en ambtenaren van andere beleidsterreinen gevraagd naar knelpunten in de huidige situatie en naar hun wensen over het toekomstige fietsbeleid. Inwoners konden aandachtspunten en knelpunten aangeven via een online vragenlijst (ingevuld door ruim 500 mensen). De betrokken partijen zijn door ons uitgenodigd voor een bijeenkomst op het gemeentehuis. De medewerkers van de gemeente Lochem zijn met elkaar het gesprek aangegaan in een werksessie om knelpunten en wensen op een rij te zetten.

Fase 3 | Beleidsvorming

Na het verzamelen van de bouwstenen, zijn we begonnen met het schetsen van een toekomstbeeld voor de fiets in de gemeente Lochem. De uitgangspunten hiervoor komen voort uit de resultaten van de verkenning en de participatie. In overleg met de verantwoordelijk wethouder en betrokken medewerkers bepaalden we de koers.

Proces

Fase 1 | Verkenning
Inventarisatie en netwerkscan

Fase 2 | Participatie
Online vragenlijst en werksessie stakeholders

Fase 3 | Beleidsvorming
Analyse en uitwerking beleid

Fase 4 | Uitvoeringsprogramma
Opstellen uitvoeringsprogramma

Producten

Inventarisatienota
fietsplan Lochem 2024

Fietsplan Lochem
2024 - 2035

Uitvoerings-
programma
Fietsplan
2024 - 2030

2. Doelgroepen

We willen de fietsbereikbaarheid verbeteren, zodat de fiets een goed alternatief wordt voor de auto. Op die manier willen we ervoor zorgen dat inwoners en bezoekers vaker de auto laten staan en gaan fietsen.

Dit lukt niet door in te zetten op één bepaalde maatregel. De problemen, behoeftes en wensen van (potentiële) fietsgebruikers verschillen namelijk behoorlijk van elkaar. Om zo goed mogelijk te kunnen inspelen op deze verschillende behoeftes, richten we ons in dit fietsplan op vijf doelgroepen:

- De forens
- De scholier
- De oudere fietser
- De recreatieve fietser
- De nieuwe Nederlander

Alle fietsers willen veilig van A naar B. Dit is onze basis. We gaan ervoor zorgen dat iedere fietser van goede fietsvoorzieningen gebruik kan maken én dat ze allemaal gestimuleerd worden om te fietsen. Die aanpak zit verweven in deze vijf doelgroepen. We maken de fietsrit naar de supermarkt prettiger, net als de weg naar school of de sportvereniging.

De verschillende doelgroepen helpen ons ook om daarnaast op andere, specifieke wensen, behoeftes en problemen in te spelen. Waar de forens vooral zich snel wil verplaatsen over brede fietspaden en met weinig wachttijd, is het voor de jongste fietsers belangrijk dat ze veilig kunnen fietsen met voldoende overzichtelijke kruispunten. Een gebrek aan veilige fietsroutes is voor veel ouders een reden om kinderen met de auto weg te brengen.

Dit zijn slechts twee voorbeelden. Op volgende pagina's staan de doelgroepen verder beschreven. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat de ene doelgroep de andere niet uitsluit. Een forens kan bijvoorbeeld een recreatieve route naar zijn werk rijden en ouderen zijn relatief vaak recreatieve fietsers. Er is dus sprake van overlap.



2. Doelgroepen

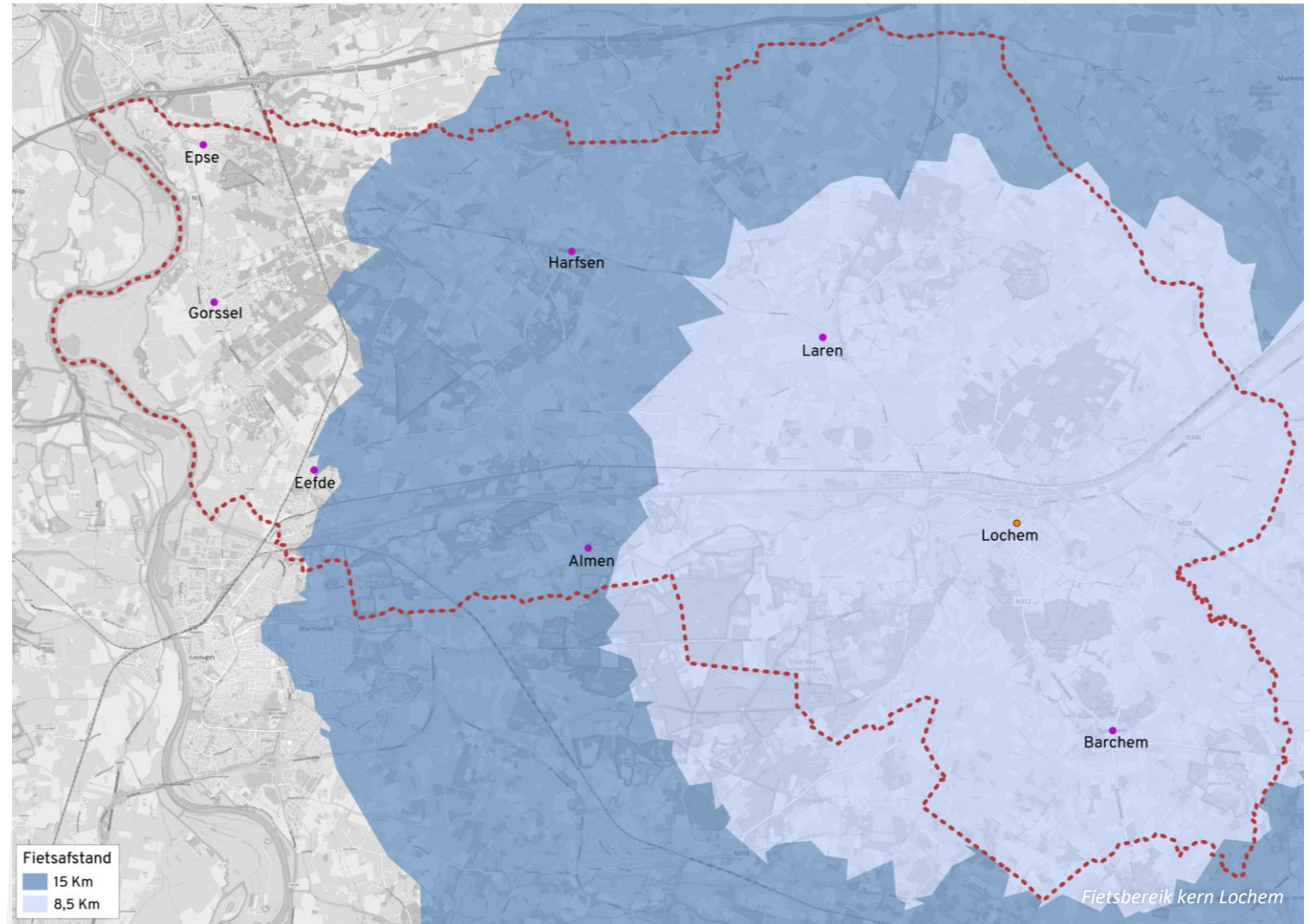


De forens

Fietsforenzen gebruiken de fiets voor woon-werkverkeer. Eventueel in combinatie met het gebruik van het openbaar vervoer of de (deel)auto. CBS-data laat zien dat in de Achterhoek de gemiddelde woon-werkafstand relatief kort is, namelijk ongeveer 8,5 kilometer. Uit een regionale analyse van korte autoritten blijkt dat binnen de gemeente Lochem dagelijks veel autoritten tot 10 kilometer plaatsvinden, vooral onder werknemers*. Met een elektrische fiets kun je in een half uur tot 15 kilometer afleggen. Daarmee is de elektrische fiets een goed alternatief vervoersmiddel. Hiernaast staat een kaart waarvan is af te lezen welke afstand je kunt afleggen in een half uur op de fiets (lichtblauw) of de e-bike (donkerblauw) vanuit de kern Lochem. In de bijlage staat dit type kaart ook voor de andere kernen.

Fietsforenzen hebben behoefte aan snelle, comfortabele en veilige fietsroutes tussen woonkernen, werkgebieden en openbaarvervoerhaltes. Bij deze haltes en overstaplocaties willen zij graag goede stallingmogelijkheden, deelfietsen en fietskluisen. Daarnaast kunnen maatregelen zoals lease-programma's, gedragscampagnes en extra faciliteiten op werk (bijv. douches of kleedruimtes) het fietsgebruik stimuleren.

**Bron: Korte autoritten stedendriehoek, Roelofs*



2. Doelgroepen



De scholier

Jong geleerd is oud gedaan. Dat geldt zeker ook voor fietsen. Fietsen geeft vrijheid, maar kent ook risico's. Uit ongevalgegevens komt naar voren dat bij fietsongevallen in de gemeente Lochem in verhouding vaak jongeren betrokken zijn.

Kinderen zijn een kwetsbare groep. Als kinderen al jong zelf leren fietsen helpt bij het verbeteren van fietsvaardigheden en verkeersinzicht. Daarom is het belangrijk om kinderen veilig te leren fietsen en hen de ruimte te geven om veel veilige fietskilometers te maken. Dit kan door de kinderen aan te moedigen vaker op de fiets te stappen en door het geven van verkeerslessen op basisscholen.

Elektrische fietsen

Een aantal jaar geleden reden alleen ouderen op elektrische fietsen. Nu is de elektrische fiets ook populair onder kinderen en jongeren. Naast de 'gewone' elektrische fiets zijn inmiddels ook stoerdere modellen te koop. De Fatbike is op dit moment ontzettend populair. Voor middelbare scholieren is deze fiets een handig middel om in een korte tijd relatief lange afstanden af te leggen. Dit is gelijktijdig ook een groot risico. Jongeren in de middelbare schoolleeftijd zijn al relatief vaak betrokken bij fietsongevallen. Door het gebruik van de elektrische fietsen en de

daarbij komende hogere snelheden nemen de risico's verder toe, terwijl jongeren zich daar zelf vaak niet van bewust zijn.



De oudere fietser

Momenteel is ongeveer 30% van alle inwoners in de gemeente Lochem 65 jaar of ouder. De voorspelling is dat de komende 10 tot 15 jaar de omvang van deze groep verder groeit. Veel ouderen hebben de elektrische fiets ontdekt en fietsen daarmee zonder te veel moeite vele kilometers. Zo houden ze zichzelf fit en vitaal.

Aan ongevalsgegevens kunnen we zien dat het aantal letselongevallen onder fietsende ouderen de laatste jaren sterk is toegenomen. Ongevallen zorgen bij ouderen helaas vaker voor letsel dan bij jongere volwassenen. Om ervoor te zorgen dat ouderen veel gebruik (blijven) maken van de (elektrische) fiets, moeten we voldoende aandacht geven aan de verkeersveiligheid van deze groep.

Verskillende typen 'fietsen'

Ouderen zijn langer mobiel. Hierdoor zijn ouderen ook vaker aan het recreëren. Ze fietsen regelmatig een rondje door de buurt of gemeente. Daarbij zien we ook steeds meer soorten fietsen, zoals

elektrische fietsen, driewielers en scootmobielen. Deze fietssoorten hebben voldoende ruimte nodig.

Andere fietsers met dezelfde uitdagingen

We zien bij fietsers met een beperking uitdagingen die vergelijkbaar zijn met de uitdagingen van de oudere fietser; ze krijgen te maken met obstakels die de toegankelijkheid beperken of die risico's opleveren. Hiervoor bestaan gelukkig al goede initiatieven in de gemeente. Wel willen we ook voor deze fietsers zorgen dat de fietsbeleving en toegankelijkheid van het fietsen verbetert.

2. Doelgroepen



De recreatieve fietser

Een groot deel van de fietsritten in de gemeente Lochem is recreatief. Uit heel Nederland komen recreanten naar de vele hotels, campings, Bed & Breakfasts en andere overnachtingsgelegenheden in de gemeente Lochem, om vanuit daar per fiets te recreëren. Ook inwoners van Lochem weten de mooie plekken in de gemeente fietsend te vinden.

Recreatieve fietsers hebben geen behoefte aan lange, rechte fietspaden langs hoofdwegen. Liever fietst deze groep over rustige fietspaden, via zandwegen met mooie uitzichten of schelpenpaden langs bomenlanen. Ze hechten waarde aan goede rustpunten en duidelijke bewegwijzering.

De Achterhoek 'Buitengewone' regio van Nederland

Het is belangrijk dat de recreatieve routes van voldoende kwaliteit zijn, maar alleen dat is niet genoeg. Op het gebied van recreatie wil de gemeente Lochem zijn bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de Achterhoek tot 'Buitengewone' regio van Nederland. De Achterhoek wil de regio worden waar je moet zijn voor buitenreactie. Het verbeteren van de kwaliteit en beleving van het gebied als fietsbestemming helpt om dit doel te behalen.

We proberen hier op veel manieren aan mee te werken, bijvoorbeeld door services als fietshuurmogelijkheden, reparatiegelegenheden en beschikbaarheid van ov-fietsen. Ook dragen we bij door ruimte en voorzieningen te bieden voor sportieve recreatieve fietsers als mountainbikers, wielrenners en gravelbikers. We richten ons op de brede groep recreatieve fietsers.



De nieuwe Nederlander

Fietsen is typisch Nederlands. Nergens ter wereld leggen mensen zoveel fietskilometers af als in ons land. De fiets wordt voor van alles gebruikt; van het boodschappen doen tot recreatief fietsen. De fiets geeft een bepaalde mate van vrijheid en zelfredzaamheid. Deze vrijheid ervaart niet iedereen die in Nederland woont. Voor sommige nieuwe Nederlanders is het gebruiken van een fiets nieuw en wennen. Voor anderen geldt dat ze wel graag willen fietsen, maar geen toegang hebben tot een fiets. De doelgroep nieuwe Nederlanders omvat alle volwassenen voor wie fietsen een nieuwe ervaring is en voor wie fietsen bij zou dragen aan het deelnemen in de maatschappij.

Er is een groep nieuwe Nederlanders afhankelijk van de fiets, terwijl deze groep vaak niet is opgegroeid met de fiets. Het is onze taak om trainingen aan te bieden voor het verbeteren van hun fietsveiligheid en om het fietsgebruik van deze groep te bevorderen.

Ook voor andere nieuwe Nederlanders is fietsen niet altijd vanzelfsprekend, bijvoorbeeld voor 2^e en 3^e generatie arbeidsmigranten in Nederland. Hun (groot)ouders hebben niet altijd leren fietsen of de fiets wordt als minderwaardig gezien ten opzichte van de auto. Hierdoor overweegt een deel de fiets vaak niet als mogelijk vervoersmiddel. Voor ons liggen hier kansen door de fiets van jongs af aan te introduceren en het als een gezond, voordelig en milieuvriendelijk alternatief voor de auto in beeld te brengen.

Ten slotte is er een groep mensen die wel zou willen fietsen, maar niet voldoende geld heeft om een fiets te kopen en te onderhouden. De vrijheid en zelfredzaamheid van deze groep wordt daarmee beperkt. Dit noemen we mobiliteitsarmoede. Deze groep heeft ook minder kansen op de arbeidsmarkt, omdat zij geen mogelijkheden hebben om werkeverers op grotere afstand te bereiken.

3. Thema's

In de inventarisatiefase hebben we veel informatie verzameld. Deze informatie hebben we geanalyseerd, waarna we een overzicht hebben gemaakt van opvallende en belangrijke onderwerpen. Op basis van dit overzicht hebben we zeven thema's geformuleerd, namelijk:

- Thema 1 Fietsnetwerk
- Thema 2 Verkeersveiligheid
- Thema 3 Ruimtelijke ontwikkelingen
- Thema 4 Stallen en overstappen
- Thema 5 Recreatie
- Thema 6 Onderhoud
- Thema 7 Stimuleren fietsgebruik

Op de volgende pagina's worden de zeven thema's verder toegelicht. Bij ieder thema hoort een specifiek doel. Dit doel draagt bij aan de hoofdambitie voor de fiets uit het mobiliteitsplan.

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

Voor elk thema hebben we speerpunten opgesteld. Deze speerpunten laten zien wat de meest belangrijke onderwerpen en afspraken zijn voor dat specifieke thema. Een aantal van de speerpunten zijn uitgangspunten of afspraken die in het Mobiliteitsplan van de gemeente staan. Andere speerpunten komen voort uit de inventarisatie.

Ten slotte beschrijven we bij ieder thema hoe we de ambitie willen waarmaken. Hiervoor hebben we concrete actiepunten opgenomen. Daarbij vermelden we ook steeds op welke doelgroep de maatregel of actie gericht is.



Thema 1 | Fietsnetwerk

Aanleiding

De gemeente Lochem heeft een uitgebreid fietsnetwerk. Het utilitaire en het recreatieve netwerk zijn samen ongeveer 300 kilometer lang. Met utilitaire fietsroutes wordt gedoeld op routes tussen woon en werkgebieden, woon- en winkelgebieden, routes naar sportvelden of zwembaden etc. Op meerdere locaties overlappen deze netwerken elkaar. Het utilitaire fietsnetwerk bestaat uit fietspaden met verschillende functies (doorfietsroutes, primaire en secundaire fietsroutes). Elke soort fietspad heeft eigen inrichtingskenmerken.

Uit de enquête komt naar voren dat op een aantal locaties fietsvoorzieningen ontbreken. Het gaat hierbij vooral om het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen langs wegen waar op dit moment fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruikmaken van dezelfde rijbaan. Dit zijn ook de locaties waar vaker fietsongevallen gebeuren. Ongevalscijfers bevestigen dat een groot deel van de ongevallen plaatsvindt op wegen waar fietsers en gemotoriseerd verkeer dezelfde weg gebruiken.

Ambitie

“Alle kernen in de gemeente Lochem zijn met elkaar verbonden door middel van directe, comfortabele en veilige fietsverbindingen.”

Speerpunten

- We streven naar een situatie waarin de fiets binnen de bebouwde kom het snelste en meest comfortabele vervoersmiddel is.
- We stemmen de maatvoering en inrichting van primaire utilitaire hoofdfietsroutes buiten de bebouwde kom af op de kenmerken van elektrische fietsen.
- We zorgen voor samenhangende, comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de kernen.



Thema 1 | Fietsnetwerk

Hoe gaan we dit bereiken?

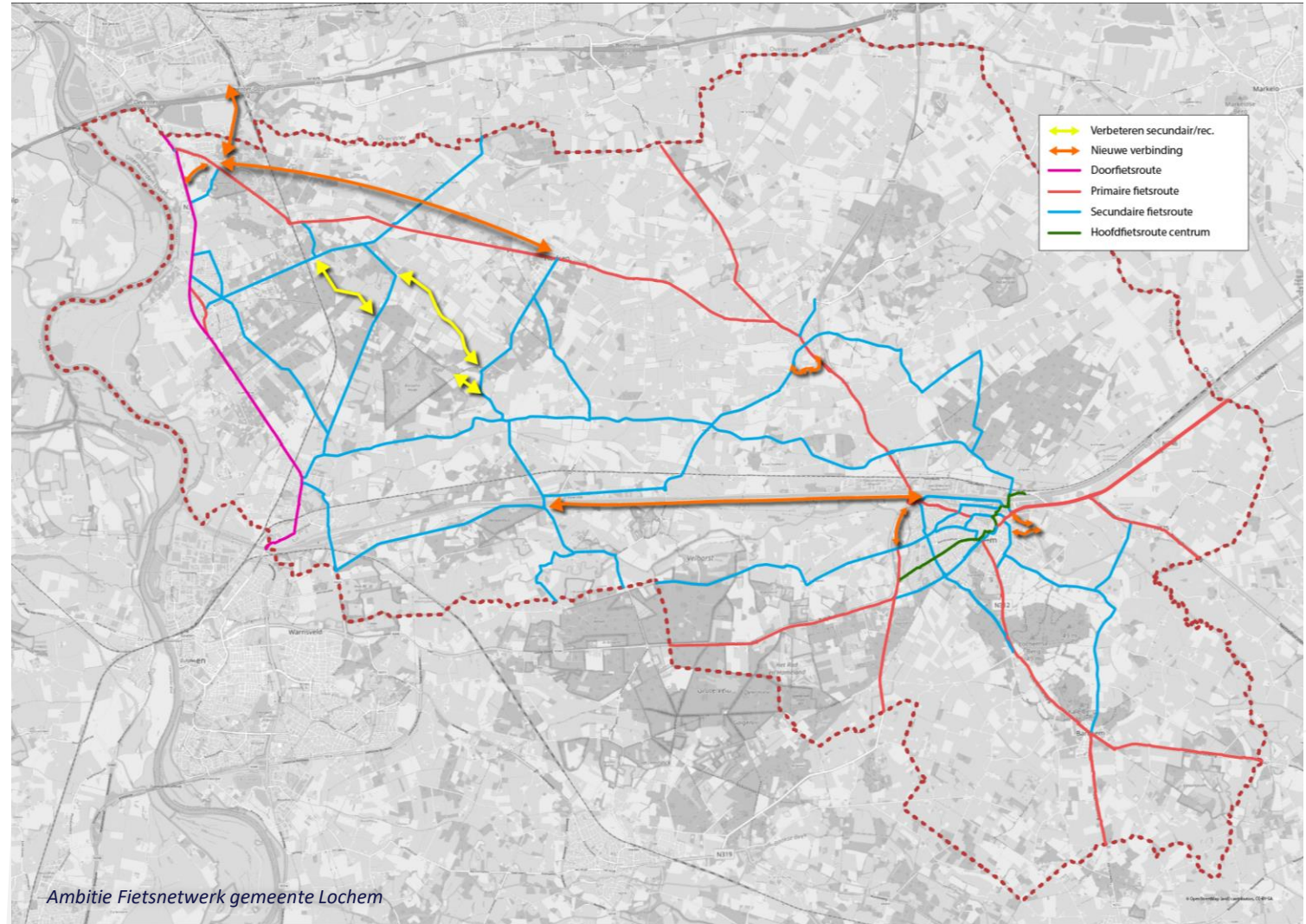
Versterken fietsnetwerk



Een logisch en compleet utilitair fietsnetwerk is belangrijk voor het vergroten van het fietsgebruik en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het bestaande fietsnetwerk, zoals opgenomen in het mobiliteitsplan van de gemeente Lochem, is een goed basisnetwerk. Uit de verkenning zijn een aantal ontbrekende fietsverbindingen naar voren gekomen.

Op de kaart hiernaast staat het geactualiseerde fietsnetwerk. Het utilitaire fietsnetwerk bestaat uit primaire en secundaire fietsroutes. We willen op een aantal bestaande fietsroutes verbeteringen doorvoeren. De primaire fietsroutes hebben onze prioriteit. Het verbeteren van secundaire fietsroutes kan worden meegenomen bij regulier onderhoud.

We zijn al begonnen met het verbeteren van de fietsverbinding tussen het Staring College en station Lochem. Aan de westzijde van de gemeente werken we samen met de provincie aan de FN348 tussen Deventer en Zutphen.



Thema 1 | Fietsnetwerk

Daarnaast willen we het fietsnetwerk op een aantal locaties uitbreiden, zodat het fietsnetwerk compleet wordt. We willen uitbreiden met de hieronder genoemde routes. De routes zijn ook ingetekend (oranje) op de kaart op de vorige pagina.

- A. Verbinding FN348 - Epse via Het Wansink;
- B. Alternatieve route Epse - Harfsen;
- C. Epse – Deventer via A1 Bedrijvenpark
- D. Almen – Lochem langs Twentekanaal
- E. Fietsroute langs N346 Lochem
- F. Fietsontsluiting (woningbouw)ontwikkelingen

- De fietsroutes hierboven zijn een ontbrekende schakel in het huidige fietsnetwerk. Ze zijn onderdeel van toekomstige woningbouwontwikkelingen (bijv. Lochem-Oost en Laren) of ze betreffen nieuwe infrastructuur (A, C, E).

- Ondanks recente veranderingen aan de weginrichting wordt de fietsroute over de N339 tussen Harfsen en Epse niet door alle fietsers als prettig ervaren. We kijken naar mogelijkheden voor het realiseren van een alternatieve route of het verbeteren van de bestaande (recreatieve) routes in het gebied.

Ook op het secundaire fietsnetwerk ontbreken op dit moment een aantal logische schakels. Deze staan op de kaart op de vorige pagina in geel aangegeven. Dit zijn schakels die op netwerkniveau logische verbindingroutes vormen tussen bestaande secundaire en recreatieve fietsroutes. Op deze routes ligt momenteel een weg die niet is ingericht op het gebruik door fietsers. Als we maatregelen nemen op deze routes, zoals het aanbrengen van fietsstroken, kunnen we het secundaire netwerk completer maken. De in de kaart opgenomen schakels volgen uit de inventarisatie. In de enquêtes zijn ze namelijk meerdere keren als ontbrekende schakel aangeduid. Het gaat om de Gerrit Slagmanstraat – Koekoekweg, de Eikenboomlaan en een deel van de Deventerdijk. De laatste twee zijn onverharde routes.



Thema 1 | Fietsnetwerk

Verbeteren inrichting fietsroutes



Het fietsnetwerk bestaat uit verschillende soorten fietsroutes. De gemeente Lochem streeft naar comfortabele en veilige fietsverbindingen, waarbij ze rekening houden met de gebruikers van de route. Elk type fietsroute heeft daarom eigen inrichtingskenmerken.

Primaire fietsroutes zijn de belangrijkste fietsverbindingen tussen en door kernen. Grote delen van het primaire fiets-netwerk (met name buiten de bebouwde kom) zijn in beheer bij de provincie Gelderland. We willen dat fietsers hier vlot en veilig kunnen fietsen. Dit betekent dat we kiezen voor brede fietsvoorzieningen. Als het kan, willen we de fietser voorrang geven ten opzichte van de auto. Op de kaart op pagina 18 is weergegeven welke primaire fietsroutes we willen verbeteren.

We willen op primaire fietsroutes al het utilitaire fietsverkeer bundelen. Dat betekent dat we veel ruimte nodig hebben. De maatvoering en inrichting op deze fietsroutes moet zoveel mogelijk worden afgestemd op hoge aantallen fietsers en het gebruik door elektrische fietsen en speed pedelecs. Daarbij hoort ook een comfortabel soort verharding, zoals asfalt of betonverharding.

Voor de inrichting van deze fietsroutes gaan we uit van de CROW-richtlijn voor het hoofdfietsnetwerk zoals opgenomen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

Niet alle bestaande fietsroutes voldoen aan deze richtlijnen. Op sommige delen moet het fietsnetwerk worden verbreed of er moeten wijzigingen worden aangebracht in de fietsstructuur. In de praktijk is het niet altijd mogelijk om de richtlijnen volledig te behalen. We leveren daarom maatwerk en kijken per locatie welke kansen voor verbetering er zijn.

Hiernaast staat een opsomming van delen van het primaire fietsnetwerk die op dit moment niet voldoen aan de richtlijnen in het CROW, kijkend naar de breedte van de fietsstroken- en paden. Deze routes zijn in blauw weergegeven op de kaart op de volgende pagina.



1. Zutphenseweg te Eefde (deel 50 km/uur);
2. Lochemseweg te Epse;
3. N339/Deventerweg/Dorpsstraat/Rengersweg te Laren;
4. Ooldselaan tussen Laren, Oolde en gemeentegrens;
5. Vordenseweg tussen Lochem en gemeentegrens;
6. N312/Barchemseweg te Lochem;
7. Route Hanzeweg en Lochemsebrug te Lochem;
8. Graaf Ottoweg te Lochem.

Thema 1 | Fietsnetwerk

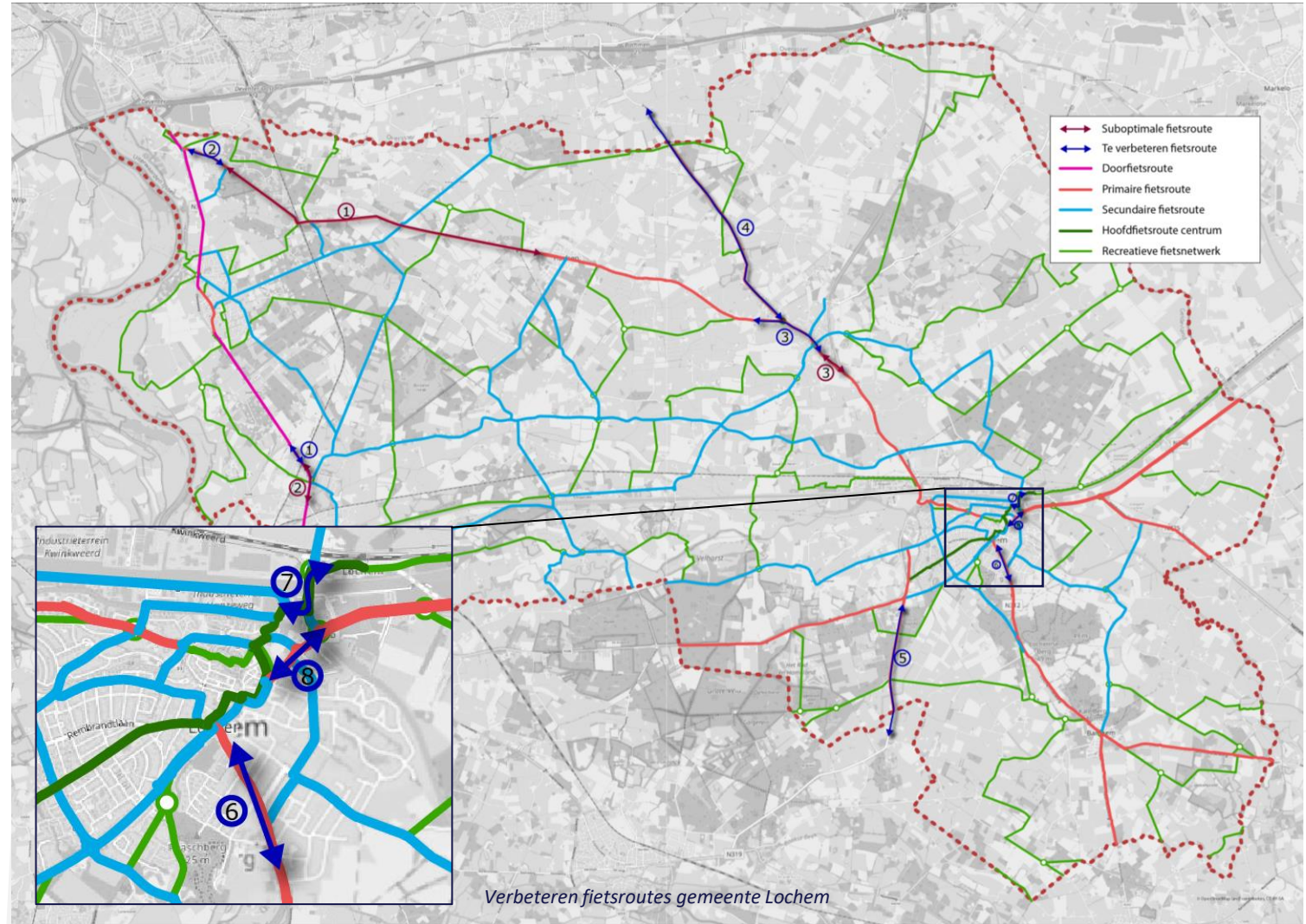
Op de kaart hiernaast zijn drie routes gemarkeerd die op dit moment niet optimaal zijn. Deze routes hebben op de kaart een rode kleur. Dit zijn fietsroutes die, op basis van de richtlijnen, beter kunnen worden ingericht. Hier gaat het niet zozeer om de breedte van de fietspaden, maar om de bermen of om de verhouding ten opzichte van het autoverkeer.

De Lochemseweg tussen Epse en Harfsen (1) is gemarkeerd als niet optimaal. Deze is, door de provincie Gelderland, recent opnieuw ingericht aan de hand van de actuele richtlijnen. Hier is echter niet het gewenste effect behaald. Vanuit fietsveiligheid en comfort is het wenselijk om te onderzoeken of deze route nog verder verbeterd kan worden of dat alternatieve fietsroutes gerealiseerd kunnen worden.

Voor de Zutphenseweg te Eefde (2) geldt hetzelfde. De richtlijnen uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer schrijven meer ruimte voor fietsers voor dan bij de herinrichting is toegepast.

Ten slotte is een deel van de Rengersweg bij Laren (3) gemarkeerd als niet optimaal. Voor deze route geldt dat de richtlijn meer overrijdbare ruimte naast het fietspad voorschrijft.

Ook de routes in het blauw (4/8) voldoen aan de breedtes in combinatie met het aantal motorvoertuigen dat van de weg gebruik maakt.



Thema 1 | Fietsnetwerk

Secundaire fietsroutes zijn lokale fietsroutes naar onder andere voorzieningen. Over deze routes rijden minder fietsers dan over primaire fietsroutes. Deze fietsroutes liggen in en tussen de kernen, maar ook in het buitengebied. Het komt voor dat op deze fietsroutes auto's en fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan. We richten de wegen voor dit gebruik zo veilig mogelijk in.

Ook voor de inrichting van het secundaire fietsnetwerk is de CROW-richtlijn uit de Ontwerpwijzer fietsverkeer leidend. De richtlijnen zijn voor het secundaire netwerk minder streng dan de eisen voor het primaire netwerk. Een punt van aandacht is dat een aantal routes uit het secundaire netwerk veel worden gebruikt. Op deze routes, zoals de Zutphenseweg in Lochem, sluiten we daarom zoveel mogelijk aan op de richtlijnen voor het primaire fietsnetwerk, zowel in breedtes als in verhardingstype.

Hoofd fietsroute centrum is een snelle comfortabele fietsroute tussen het station, het centrum en het Staring College Lochem. We zijn al druk bezig met het uitwerken van plannen voor het verbeteren van deze veelgebruikte fietsverbinding. Zo wordt fietsen tussen station, centrum en het Staring College straks veiliger en comfortabeler.

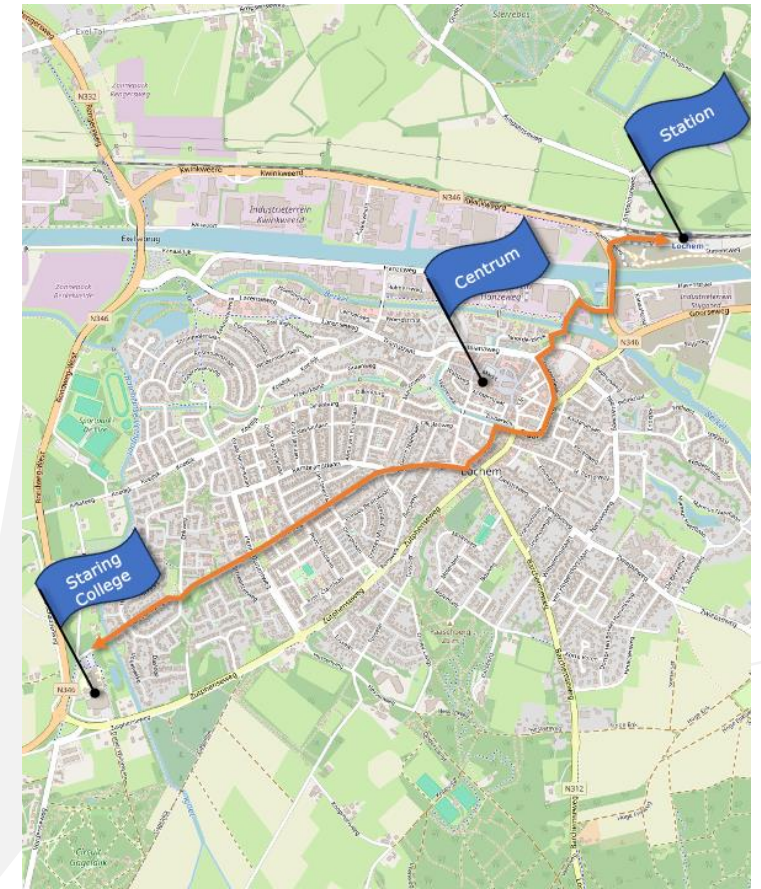
Deze fietsroute bestaat uit een aantal verschillende schakels. We hebben de wens om op deze route het vele fietsgebruik te faciliteren. Aansluitend bij de richtlijnen voor het primaire

fietsnetwerk. Concreet betekent dit dat we de Albert Hahnweg inrichten als fietsstraat.

Vervolgens realiseren we tussen de Albert Hahnweg en de Prins Bernhardweg een veilige, herkenbare en goed ingerichte fietsroute langs de oostzijde van het centrum (over de Oosterwal). De route loopt verder via de Noorderbleek over de Berkel en via de Lochemsebrug tot en met het station.

Deze fietsroute richten we deels in als fietsstraat en deels leggen we vrijliggende fietspaden aan. Het project bestaat uit verschillende fases, waarbij de realisatie van de nieuwe Nettelhorsterbrug in de N346 en de daaropvolgende de herinrichting van de Lochemsebrug (Ampsense Knoop) belangrijke factoren zijn.

Doorfietsroutes zijn hoogwaardige fietsroutes die grote kernen en bedrijventerreinen verbinden. Deze routes lopen vaak door meerdere gemeenten. De provincie Gelderland neemt het voortouw in de ontwikkeling van dit type fietsroutes. In de gemeente Lochem werken we samen aan de ontwikkeling van de FN348 tussen Zutphen en Deventer door Gorsel en Eefde. Het is een belangrijke fietsroute met hoge kwaliteitseisen. Hiermee willen we samen met onze partners zorgen voor een comfortabele, obstakelvrije en directe fietsroute, ideaal voor scholieren en forenzen.



Inrichtingskenmerken fietsroutes

Solitair fietsroutes			
Solitair fietspad twee richtingen		Solitair Fiets-/Bromfietspad twee richtingen	
Spitsuurintensiteit	Breedte pad	Spitsuurintensiteit	Breedte pad
0 tot 50 fietsen	1,50 m*	0 tot 50 fietsen	2,00 m*
50 tot 150 fietsen	2,50 m*	50 tot 150 fietsen	3,00 m
150 tot 350 fietsen	3,50 m	150 tot 350 fietsen	4,00 m
Meer dan 350 fietsen	4,50 m	Meer dan 350 fietsen	5,00 m
Vrijliggend fietspad			
Enrichtingsfietspad		Tweerichtingsfietspad	
Spitsuurintensiteit	Breedte pad	Spitsuurintensiteit	Breedte pad
0 tot 150 fietsen	2,00 m*	0 tot 50 fietsen	2,50 m*
150 tot 750 fietsen	2,50 - 3,00 m	50 tot 150 fietsen	2,50 – 3,00 m
Meer dan 750 fietsen	3,50 - 4,00 m	150 tot 350 fietsen	3,50 – 4,00 m
		Meer dan 350 fietsen	4,50 m
Vrijliggend fiets-/bromfietspad			
Enrichtingsfietspad		Tweerichtingsfietspad	
Spitsuurintensiteit	Breedte pad	Spitsuurintensiteit	Breedte pad
0 tot 150 fietsen	2,00 m*	0 tot 50 fietsen	2,50 m*
75 tot 375 fietsen	3,00 m	50 tot 150 fietsen	3,00 m
Meer dan 375 fietsen	4,00 m	150 tot 300 fietsen	4,00 m
		Meer dan 300 fietsen	5,00 m

Fietsstrook

Breedte fietsstrook 2,0—2,25 m, minimaal 1,70 m (exclusief markering)

* tot een breedte van 2,50 m heeft een pad aan beide zijden een overrijdbare berm of trottoirband, zodat fietsers een uitwijkmogelijkheid hebben.

Thema 1 | Fietsnetwerk

Uitgangspunten fietsroutes (uit Mobiliteitsplan Lochem)

- Op belangrijke doorgaande wegen scheiden we fietsverkeer van het autoverkeer. In verblijfsgebieden (verblijfsgebied is aaneengesloten gebied met woon-, winkel- of werkfuncties) ligt de snelheid lager en is menging van verkeer mogelijk.
- Het toepassen van fietsvoorzieningen is afhankelijk van de functie van de weg. Lochem wil zoveel mogelijk massa- en snelheidsverschillen voorkomen.
- Op erftoegangswegen type B passen we in principe geen fietsvoorzieningen toe. Belangrijk: we verwijderen geen fietspaden waar nu wel 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
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		•		•

Bron: Mobiliteitsplan Lochem, 2022

Thema 1 | Fietsnetwerk

Recreatieve fietsroutes is de laatste categorie. Deze fietsroutes gebruiken de recreatieve fietsers vooral overdag. We willen dat deze fietsroutes veilig zijn, maar ze hoeven niet snel of direct te zijn. De fietsers moeten juist langs de mooiste plekjes van de gemeente worden geleid.

Voor het recreatieve fietsnetwerk gelden deels dezelfde uitgangspunten als voor het utilitaire fietsnetwerk. We sluiten zoveel mogelijk aan op de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Aangezien de fietsintensiteiten op recreatieve fietsroutes over het algemeen lager liggen, volgt uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer vaak dat voor de recreatieve fietsroutes minder ruimte nodig is dan voor hoofdfietsroutes. Het waarborgen van de veiligheid is ook voor recreatieve routes onze basis. Daarnaast willen we een goede beleving en kwaliteit van de recreatieve routes, dus stellen we hoge eisen aan deze trajecten.

De Ontwerpwijzer Fietsverkeer stelt de volgende aanvullende eisen aan het recreatieve netwerk, waar wij met onze ambitie op aansluiten;

- **Omgeving:** een fietstocht dient een beleving te zijn;
- **Toegankelijkheid:** een ruim aanbod aan paden en wegen;
- **Productontwikkeling:** aanvullende producten (routes, bewegwijzering en dergelijke);
- **Aanvullende voorzieningen:** horeca en overnachting;
- **Marketing:** voorlichting (campagnes en evenementen) en promotie (publicaties, routeplanners, fietsbewegwijzering, gps).

Op deze punten werken we onder andere samen met Achterhoek Toerisme aan projecten ter verbetering van de beleving van (fiets)recreatie.

Wat doen we al?

- Ontwikkeling hoofdfietsroute station Lochem – Centrum - Staring College
- In samenwerking provincie Gelderland ontwikkeling FN348
- Ontwerp herinrichting Graaf Ottoweg en Nieuwstad
- Herinrichting Tramstraat en Larenseweg

Wat gaan we nog doen?

- Uitwerken opgaven uitbreiden en verbeteren fietsnetwerk, inclusief opstellen actielijst

Thema 2 | Verkeersveiligheid

Aanleiding

Uit de ongevalsgegevens blijkt dat vooral veel jongeren en ouderen betrokken zijn bij fietsongevallen. Hetzelfde geldt voor gebruikers van elektrische fietsen, en naar verwachting ook speedpedelecs. Ongevallen gebeuren vaak tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer (auto's, vrachtwagens, motoren etc.).

Tijdens de verkenning hebben we een enquête uitgevoerd. Uit de enquête blijkt dat de snelheid van gemotoriseerd verkeer in relatie tot verkeersveiligheid vaak als probleem wordt gezien. Het centrum van Lochem, inclusief de wegen rondom het centrum, wordt in de enquête ook vaak verkeersonveilig genoemd.

Uit de gesprekken met stakeholders komt naar voren dat in de gemeente Lochem de combinatie fietsers en landbouw-verkeer een belangrijk aandachtspunt is. Waar deze twee groepen gebruik (moeten) maken van dezelfde ruimte, wordt dat als onveilig en onwenselijk ervaren.

Ambitie

“Nul fietsslachtoffers in de gemeente Lochem in 2035.”

Speerpunten

- We borgen de verkeersveiligheid van fietsers (en andere weggebruikers) door een duurzaam veilige inrichting van infrastructuur.
- We streven ernaar dat jongeren en ouderen minder vaak betrokken raken bij fietsongevallen dan voorheen.
- We zetten actief in op het beperken van ongevallen waarbij elektrische fietsen en/of speedpedelecs zijn betrokken.
- We bevorderen veilige schoolomgevingen en –routes.
- We beperken de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op locaties waar fietsers en automobilisten gebruikmaken van dezelfde ruimte.
- We zetten waar mogelijk in op het scheiden van fiets- en landbouwverkeer.
- We zetten in op veilige kruisingen, ook waar recreatieve fietsroutes gebiedsontsluitingswegen kruisen.
- We zetten in op verbetering van verkeersgedrag aan de hand van educatieprogramma's en campagnes.



Thema 2 | Verkeersveiligheid

Hoe gaan we dit bereiken?

Realiseren veilige fietsvoorzieningen



We streven ernaar om de veiligheid van fietsers en overige weggebruikers te waarborgen door onder andere wegen en (fiets)paden duurzaam veilig in te richten.

***Duurzaam Veilig:** een visie op inrichting van wegen en kruispunten met als doel het streven naar een zo veilig mogelijk verkeerssysteem en ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen.*

Ons uitgangspunt is dat fietspaden in de gemeente Lochem veilig worden ingericht, conform de richtlijnen van het CROW. Een ideale inrichting is echter op veel plekken niet mogelijk. Als dit het geval is kijken we of we ergens anders in het profiel ruimte kunnen vinden, bijvoorbeeld door wegmeubilair te verplaatsen of een parkeerplaats net iets anders te situeren. We houden in het ontwerpproces zolang mogelijk vast aan het uitgangspunt om de meest veilige fietsvoorzieningen te realiseren. Pas wanneer op geen enkele manier een zo ideaal mogelijke fietsvoorziening kan worden gerealiseerd, kijken we naar het inpassen van een minder ideaal profiel.

Een andere oplossingsrichting is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers door in te zetten op het verlagen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer (auto, vrachtwagen, motor etc.). Waar fietsers en gemotoriseerd verkeer binnen de bebouwde kom gebruikmaken van dezelfde ruimte is de maximum toegestane snelheid in principe 30 km/uur.

We zetten in op veilige kruispunten, ook waar recreatiefietsroutes en gebiedsontsluitingswegen elkaar kruisen. Onveilige kruispunten gaan we inventariseren, waarna we per kruispunt bepalen hoe het kruispunt veiliger kan worden ingericht en hoe hoog daarvan de prioriteit is. Kruispunten op primaire fietsroutes hebben meer prioriteit dan kruispunten op secundaire- en recreatieve routes.

Vergevingsgezindheid van de fietspaden en aanliggende bermen is ook een belangrijk onderwerp, vooral voor de oudere fietser.

***Vergevingsgezindheid:** het inrichten van wegen en paden met maatregelen gericht op het voorkomen en inperken van schade aan mensen en goederen bij ongevallen.*



Thema 2 | Verkeersveiligheid

Naar verwachting helpt het verbeteren van de vergevingsgezindheid van fietspaden en bermen bij het verminderen van het aantal letselongevallen onder oudere fietsers. Fietspaaltjes op het fietspad en obstakels in bermen dragen hier niet aan bij. We hebben daarom in de afgelopen jaren al vele fietspaaltjes verwijderd. Het is belangrijk dat dit in de toekomst zo blijft. We moeten met elkaar afspreken wanneer we wel fietspaaltjes plaatsen en wanneer niet. En als er een fietspaal wordt geplaatst, hoe geven we deze dan vorm? Voor het plaatsen en verwijderen van fietspaaltjes staat hiernaast een afwegingschema. Dit schema is een goede leidraad om te bepalen hoe we met fietspaaltjes omgaan.

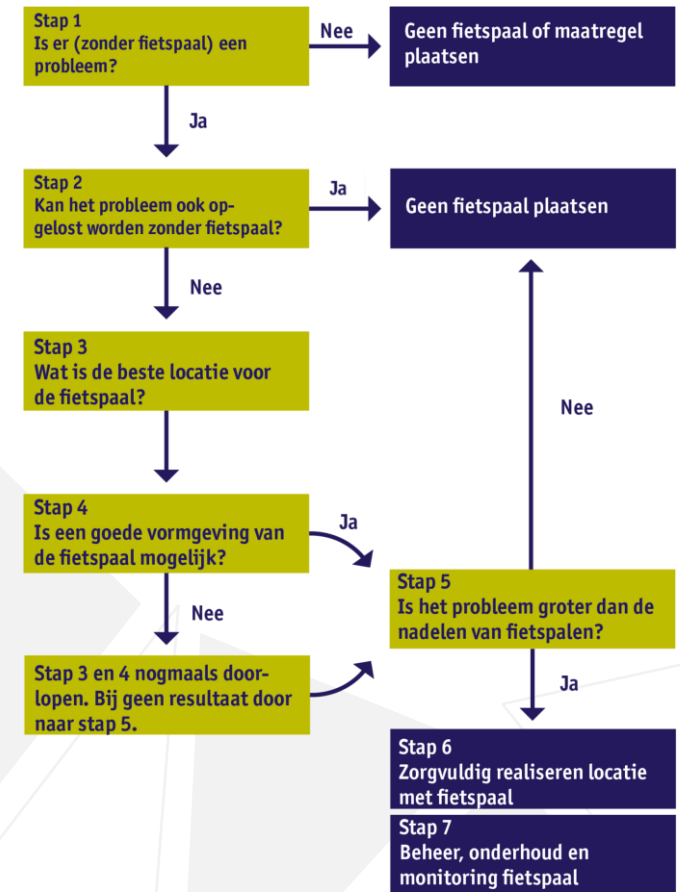
Vormgeving fietspalen

- Lengte inleidende markering > 10 meter
- Tussen twee paaltjes moet 1,60 meter zitten
- Pas altijd inleidende ribbelmarkering toe

In het schema kan bij stap 2 gedacht worden aan verschillende alternatieven, afhankelijk van het probleem. In het algemeen geldt dat duidelijke bebording en markering (bijv. een vooraankondiging doodlopende weg) kan helpen. Ook kan het informeren van buurtbewoners over de afweging m.b.t. fietspaaltjes bijdragen. Daarnaast is het aanspreken van overtreders (bijv. bij bedrijfsauto's) een optie.

Verder kan het helpen om het gebruik van de route door voertuigen op een andere wijze minder interessant te maken. We kunnen dit doen door een doorgang tussen fietspad en rijbaan onmogelijk te maken of de formele route voor het autoverkeer juist te verbeteren.

In algemene zin geldt dat als paaltjes toch nodig zijn, we ze inrichten volgens de aanbevelingen van het CROW; onder andere een goede dwarspositie, inleidende markering, toepassen van verlichting en een absorberende fietspaal.



Thema 2 | Verkeersveiligheid

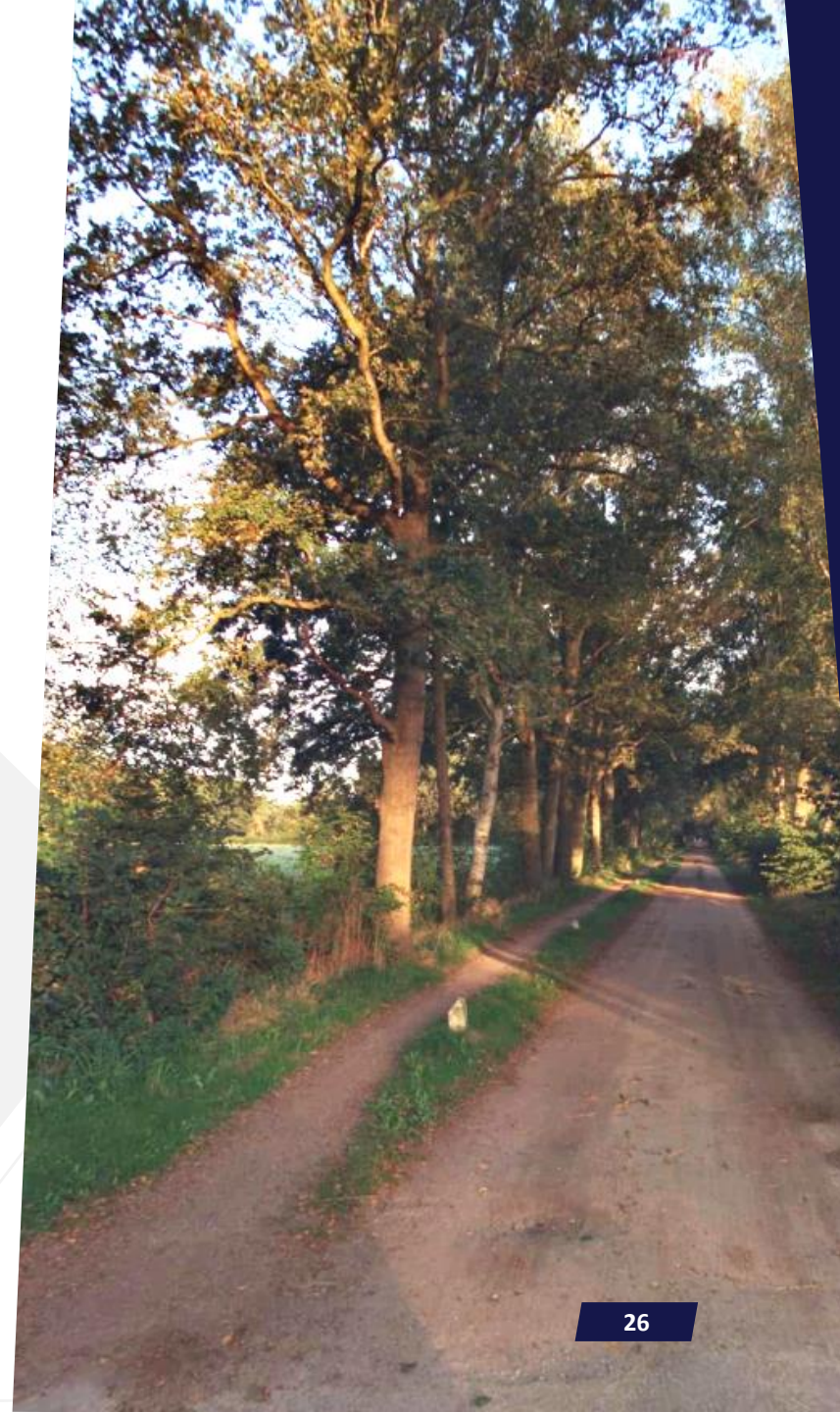
Paaltjes naast het fietspad



Naast paaltjes op het fietspad zijn ook objecten in berm en elementen die de vergevingsgezindheid beïnvloeden. Binnen de gemeente hebben we kilometers fietsroute die bestaan uit een (onverharde) rijbaan met daarnaast een smal fietspad. Deze zijn vaak gescheiden door een smalle groenstrook met daarin houten of betonnen paaltjes. Deze paaltjes staan hier ter afscheiding van om te voorkomen dat motorvoertuigen over het fietspad gaan rijden.

De paaltjes zijn weinig vergevingsgezind en ze komen bovendien vaak voor op routes waar al een (te) smal fietspad ligt. Op deze routes zoeken we naar verbetering van de verkeersveiligheid, maar willen we ook de landschappelijke waarden respecteren. In de aanpak van deze paden stellen we verkeersveiligheid bovenaan en zorgen we voor fietspaden met voldoende breedte en goed overrijdbare bermen. Dit betekent dat we willen zorgen voor een obstakelvrije berm van in ieder geval een meter, bij voorkeur in combinatie met een reeds voldoende breed fietspad.

Hierbij geldt natuurlijk dat het verwijderen van paaltjes of verbreden van de obstakelvrije berm wel in verhouding moet staan tot het knelpunt waarvoor die paaltjes juist de oplossing zijn. Een alternatieve oplossingsrichting is zorgen voor een duidelijker onderscheid tussen het fietspad en de berm. De recreatieve fietsroutes met paaltjes ernaast gaan vaak door bosgebieden die relatief donker zijn. Hierdoor is het onderscheid tussen fietspad en berm soms moeilijk te zien. Door het aanbrengen van een groter kleurcontrast van het pad of in het geval van verharde paden door middel van belijning kunnen we fietsers helpen met het herkennen van de breedte van het fietspad.



Thema 2 | Verkeersveiligheid

Oplossen verkeersveiligheidsknelpunten



Waar mogelijk lossen we verkeersveiligheidsknelpunten, gerelateerd aan de fiets, op. Onderstaande knelpunten zijn naar voren gekomen in de verkenning. Het zijn locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden of waar de inrichting niet optimaal is, waardoor er een groter ongevalsrisico ontstaat.

1. Fietsverbinding Deventer – Gorssel – Eefde – Zutphen (FN348)

Dit is een drukke fietsverbinding. In de afgelopen jaren hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden. De spreiding van de ongevallen laat zien dat we meerdere locaties op dit traject moeten verbeteren. De ongevallen vonden plaats op kruispunten. Vaak was er sprake van een flank ongeval, waarbij afslaand gemotoriseerd verkeer geen voorrang heeft verleend aan fietsers.

2. Fietsverbinding langs N346

Ook langs deze fietsverbinding hebben meerdere ongevallen plaatsgevonden. Flank ongevallen op kruispunten zijn veel voorkomend.

3. Borculoseweg, Ruurloseweg en Lochemseweg te Barchem

Hoewel deze wegen onderdeel zijn van het hoofdfietsnetwerk, zijn ze maar beperkt ingericht op fietsverkeer. De beperkte ruimte gereserveerd voor fietsers in combinatie met intensiteiten en snelheden van het gemotoriseerd verkeer zorgen voor een hoog verkeersveiligheidsrisico voor fietsers.

4. Graaf Ottoweg – Kwinkweerd – Goorseweg te Lochem

Op deze rotonde hebben een aantal fietsongevallen gebeurd. In de huidige inrichting is beperkt ruimte gereserveerd voor fietsers. Het optimaliseren van de positie voor fietsers verbetert de verkeersveiligheid.

5. Tramstraat en Larenseweg te Lochem

Hoewel op deze invalroute inmiddels een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, zijn de fietsvoorzieningen op deze intensieve invalroute niet goed genoeg. Dit geldt voor de fietsvoorzieningen op de wegvakken, maar ook voor oversteken en kruispunten.

6. Zutphenseweg (Nieuwstad tot Tusseler) te Lochem

Deze invalroute vanuit zuidwestelijke richting kenmerkt zich door parallelle fietsstructuur aan beide kanten van de rijbaan. Echter, tussen de Tusseler en de Nieuwstad vervalt deze parallelstructuur en maakt de fiets gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer. Voor het gemotoriseerd verkeer geldt een maximum toegestane snelheid van 50 km/u op dit gedeelte. Pas bij de Nieuwstad geldt een lagere maximumsnelheid.

7. Ampsenseweg nabij Lochem

Op deze erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/u) ligt de snelheid van gemotoriseerd verkeer relatief hoog. Het is een bekende sluiproute. Dit in combinatie met het slingerende tracé levert veiligheidsrisico's op voor fietsers. Op deze weg hebben de laatste jaren meerdere ongevallen plaatsgevonden.

De komende jaren willen we met al deze trajecten aan de slag om de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor een aantal routes, zoals de FN348 en het centrum van Lochem, geldt dat we al plannen aan het maken zijn.

Thema 2 | Verkeersveiligheid

Verbeteren positie fietsers



Op locaties waar fietsers en automobilisten gebruik maken van dezelfde rijbaan, beperken we de snelheid van het gemotoriseerd verkeer (auto, vrachtauto, motor etc.). We willen voorkomen dat fietsers en automobilisten op 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom dezelfde rijbaan moeten gebruiken. Daarom moet de snelheid van gemotoriseerd verkeer op deze wegen worden verlaagd naar 30 km/u of leggen we vrijliggende fietsvoorzieningen aan. Wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt en die onderdeel zijn van het hoofd fietsnetwerk, moeten beter worden ingericht op fietsgebruik. Bij hoge fietsintensiteiten (ten opzichte van gemotoriseerd verkeer) overwegen we een fietsstraat. Een alternatief is het aanbrengen van brede fietsstroken (conform richtlijnen).

De Zutphenseweg, Dorpstraat (Almen), Barchemseweg en Lareneweg zijn voorbeelden van 50 km/u-wegen waar, op een aantal wegvakken, fietsers en gemotoriseerd dezelfde rijbaan gebruiken. Op de Lareneweg en de Zutphenseweg (Eefde) willen we de maximum toegestane snelheid verlagen naar 30 km/u. Op de Barchemseweg en de Dorpstraat (Almen) willen we de maximum toegestane snelheid van 50 km/u behouden. Op deze locaties is alleen geen ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Waar we de snelheid niet kunnen verlagen naar 30 km/u én op het

eerste gezicht geen ruimte is voor een vrijliggende fietsvoorziening, gaan we een verkenning uitvoeren naar alternatieven.

De gemeente Lochem is een gemeente met veel landbouwverkeer, maar ook een gemeente met veel fietsers. Zowel landbouwverkeer als fietsverkeer is vooral op zonnige en droge dagen onderweg. Hierdoor komen (recreatieve) fietsers en landbouwers elkaar veel tegen. Waar deze vervoerswijzen gebruikmaken van dezelfde ruimte, kan dat als onveilig en onwenselijk worden ervaren.

Om deze situatie te verbeteren, willen we onderzoek uitvoeren naar hoe we het gedrag van deze doelgroepen en de netwerken beter op elkaar kunnen afstemmen. Daarbij kijken we naar de volgende oplossingsrichtingen:

Gedrag: Verkeerseducatie en campagnes gericht op gedragsbeïnvloeding van bestuurders van landbouwvoertuigen en overig verkeer die bijdragen aan de bewustwording en verbetering van verkeersgedrag. In deze gedragsaanpak richten we ons ook op de fietsers. Het is belangrijk dat ook zij zich aanpassen aan de situatie voor hun eigen veiligheid. De hoge snelheid van speed pedelecs en e-bikes, maar ook racefietsen en mountainbikes is een aandachtspunt.

Maatregelen: We willen conflicterend gebruik voorkomen door uitbreiding van het fietsnetwerk of door het fietsnetwerk en landbouwnetwerk te ontvlechten. Daarmee voorkomen we de menging van kwetsbare verkeersdeelnemers en voertuigen met een grote massa en hogere snelheid. Het is uiteraard niet mogelijk om overal in de gemeente fiets en landbouwverkeer van elkaar te scheiden.

Waar ontvlechten van landbouwverkeer en fietsverkeer niet mogelijk is, maken we de inrichting van de bestaande route geschikter. Dit betekent vooral dat we kijken naar de juiste breedte van de weg. Als wegen niet kunnen worden verbreed, kunnen we kiezen voor alternatieve maatregelen als half verharding in de bermen of passeerplaatsen.

Verkeer- en omgevingsadvies bij uitbreiding en nieuwe vestiging:

In de advisering bij de aanvragen voor uitbreiding en vestiging van bestemmingen die zwaar verkeer aantrekken, leggen we meer nadruk op het conflict tussen fiets en zwaar verkeer. We adviseren over de geschiktheid van aanrijd-routes. We kijken naar de menging met fietsverkeer en de doorgang van de bebouwde kom. Aan de ontwikkelende partijen doen we aanbevelingen over hoe hier veilig mee om te gaan.

Thema 2 | Verkeersveiligheid

Kwetsbare verkeersdeelnemers beschermen



We zetten ons in voor veilige schoolomgevingen en -routes. Dit willen we realiseren door een combinatie van educatie en fysieke maatregelen. Als eerste zetten we in op educatie. Wanneer dat niet genoeg effect heeft, kijken we naar fysieke maatregelen in de openbare ruimte. Het realiseren van een veilige schoolomgeving is een verantwoordelijkheid van de scholen en gemeente samen. Het initiatief ligt bij de scholen.

Daarnaast stimuleren we ouders om hun kinderen met de fiets naar school of kinderopvang te brengen. Zo bewegen kinderen meer en leren ze veilig verkeersgedrag aan. Hierdoor wordt ook een basis gelegd, waarmee het blijven fietsen onder jeugd wordt gestimuleerd.

Naast kinderen, zijn ook ouderen een kwetsbare doelgroep. Nederlanders worden gemiddeld gezien steeds ouder en zijn bovendien langer vitaal dan vroeger. Dit zien we ook op de fietspaden. Meer ouderen pakken de fiets en gaan erop uit. Daarbij hebben zij het plezier en gemak van de elektrische fiets ontdekt. De snelheid waarmee ouderen zich verplaatsen, neemt toe. In het aantal letselongevallen en dodelijke ongevallen zien we dit terug.

Helaas kunnen we deze groep niet beschermen met het invoeren van één enkele maatregel. Er is een pakket aan maatregelen nodig, bestaand uit fysieke maatregelen (bijv. vergevingsgezinde fietspaden), beschermingsmiddelen (helmplicht) en gerichte educatie.

Daarnaast moeten we ouderen bewustmaken van hun rol in het verkeer en de consequenties van het rijden op een elektrische fiets. We willen deze doelgroep handvatten bieden om hier veiliger mee om te gaan. Hiervoor zijn educatie en bewustwordingsacties geschikt.

Het bereiken van deze doelgroep is voor ons een grote uitdaging. Door de toegenomen vitaliteit van ouderen wonen zij langer thuis. Daarmee spelen klassieke verzamelpunten, als bijvoorbeeld wooncentra en tehuisen, een minder grote rol in de samenleving. Deze doelgroep gericht benaderen is daarom moeilijker.

Ook vinden we het belangrijk om specifieke aandacht te besteden aan inwoners die niet opgegroeid zijn met fietsen, omdat ze bijvoorbeeld in het buitenland zijn opgegroeid. We benoemen met name inwoners die niet over een auto beschikken. Ze zijn vaak aangewezen op openbaar vervoer, fietsen en lopen. Fietsen is voor velen van hen een nieuwe vorm van vervoer.



Omdat deze vervoerswijze hen veel vrijheid geeft, is het wenselijk om hen hiermee kennis te laten maken. Voor alle nieuwe Nederlanders is het belangrijk om te leren fietsen en veilig fietsend aan het verkeer deel te nemen.

Thema 2 | Verkeersveiligheid

Plaatsen verlichting langs fietsroutes



In oktober 2020 heeft de gemeente Lochem, op advies van het Nederlands Licht Instituut, het fietspad 'Onderlangs' tussen Lochem en Barchem voorzien van dynamische verlichting. Op dergelijke routes door 'donkere' gebieden is vaak helemaal geen verlichting. Het plaatsen van de dynamische verlichting is waardevol voor gebruikers (fietsers en wandelaars) van dit soort fietsroutes. Ook voor de natuur heeft deze verlichting meerwaarde in vergelijking met 'reguliere' verlichting, omdat de brandtijd van de verlichting minimaal is.

In de verkenning voor het fietsplan hebben we gekeken naar het onderwerp sociale veiligheid en verkeersveiligheid, in relatie tot verlichting langs fietsroutes. Hieruit blijkt niet dat op bepaalde routes een sterke behoefte is aan het plaatsen van verlichting, omdat daar nu problemen met betrekking tot (sociale) veiligheid zijn. Fietsroutes buiten de bebouwde kom van de gemeente Lochem worden in de huidige situatie niet verlicht, met uitzondering van een aantal fietsvoorzieningen langs provinciale wegen. Tijdens de inventarisatie zijn geen specifieke locaties in het buitengebied naar boven gekomen die als sociaal onveilig worden ervaren. In de inventarisatie is wel de wens voor betere verlichting langs de N348 (op het traject FN348) met ons gedeeld.

Hoewel we geen problemen constateren, weten we dat goede verlichting langs fietspaden voordelen heeft. Met name op utilitaire routes kan verlichting ervoor zorgen dat mensen ook in de meer donkere perioden, zoals in de avond of de winter, op de fiets te stappen. Daarbij is het belangrijk dat we inzetten op sterke fietsrelaties tussen woongebieden en voorzieningen.



Thema 2 | Verkeersveiligheid

Wat doen we al?

- Verbeteren fietsroute Station – Centrum – Staring College
- Ontwerp herinrichting Graaf Ottoweg en Nieuwstad
- Verbeteren inrichting FN348
- Fietsverlichtingscampagne
- E-bikedag
- Praktijkexamen fiets basisschoolleerlingen
- Fietshelmenactie

Wat gaan we nog doen?

- Onveilige fietskruispunten op gebiedsontsluitingswegen veiliger maken
- Aanpak 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom waar fietsers en automobilisten gebruikmaken van dezelfde ruimte.
- Inrichten wegen centrum Lochem als aangenaam verblijfsgebied
- Aanpak routes pagina 27

- Inrichten actieprogramma verkeersveiligheids-campagnes met onder andere:

- Landbouwcampagne
- MONO-campagne
- Fietshelmactie
- Opfriscursus fiets

Thema 3 | Ruimtelijke ontwikkelingen

Aanleiding

In de gemeente Lochem gaan de komende jaren veel woningbouwontwikkelingen spelen. In het mobiliteitsplan staat dat we willen inzetten op het stimuleren van schone vormen van vervoer. Daarom moet er bij de ontwikkeling van nieuwbouw aandacht zijn voor onder andere goede bereikbaarheid voor de fiets.

Bij de ontwikkeling en (her)inrichting van bedrijventerreinen speelt de fiets op dit moment nog een beperkte rol. Dit blijkt zowel uit de stakeholdersbijeenkomst als uit de resultaten van de enquête. Door CBS-data is bekend dat de gemiddelde woon-werkafstand in de Achterhoek relatief kort is, namelijk ongeveer 8,5 kilometer. Deze afstand wordt gezien als geschikte fietsafstand. Afstanden tussen 8,5 en 15 kilometer zijn geschikt om te fietsen met een elektrische fiets.

Ambitie

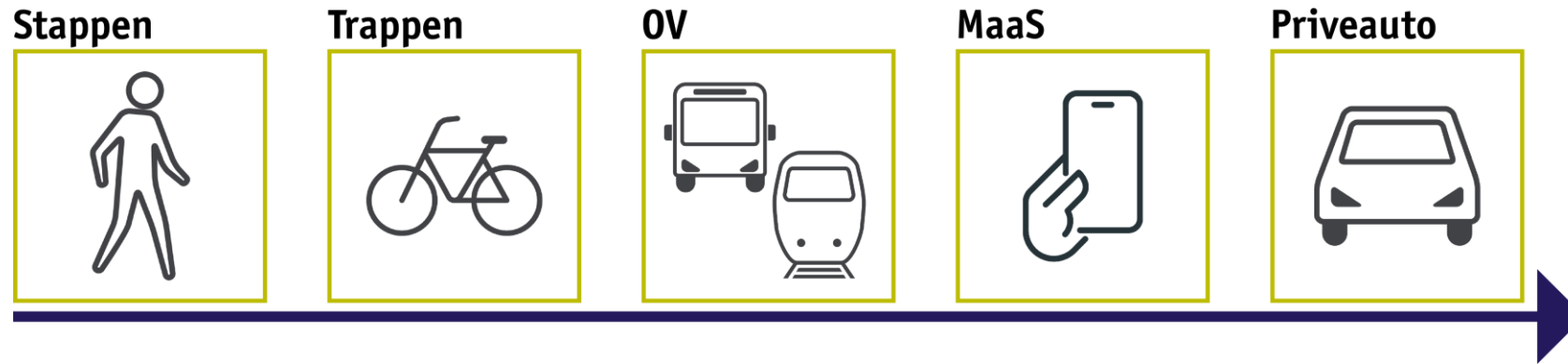
“Het STOMP-principe is het uitgangspunt bij mobiliteitsbeleid, bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen krijgen fietsers en voetgangers de meeste prioriteit.”

Speerpunten

- We geven de fiets bij woningbouwontwikkelingen waar mogelijk meer prioriteit dan autoverkeer.
- We reserveren bij (her)ontwikkeling en/of herinrichting van bedrijventerreinen meer ruimte voor de fiets.
- We geven in en rondom het centrum van Lochem meer ruimte aan fietsers en voetgangers.
- We streven ernaar dat de fiets vaker de natuurlijke keuze is.



Thema 3 | Ruimtelijke ontwikkelingen



Toelichting STOMP-principe

Met STOMP wordt in het ontwerpproces prioriteit gegeven aan duurzame mobiliteitsvormen en minder prioriteit aan minder duurzame mobiliteitsvormen. STOMP wordt toegepast door in de planvorming telkens vijf opeenvolgende stappen te doorlopen.

Bij het STOMP-principe geven we de meeste prioriteit aan stappen. Hiermee bedoelen we voetgangers. Daarna volgt trappen, wat staat voor fietsers.

Het OV volgt daarna. De vierde stap is MaaS. Dit staat voor mobility as a service. Dit houdt in dat wordt gekeken naar mobiliteit als dienst. Het gaat hierbij om het plannen van al het mogelijk vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, bus, trein of taxi. Pas als laatste wordt gekeken naar de privéauto. Dit vormt het sluitstuk.

Bronnen: CROW (Handreiking mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling), CROW (Toepassen STOMP) en Rijksoverheid (Mobility as a Service, multimodaal reisadvies op maat)

Thema 3 | Ruimtelijke ontwikkelingen

Hoe gaan we dit bereiken?

Toepassen STOMP-principe

We werken in de kern Lochem volgens het STOMP-principe. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen krijgen voetgangers en fietsers de meeste prioriteit en minder duurzame vormen van mobiliteit minder prioriteit. Een voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van Lochem Oost, waar fietsers een snel en direct alternatief aan te bieden richting het centrum van Lochem.

Fietsers krijgen daarom de snelste routes en we zorgen voor voldoende ruime fietsenstallingen, zo dicht mogelijk bij de eindbestemming. Voor auto's geldt juist dat we eerder kiezen voor een lagere snelheid of langere route. De mogelijkheid om auto's dichtbij te parkeren vinden we minder belangrijk. We willen dat dit op grotere afstand van de bestemming gebeurt.

In de andere kernen is het STOMP-principe ook het uitgangspunt. We zien wel dat in andere kernen de auto een zeer belangrijke vorm van vervoer zal blijven. Het beperkte aanbod aan voorzieningen en alternatieve vormen van vervoer (bijvoorbeeld openbaar vervoer) draagt niet bij aan het kunnen zetten van grote stappen in het STOMP-principe op de korte termijn.



Thema 3 | Ruimtelijke ontwikkelingen

Aanpassen parkeerbeleid

Aansluitend op het STOMP-principe is het wenselijk te kijken naar het parkeerbeleid voor auto's en de voorwaarden we daaraan stellen. Nu is het normaal dat auto's voor de deur worden geparkeerd. Dit maakt het heel makkelijk om te kiezen voor de auto, in plaats van de fiets. Minder ruimte reserveren voor geparkeerde auto's of juist vaker kiezen voor parkeren op afstand zijn overwegingen die ook invloed hebben op de plek van de fiets. We beginnen met het opstellen van normen voor fietsparkeren. Wanneer het parkeerbeleid gewijzigd wordt, kijken we naar integraal parkeerbeleid voor fiets en auto.

Ruimte maken voor de fiets op bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen zijn op dit moment vooral gericht op (groot) gemotoriseerd verkeer, zoals vrachtauto's. Bij (her)ontwikkeling of herinrichting van bedrijventerreinen gaan we meer ruimte reserveren voor de fiets. In de huidige situatie wordt niet veel gefietst op bedrijventerreinen. Hier ligt wel een kans. De woon-werkafstand in de Achterhoek is namelijk relatief kort (ongeveer 8,5 kilometer). Door meer ruimte te geven aan fietsers, wordt fietsen op bedrijven-terreinen aantrekkelijker en veiliger. Op het bedrijventerrein Aalsvoort leggen we al een vrijliggend fietspad aan.



Centrum Lochem

Op de wegen rondom het centrum van Lochem geven we meer ruimte aan langzame vervoerswijzen als de fiets- en voetgangers. Dit hebben we al voor een deel gedaan, bijvoorbeeld op de Julianaweg en de Prins Bernhard weg.

De Tramstraat en de Larenseweg worden in 2024/2025 uitgevoerd. Daarna zijn de Graaf Ottoweg en de Nieuwstad aan de beurt. In de huidige situatie is het gemotoriseerde verkeer (auto, vrachtauto, motor etc.) op de wegen rondom het centrum nadrukkelijk aanwezig. Dit veroorzaakt hinder en knelpunten.

In de binnenstad van Lochem is momenteel de fietser te gast. Dit betekent dat we fietsers toestaan, maar dat ze wel rekening moeten houden met de voetgangers. Het winkelgebied gebruiken we ook als fietsverbinding om van de ene naar de andere kant van Lochem te komen. We zetten in op goed gedrag van fietsers, zodat fietsers en voetgangers samen gebruik kunnen maken van de binnenstad. Het stallen van fietsen in de binnenstad is op dit moment overal toegestaan. We zien dat mensen er vaak voor kiezen de fiets direct voor de winkel te stallen.

In de inventarisatie is gebleken dat meerdere partijen dat graag anders zouden zien. Zij denken dat het beter is om de fiets niet

door de binnenstad te laten gaan en om aan de randen van de binnenstad ruimte te reserveren voor het stallen van fietsen. Daarmee ontstaan mogelijkheden om de positie van de voetganger en mogelijk de leefbaarheid en beleving van de binnenstad te verbeteren. Anderzijds houden sommige bedrijven en doelgroepen liever de fiets in de binnenstad. Dit vraagstuk moeten we verder uitwerken. In de binnenstad zijn de belangen namelijk zeer verschillend. Deze moeten we zorgvuldig afwegen.

Thema 3 | Ruimtelijke ontwikkelingen

Wat doen we al?

- STOMP-principe is onderdeel van verkeersbeleid Lochem (Mobiliteitsplan gemeente Lochem).
- Realisatie vrijliggend fietspad op bedrijventerrein Aalsvoort.

Wat gaan we nog doen?

- STOMP-principe introduceren en implementeren in parkeerbeleid en parkeernormen, voor zowel fiets- als gemotoriseerd verkeer.
- Onderzoek naar de positie van de fiets in de binnenstad van Lochem.
- Opstarten aanpak 'Introductie fiets op bedrijventerreinen', samen met de bedrijventerreinen.



Thema 4 | Stallen en overstappen

Aanleiding

Uit de enquête blijkt dat er behoefte is aan meer fietsenstallingen in en rondom het centrum van Lochem. Een aantal mensen heeft ingevuld dat het fietsgebruik kan worden verbeterd door het realiseren van fietsenstallingen voor elektrische fietsen.

Tijdens het overleg met stakeholders kwam naar voren dat er in de kernen buiten Lochem behoefte is aan fietsenstallingen bij bushaltes. In Lochem is behoefte aan optimalisatie van de fietsenstalling bij het station. De gemeente heeft de wens om inrichtingseisen voor fietsenstallingen op te stellen, stallingen moeten voldoende ruim zijn en geschikt voor verschillende soorten fietsen.

Ambitie

"Overal in de gemeente Lochem kun je veilig en dichtbij je bestemming je fiets stallen en opladen."

Speerpunten

- We stimuleren dat er bij de belangrijke voorzieningen, overstappunten en ov- haltes voldoende stallingsvoorzieningen zijn.
- We stimuleren ketenmobiliteit door te voorzien in goede overstaplocaties en –voorzieningen.
- We geven bij nieuwbouw- en herontwikkelingen prioriteit aan het realiseren van voldoende, goede stallingsvoorzieningen voor fietsen en schenken daarbij aandacht aan ‘nieuwe’ fietsmodellen.



Thema 4 | Stallen en overstappen

Hoe gaan we dit bereiken?

Inzetten op ketenmobiliteit



We zetten actief in op ketenmobiliteit en HUBS. Bij belangrijke ov-haltes in de gemeente worden voldoende en goede stallingsvoorzieningen voor fietsen gerealiseerd. Daarnaast zetten we in op deelvoorzieningen als deelauto's en zetten we ons in voor goede informatievoorzieningen.

Ketenmobiliteit: *Verzamelbegrip voor het mogelijk maken van het gebruik van diverse vervoersmiddelen tijdens een reis.*

HUB: *Een fysieke locatie die de overstap naar een volgende vervoerswijze mogelijk maakt.*

HUBS zijn niet alleen geschikt voor stedelijke gebieden, juist in landelijke gebieden kunnen HUBS bijdragen aan het opwaarderen van het bestaande vervoersnet. Een HUB kan verschillende doelen hebben, van ov-knooppunt tot locatie waar de focus ligt op leefbaarheid en mobiliteit onderdeel is van het geheel. Ook kan een HUB een rol spelen in het tegengaan van vervoersarmoede.

In de gemeente Lochem liggen kansen voor het ontwikkelen van HUBS op plekken waar de focus ligt op leefbaarheid en deze te koppelen zijn aan startpunten voor recreatieve fiets- en

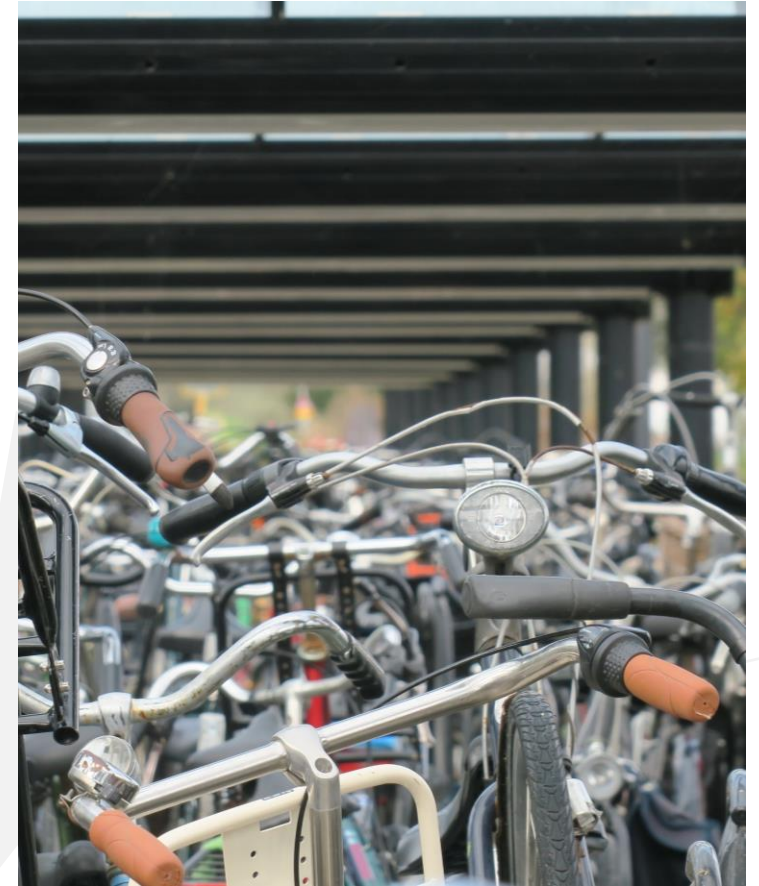
wandelroutes. De basis ligt op deze locaties altijd bij het aanbieden van goede fietsvoorzieningen in de vorm van stallingen.

Ontwikkelen fietsparkeernormen

De gemeente Lochem werkt bij nieuwe ontwikkelingen vanuit het STOMP-principe (zie pagina 33 voor toelichting STOMP). Dit betekent onder andere meer ruimte voor de fiets.

Om dit kracht bij te zetten gaan we aan de slag met het opstellen van fietsparkeernormen. Dit zorgt ervoor dat ontwikkelaars bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voorzien in passende fietsparkeervoorzieningen.

De basis voor het formaliseren van fietsparkeernormen is te vinden in de CROW-publicatie handreiking fietsparkeernormen. In de Leidraad Fietsparkeren (2023) staan suggesties voor fietsparkeernormen. Grote gemeenten als Amsterdam, Utrecht en Nijmegen hebben al fietsparkeernormen geformuleerd. Ook een kleinere gemeente als Houten heeft deze normen al opgesteld. Fietsparkeernormen (en eventueel kwaliteitseisen) moeten sinds de introductie van de Omgevingswet opgenomen worden in omgevingsplannen.



Thema 4 | Stallen en overstappen

Opstellen inrichtingseisen fietsparkeren

De gemeente heeft een belangrijke rol in het plaatsen, onderhouden en updaten van stallingsvoorzieningen in de openbare ruimte. Fietsenstallingen worden ingericht volgens de richtlijnen in de CROW-publicatie Leidraad Fietsparkeren (2023). Stallingsvoorzieningen richten we ook inclusief in. We bieden daardoor ruimte aan diverse soorten fietsen.

Voor de inrichtingseisen kijken we niet enkel naar de typen stallingssystemen op zich, maar ook naar het verbeteren van de voorzieningen door onder andere herkenbaarheid en toegankelijkheid van fietsparkeerlocaties te verbeteren. Op basis van deze inrichtingseisen worden vervolgens de stallingen in de gemeente aangepast. Met beginnen met prominente locaties als in centrumgebieden en bij ov-haltes.

Wat doen we al?

- Onderzoek haalbaarheid en potentie overstapvoorzieningen in kernen Lochem, Harfsen, Almen en Gorssel.
- Onderzoeken basisvoorzieningen en uitstraling HUBs.
- Opruimen weesfietsen bij station Lochem.

Wat gaan we nog doen?

- Starten met implementatie HUB's aan de hand van kleine maatregelen.
- Ontwikkelen fietsparkeernormen.
- Opstellen inrichtingseisen fietsparkeren.

Thema 5 | Recreatie

Aanleiding

Uit de enquête en de gesprekken met stakeholders zijn verschillende aandachtspunten voor het recreatieve fietsnetwerk en recreatief fietsen naar voren gekomen. De stakeholders wensen verbetering van de recreatieve voorzieningen, zoals bankjes of prullenbakken.

Daarnaast zijn, tijdens de netwerkscan, fietspaaltjes in kaart gebracht. De nog aanwezige fietspaaltjes in Lochem staan voornamelijk op het recreatieve fietsnetwerk. Het grootste deel van deze fietspaaltjes is nog niet ingericht volgens de richtlijnen van het CROW.

Wij willen de inrichting van recreatieve fietspaden verbeteren, met name vanuit het verkeersveiligheidsperspectief. Ook willen we kijken hoe we de recreatieve fietsbeleving in de gemeente een impuls kunnen geven, bijvoorbeeld door samenwerking te zoeken met lokale initiatieven en ondernemers.

Ambitie

“De gemeente Lochem is de perfecte recreatiebestemming voor fietsers in Nederland.”

Speerpunten

- We zetten in op het verbeteren van het recreatieve fietsroutenetwerk.
- We streven naar aantrekkelijke en gevarieerde fietsroutes.
- We werken aan de kwaliteit van de fietsnetwerken.
- We ondersteunen de belevingsroutes voor fietsers.
- We streven naar het behouden van de fietsvoetveer tussen Gorssel en Wilp.



Thema 5 | Recreatie

Hoe gaan we dit bereiken?

Verbeteren recreatief fietsnetwerk

We hebben de wens om het fietsknooppuntennetwerk uit te breiden. Wel gaat kwaliteit boven kwantiteit. Het fietsnetwerk wordt alleen uitgebreid als we een volwaardige en kwalitatief goede fietsvoorziening kunnen aanleggen en onderhouden.

Het fietsknooppuntennetwerk loopt op dit moment ook door de binnenstad van Lochem, via de Molenstraat. Het vraagstuk van fietsen in het centrum van Lochem onderzoeken we nader. Hierbij kijken we wat de voor- en nadelen zijn, ook rekening houdend met de recreatieve waarde.

Ondersteunen belevingsroutes

Fietsen in Lochem is al ontzettend mooi. Deze beleving kunnen we verder verbeteren door meer in te zetten op de belevingsroutes. Voorbeelden zijn kunst-, smaak- of geschiedenisroutes die door de gehele Achterhoek te vinden zijn. We gaan samen met de VVV, Achterhoek Toerisme en ondernemers verkennen wat de mogelijkheden hierin zijn.

Verbeteren inrichting recreatieve fietspaden

Recreatieve fietspaden in de gemeente Lochem worden, waar



mogelijk, veilig ingericht volgens de richtlijnen van het CROW. Dit houdt in de basis in dat de richtlijnen die gelden voor utilitaire fietsroutes ook van toepassing zijn voor recreatieve fietsroutes. Recreatieve fietsers fietsen namelijk vaak naast elkaar of zelfs in groepen en hebben het liefst ook voldoende brede fietspaden.

Bij recreatieve fietspaden moet de ideale inrichting, volgens de richtlijnen van het CROW, altijd afgewogen worden tegen de landschappelijke inpassing. We streven naar een zo ideaal mogelijk situatie die past bij het gebruik en de omgeving. We houden voor situaties waar de landschappelijke waarden of natuurwaarden belangrijker zijn een minimale afmeting aan van 1,50 meter verhardingsbreedte met daarnaast voldoende overrijdbare berm.



Daarbij geldt dat recreatieve fietsroutes ook kunnen worden ingericht met semi-verharde of onverharde paden. Op veel plekken past een breed betonnen fietspad niet in het landschap en sluit dit niet aan bij de gewenste beleving van recreanten. Deze afweging maken we per locatie. Een vlak betonnen fietspad zorgt namelijk voor comfortabeler fietsen dan een hobbelig onverhard pad. Dit heeft als gevolg dat de semi- of onverharde routes meer onderhoud vragen om de kwaliteit van de verharding te waarborgen en daarmee het comfort op deze routes in stand te houden. Als het gaat om veiligheid gebruiken we dezelfde

richtlijnen als voor utilitaire fietsroutes. Ook op recreatieve fietsroutes streven we naar veilige kruispunten, oversteekplaatsen en bermen.

Samen met de Fietsersbond, Achterhoek Toerisme en de VVV brengen we in kaart welke recreatieve fietspaden druk zijn en waar we mogelijk extra maatregelen kunnen treffen.



Thema 5 | Recreatie

Zandwegen



Een bijzonder aandachtspunt in de gemeente Lochem zijn de zandwegen. We hebben veel zandwegen. Deze kennen hun eigen uitdagingen. Vaak is sprake van een zandweg met daarnaast, eventueel gescheiden door paaltjes, een smal semi-verhard fietspad. De kwaliteit van deze fietspaden wordt sterk beïnvloed door het weer. Bij gebruik van de paden door bijvoorbeeld (landbouw)verkeer onder invloed van het weer kan de kwaliteit achteruit gaan. Het is daarom wenselijk dat gemotoriseerd verkeer op de zandweg blijft en dat we voorkomen dat het over de semi-verharde fietspaden rijdt.

In de basis geldt dat we willen zorgen voor veilige recreatieve fietsroutes. Belangrijke aandachtspunten zijn daarbij veilige vergevingsgezinde berm en comfortabele fietspaden. We kijken naar de beschikbare richtlijnen, maar we houden wel in ons achterhoofd dat recreatieve fietsroutes geen utilitaire fietsroutes zijn. Om te bepalen of we paaltjes op of naast het fietspad kunnen plaatsen, maken we gebruik van het afwegingsschema fietspaaltjes. Voor de breedte kijken we naar de richtlijnen, maar vinden we ook de landelijke inpassing belangrijk. We accepteren dat landelijke routes met semi- of onverharde fietspaden meer onderhoud nodig hebben.



Thema 5 | Recreatie

Verbeteren recreatieve voorzieningen



Langs recreatieve fietsroutes in de gemeente Lochem zijn al veel recreatieve voorzieningen (bankjes, prullenbakken e.d.) aanwezig. Het verbeteren van recreatieve voorzieningen langs recreatieve routes is gewenst, maar stuitte in het verleden op bezwaren. Het vraagt namelijk meer onderhoud, het risico op vandalisme wordt groter en het kunnen hangplekken worden.

Stakeholders geven de voorkeur aan het verbeteren van voorzieningen op zicht- en rustpunten, in plaats van (extra) voorzieningen te plaatsen op fietsknooppunten. Fietsknooppunten zijn namelijk niet altijd de meest fraaie punten om stil te staan of uit te rusten. We gaan met de VVV om tafel om te kijken welke wensen en mogelijkheden er zijn voor het (ver)plaatsen van extra recreatieve voorzieningen. Hierbij schenken we specifiek aandacht aan het realiseren van degelijke voorzieningen die hufferproof zijn. Ook kijken we of we de voorzieningen kunnen plaatsen op locaties waar relatief veel publiek komt, zodat sprake is van sociale controle.

Zorgen voor toegankelijke fietsroutes



Lochem wil een toegankelijke gemeente zijn voor iedereen. Door de gemeente lopen al een aantal uitgezette toegankelijke fietsroutes. Deze zijn geschikt om te fietsen met bijvoorbeeld een driewieler of duo-fiets.

We wensen echter dat ook deze recreatieve fietsers vrijheid ervaren in het kiezen van fietsroutes. Daarom is het belangrijk dat we onze fietspaden zodanig inrichten dat ook fietsen als een duobike of handbike daar goed gebruik van kunnen maken. De inrichtingseisen houden hier al rekening mee. Op deze manier willen we het aanbod aan toegankelijke fietsroutes vergroten. Daarnaast willen we de communicatie hierover verbeteren en zien we mogelijkheden om bijvoorbeeld samen met een lokale fietswinkel in te zetten op de verhuur van toegankelijke fietsen. Door samen met fietsvierdaagse Achterhoek routes te zoeken die toegankelijk zijn voor alle fietstypes zorgen we dat iedereen mee kan doen.

Wat doen we al?

- Verbeteren inrichting fietsroutes zandwegen bij onderhoudswerkzaamheden op of langs routes.

Wat gaan we nog doen?

- Onderzoek naar de positie van de fiets in de binnenstad van Lochem.
- Verkennen mogelijkheden uitrollen belevingsroutes.
- Inzetten op verbeteren inrichting recreatieve fietspaden samen met Fietsersbond, Achterhoek Toerisme en VVV.
- Samen met VVV in kaart brengen mogelijkheden uitbreiden recreatieve voorzieningen langs recreatieve fietsroutes.
- Verbeteren toegankelijkheid van onze fietspaden.

Thema 6 | Onderhoud

Aanleiding

Uit de verkenning komt naar voren dat de staat van het onderhoud van fietspaden en -routes in de gemeente Lochem over het algemeen goed is, met uitzondering van een aantal wegen in het buitengebied. Uit de enquête die is uitgezet onder inwoners komt echter een ander beeld naar voren. Hier komen een aantal locaties uit waar volgens de respondenten het onderhoud ondermaats is.

Ambitie

“Fietsers kunnen comfortabel en veilig fietsen in de gemeente Lochem.”

Speerpunten

- We streven ernaar dat het onderhoudsniveau van fietspaden die onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk altijd voldoen aan de daarvoor geldende richtlijnen.
- We streven naar veilige en goed begaanbare recreatieve routes, waarbij de landschappelijke inpassing ook een factor van belang is.
- We zetten in op het voorkomen van gladheid op wegen en fietspaden die onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk.



Thema 6 | Onderhoud

Hoe gaan we dit bereiken?

Onderhoudsniveau fietsvoorzieningen op peil houden

Fietsvoorzieningen in de gemeente Lochem onderhouden we volgens de richtlijnen van het CROW. De staat van het onderhoud van het bestaande fietsnetwerk is over het algemeen redelijk goed. We maken geen onderscheid in onderhoudsniveaus. Wanneer de staat van onderhoud van een fietsvoorziening niet voldoende is, worden fietsroutes die onderdeel zijn van het hoofdfietsnetwerk in de volgende onderhoudsronde meegenomen. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes. Een belangrijk aandachtspunt is dat de onderhoudsinspanning en het onderhoudsbudget meegroeien met de ambities van de gemeente Lochem.

Gladheid bestrijden op fietsvoorzieningen



Sneeuwval en bevriezing van fietspaden leidt tot gladheid. Als de weersvoorspellingen aangeven dat er een grote kans is op gladheid, strooien we preventief op fietspaden. We willen gladheid zoveel mogelijk voorkomen, in plaats van bestrijden.

Het primaire- en snelfietsnetwerk van de gemeente Lochem ligt voor een groot deel langs provinciale wegen. Daar is de provincie verantwoordelijk voor het strooi beleid. Voor de wegen in beheer

van de gemeente Lochem strooit Circulus. Het primaire fietsnetwerk wordt bijna helemaal gestrooid door of de gemeente of door de provincie.

De strooiroutes wijken op dit moment op enkele plekken af van routes die binnen het secundaire netwerk vallen; tussen Almen en de Lage Lochemseweg, een deel van de Braakhekkeweg bij Harfsen en een deel van de Dijkmansweg tussen Exel en Laren zijn delen die niet gestrooid worden.

Verbeteren zichtbaarheid bewegwijzering



In de gemeente Lochem zijn ongeveer 4000 wegwijzers voor fietsers. Bewegwijzering voor fietsers en fietsknooppunten zijn niet altijd even goed zichtbaar. We organiseren in het voorjaar een schoonmaakactie, waarbij we schoonmaken en rondom bewegwijzering grasmaaien. Dit is tevens de aftrap van het fietsseizoen.

Via een meldactie vragen we de Fietsersbond, VVV en inwoners om locaties bij ons te melden waar de wegwijzers niet goed zichtbaar zijn. Dit kan gemeld worden bij Circulus.

Integraal werken

Om zeker te weten dat fietsvoorzieningen goed kunnen worden onderhouden, wordt beheer en onderhoud vanaf het begin meegenomen in (toekomstige) fietsprojecten.

Wat doen we al?

- Onderhoud conform richtlijnen CROW.
- Meldpunt fietsknooppunten bij Circulus.

Wat gaan we nog doen?

- Aandacht voor meegroeien onderhoudsinspanning en –budget met ambities op het gebied van fietsen.
- Actualiseren strooiroutes.
- Opzetten jaarlijkse maai- en schoonmaakactie bewegwijzering.
- Agenderen onderhoud in fietsprojecten.

Thema 7 | Stimuleren fietsgebruik

Aanleiding

Het Rijk wil een krachtige impuls geven aan het fietsverkeer, met als doelstelling om voor 2027 het fietsgebruik met 20% te laten groeien. De provincie Gelderland wil inzetten op het bevorderen van de fiets op korte afstanden. De gemeente Lochem heeft in het Mobiliteitsplan een hoofdambitie voor de fiets opgenomen, namelijk het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto.

We staan voor een opgave ten aanzien van duurzaamheid. Ook daarvoor zien we dat fiets een grote rol kan spelen. Het is immers een duurzame methode van verplaatsen. Dat is voor ons een extra reden om fietsgebruik te stimuleren.

Ambitie

“De gemeente Lochem wenst een toename van het aandeel fietsverplaatsingen op verplaatsingen tot 15 kilometer. We streven ernaar dat 35% van alle verplaatsingen met de fiets gebeurt.”

Speerpunten

- We stimuleren werknemers in de gemeente Lochem om vaker gebruik te maken van de fiets als vervoersmiddel voor woon-werk verkeer.
- We stimuleren het gebruik van de fiets als belangrijkste vervoerswijze bij scholen (basis- en middelbaar).
- We vinden vanuit vitaliteit, gezondheid en zelfredzaamheid het belangrijk dat ouderen de fiets als voorname vervoerswijze gebruiken.
- We zorgen dat fietsen mogelijk is voor iedere inwoner van de gemeente Lochem en stimuleren het gebruik van de fiets door Nieuwe Nederlanders.
- We streven ernaar dat de gemeente Lochem de hoogst gewaardeerde recreatieve fietsgemeente van Nederland wordt.



Thema 7 | Stimuleren fietsgebruik

Hoe gaan we dit bereiken?

Stimuleren fietsgebruik forenzen



Naast dat we bij herinrichting en ontwikkeling van bedrijventerreinen meer ruimte reserveren voor fietsers, zetten we ook in op het stimuleren van fietsgebruik bij werknemers. Veel forenzen stappen dagelijks automatisch in de auto, terwijl ze op een afstand wonen die ook goed te fietsen is. De fiets wordt door veel mensen momenteel nauwelijks als alternatief gezien.

Om de (elektrische) fiets onder de aandacht te brengen als alternatief is het belangrijk om forenzen op een makkelijke manier kennis te laten maken met de elektrische fiets. Dit kan door voor een bepaalde periode elektrische testfietsen beschikbaar te stellen. Zo kunnen werknemers een bepaalde periode proberen of de elektrische fiets hen bevalt als alternatief voor woon-werkritten.

Het inrichten en aanbieden van een testpool vraagt een gezamenlijke inzet van zowel overheden als bedrijven. Het is belangrijk om ook bedrijven te betrekken, omdat het voor hen ook voordelen biedt. Als meer mensen op de fiets naar het werk gaan, worden werknemers gezonder. Bovendien zijn reiskostenvergoedingen mogelijk lager. Dit vraagt ook

commitment van werkgevers, bijvoorbeeld door het voorzien in douches en goede fietsenstallingen.

Om een testpool mogelijk te maken willen we de mobiliteitsmakelaar (via de regio Stedendriehoek) actiever ondersteunen en onder de aandacht brengen bij bedrijven. De mobiliteitsmakelaar gaat vanuit zijn functie in gesprek met bedrijven om mogelijkheden te verkennen en te realiseren.

We vinden voor het stimuleren van fietsgebruik ook het verbeteren van de mogelijkheden van ketenreizen belangrijk. We zouden bijvoorbeeld bedrijfsfietsen kunnen plaatsen op het station of bij belangrijke ov-haltes. Daarmee is altijd natransport beschikbaar en hebben werknemers geen zorgen over het al dan niet beschikbaar zijn van ov-fietsen.

Wij zijn als gemeente bovendien zelf een relatief grote werkgever in de regio. Ons past dan ook een voorbeeldfunctie. Daarom neemt de gemeente een trekkende rol op binnen de werkgeversaanpak van de regio Stedendriehoek. Niet alleen door zelf deel te nemen en te verkennen of een testpool elektrische fietsen beschikbaar gesteld kan worden voor werknemers, maar ook door actief de mogelijkheden en voordelen van zo'n werkgeversaanpak onder de aandacht te brengen bij andere partijen.

Voor een andere groep is de fiets financieel onbereikbaar. Daarmee zijn ook andere voorzieningen, zoals werk, slecht bereikbaar. Deze mobiliteitsarmoede is een zorgpunt. Samen met het sociale domein willen we deze groep in kaart brengen en een passende aanpak opstellen, zodat deze mensen toegang krijgen tot een fiets.

Thema 7 | Stimuleren fietsgebruik

Stimuleren fietsgebruik oudere fietsers

65+

We zien graag dat onze ouderen blijven fietsen. Omdat het aantal ouderen in de gemeente Lochem toeneemt, zullen de fietskilometers door ouderen dat ook doen. Dit is een goede ontwikkeling, als we kijken naar het fit en vitaal blijven van deze generatie.

Toch zien we in de ongevalgegevens dat de ouderen in negatieve zin opvallen, vooral in de categorie letsel-ongevallen. Dat is een belangrijk aandachtspunt, vooral als het aantal fietsende ouderen ook toeneemt. Het is daarom belangrijk dat we ouderen stimuleren om veilig te fietsen. Dit kan door hen daar hulp bij te bieden in de vorm van trainingen of de mogelijkheden voor duo-fietsen te organiseren. Daarnaast willen we inzetten op campagnes waarin we fietsen aanmoedigen en aandacht vragen voor de veiligheid van deze doelgroep.

Stimuleren fietsgebruik recreanten



Recreanten weten de gemeente Lochem goed te vinden. De gemeente Lochem wil de perfecte recreatiebestemming in Nederland worden. Dit kunnen we bereiken door het verbeteren van de fietsbeleving en het beter communiceren van onze 'fietskwaliteiten'. We kunnen dit doen door aan te sluiten op de gebruikelijke communicatiekanalen voor recreanten als Achterhoek Toerisme en VVV Lochem.

Een andere mogelijkheid is het stimuleren van de gemeente als recreatiebestemming door het ontwikkelen en aankondigen van nieuwe fietsconcepten. Daarbij kunnen we aansluiten op de reeds bestaande specifieke routes met een thema, zoals cultuurroutes of culinaire routes. Door samenwerking met ondernemers in de cultuur- en recreatiesector kunnen we deze concepten verder verbeteren.

Om nog meer fietsers te trekken kan het ook interessant zijn om speciale fietspaden te ontwikkelen, bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden door unieke gebieden of routes die op bijzondere wijze geconstrueerd zijn waardoor mooie uitzichten ontstaan. Verder is het aanbieden van kwalitatief goede fietspaden van belang, net als goede voorzieningen voor mountainbikers en racefietsen.

Stimuleren fietsgebruik scholieren

Basisscholen hebben over het algemeen een beperkt verzorgingsgebied. De meeste kinderen komen uit de directe omgeving. Vaak ligt de school dus op fietsafstand. Toch wordt voor het halen en brengen van kinderen naar school nog vaak de auto gebruikt. Vaak is de school een tussenstop in de woon-werkrit van ouders of verzorgers. Kinderen hebben hierdoor een passieve rol in het verkeer. Ze ontwikkelen maar beperkt vaardigheden die nodig zijn om uiteindelijk zelfstandig deel te kunnen nemen aan het verkeer.



Een ander probleem is dat er steeds meer auto's aanwezig zijn in de schoolomgevingen. Dit geeft een verkeersonveilig gevoel. Deze auto's zijn voor veel ouders de reden dat ze kinderen niet op de fiets naar school laten gaan. Hierdoor houdt het probleem zichzelf in stand.

Bij basisscholen is het wenselijk om ons te richten op het haal- en brenggedrag van ouders en kinderen. Daarnaast schenken we meer aandacht aan het ontwikkelen van fietsvaardigheden en veilige verkeersdeelname onder kinderen.

Kinderen en jongeren gaan vaak zelfstandig naar de middelbare school. De fiets is voor hen vaak het belangrijkste vervoersmiddel. Bij slechter weer wordt soms voor een andere vervoerwijze gekozen. Fietsende jeugd in de middelbare schoolleeftijd is relatief vaak betrokken bij een ongeval.

Een kenmerk van jongeren in deze leeftijdsgroep is dat ze hun eigen vaardigheden in het verkeer overschatten en gevaar onderschatten. Daarnaast wordt deze groep vaak afgeleid door mobiele telefoons, hebben ze beperkt aandacht voor goede fietsverlichting en is er sprake van groepsdruk.

Thema 7 | Stimuleren fietsgebruik

Voor deze groep in de leeftijd tussen circa 12 en 18 jaar is het belangrijk dat we ons focussen op het stimuleren van veilig verkeersgedrag. Het voeren van goede verlichting en het niet laten afleiden in het verkeer hebben de eerste prioriteit, pas daarna het stimuleren van fietsbewegingen.

Stimuleren fietsgebruik nieuwe Nederlanders



Over het algemeen is fietsbezit minder hoog en zijn fietsvaardigheden minder goed bij nieuwe Nederlanders. Veel nieuwe Nederlanders hebben niet van jongs af aan leren fietsen. Het belang van leren fietsen is groot, juist voor deze groep. Fietsen biedt een vorm van onafhankelijkheid en zelfredzaamheid. Het is daarnaast een onderdeel van de Nederlandse identiteit. Toegang tot de fiets betekent daardoor ook toegang tot andere aspecten van de maatschappij, zoals het kunnen bereiken van instanties, werk en sport. De fiets is een middel om mee te kunnen doen in de Nederlandse maatschappij.

Dat begint met de basis: veilig leren fietsen en de beschikking hebben over een fiets. Tijdens een fietstraining kan deze groep de eerste meters op een fiets maken. Vervolgens moet deze groep leren hoe ze veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. Dit geldt voor zowel volwassenen als kinderen.

Voor 2e of 3e generatie inwoners met een migratieachtergrond ligt dit iets anders. Zij zijn gewend aan fietsers als verkeersdeelnemers. Veel van hen willen de fiets echter niet graag gebruiken. We zien kansen om het fietsgebruik onder deze groep te bevorderen. Het is daarbij belangrijk om beleving van fietsen en het imago te verbeteren, zodat zij de fiets gaan overwegen als alternatieve vervoerwijze.

Voor een andere groep is de fiets financieel onbereikbaar. Daarmee zijn ook andere voorzieningen (bijv. werk) slecht bereikbaar. Deze mobiliteitsarmoede is een zorgpunt. In samenwerking met het sociale domein moet deze groep in kaart worden gebracht en moet een passende aanpak worden opgesteld. Ons doel is dat ook deze mensen toegang krijgen tot een fiets.

Thema 7 | Stimuleren fietsgebruik

Wat doen we al?

- FLUOkids fietsstimulering basisscholen.
- Fietslessen voor statushouders met Welzijn Lochem.
- Fietsenwerkplaats Eefde: Circulair Ambachtscentrum voor opknappen fietsen en voor een redelijk bedrag verkopen aan inwoners met laag budget.
- Fietseducatie programma scholieren voortzetten.
- Deelname wereldfietsweek inclusief acties stimuleren fiets.
- Gedragsinterventie fietsen naar school (basisschool) in samenwerking met Regio Stedendriehoek.
- Lokale vertaling van de landelijke campagne 'das zo gefietst'.

Wat gaan we nog doen?

- Pilot 'Maak kennis met de e-bike'.
- Starten met aanpak mobiliteitsmakelaar/werkgeversaanpak.
- Opzetten campagnes en trainingen voor oudere fietsers.
- Promoten gemeente Lochem als fietsgemeente.
- Inzetten op fietsles nieuwe Nederlanders.
- Actieplan mobiliteitsarmoede, o.a. deelnemen netwerk ANWB kinderfietsenplan
- Opzetten campagne imago fiets.
- Uitvoeren van fietsstimuleringscampagne bij elk nieuw fietsproject + vrijmaken middelen.
- Voortrekker werkgeversaanpak (gemeente Lochem als werkgever).
- Opzetten testpool elektrische fiets (gemeente Lochem als werkgever).

4. Uitvoering

De ambities en maatregelen die staan beschreven in dit fietsplan voeren we de komende jaren gefaseerd uit. We koppelen de uitvoering deels aan onderhoud of aan lopende (ruimtelijke) projecten. De uitvoering van andere maatregelen pakken we projectmatig aan. In de periodieke uitvoeringsprogramma's werken we de aanpak verder uit.

Uitvoering op verschillende sporen

De ambities en actiepunten zoals verwoord in dit Fietsplan vormen de basis voor de uitvoering van maatregelen in de komende jaren. De uitvoering gebeurt op een aantal verschillende manieren:

- Implementatie van ambities en maatregelen binnen lopende (ruimtelijke) projecten en ontwikkelingen (vanuit andere beleidsterreinen);
- Implementatie van ambities en maatregelen binnen onderhouds- en beheersmaatregelen;
- Uitvoering van nader onderzoek/studie en separate maatregelen en projecten.

Een vervolgstap van dit fietsplan is concreet maken hoe we de uitvoering van de ambities en maatregelen in tijd gaan wegzetten. Het is belangrijk om daarbij ook inzicht te geven in hoe de maatregelen en ambities gefinancierd gaan worden en waar de inzet vandaan moet komen.

We schrijven dit op in een uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma moet gezien worden als een dynamisch document waarmee het college op een concreet niveau inspeelt op de actualiteit, bestuurlijke speerpunten, prioriteiten en de financiële mogelijkheden. Om dit goed te kunnen doen, stellen we voor om met meerdere na elkaar volgende uitvoeringsprogramma's te werken.

Het eerste uitvoeringsprogramma heeft betrekking op de periode 2025 tot en met 2030. We geven ook aan welke maatregelen pas in het volgende uitvoeringsprogramma worden gepland. In 2029 stellen we vervolgens een tweede uitvoeringsprogramma op. Met dit programma werken we naar het horizonjaar (2035) toe.

Monitoring en evaluatie

Om de voortgang en effectiviteit van de maatregelen en acties uit het fietsplan te kunnen toetsen, maken we gebruik van verschillende indicatoren.

Verbeteren verkeersveiligheid

Om de gewenste verbetering van de verkeersveiligheid te toetsen, gebruik we de (landelijke) ongevallencijfers. In de afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in het verhogen van de registratiegraad van verkeersongevallen. Daardoor is dit een steeds betrouwbaardere indicator geworden. Het volgen van de VIA-database (software

voor het in beeld brengen van ongevallen) geeft een beeld van de ontwikkeling van de ongevallen en daarmee de verkeersveiligheid.

Een andere goede indicator van verkeersveiligheid is de beleving van de verkeersdeelnemers. De dagelijkse meldingen van inwoners geven ons hierover informatie, maar ook een enquête zoals uitgezet voor dit fietsplan geeft een goede indruk. Door deze enquête over een aantal jaar te herhalen, krijgen we een goed beeld van de ontwikkeling van het gevoel van verkeers(on)veiligheid.

Ontwikkeling fietstelcijfers

Meer fiets- en ov-gebruik (ten koste van auto-gebruik) draagt bij aan veiligheid, leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid. Om te monitoren hoe het gebruik van de verschillende vervoerwijzen zich ontwikkelt, kijken we naar beschikbare (tel)data over auto, fiets en ov-gebruik. Hiermee krijgen we enigszins inzicht in de uitwerking van het STOMP-beleid in de gemeente Lochem. Let wel: dergelijke cijfers ontwikkelen zich over het algemeen langzaam.

De recente ontwikkeling van live- en open datatechnieken geeft steeds meer inzichten in reis- en verkeersgedrag en is daarmee ook een geschikte bron van informatie.

4. Uitvoering

Evaluatie

Na het verlopen van het eerste uitvoeringsprogramma gaan we het beleid evalueren. De hiervoor beschreven indicatoren helpen daarbij. De beleidsdoelen die in het fietsplan staan, zijn veelal kwalitatief en beschrijvend. Er wordt gestreefd naar verbetering, verhoging of juist verlaging. Vaak staat niet aangegeven hoeveel de verhoging of verlaging moet zijn. Het is ook niet altijd mogelijk en zinvol om het succes van het beleid op te hangen aan het behalen van een bepaalde waarde. De cijfers moeten altijd in het juiste perspectief worden geplaatst en vanuit de actuele situatie en omstandigheden worden beoordeeld.

Verkiezing fietsgemeente

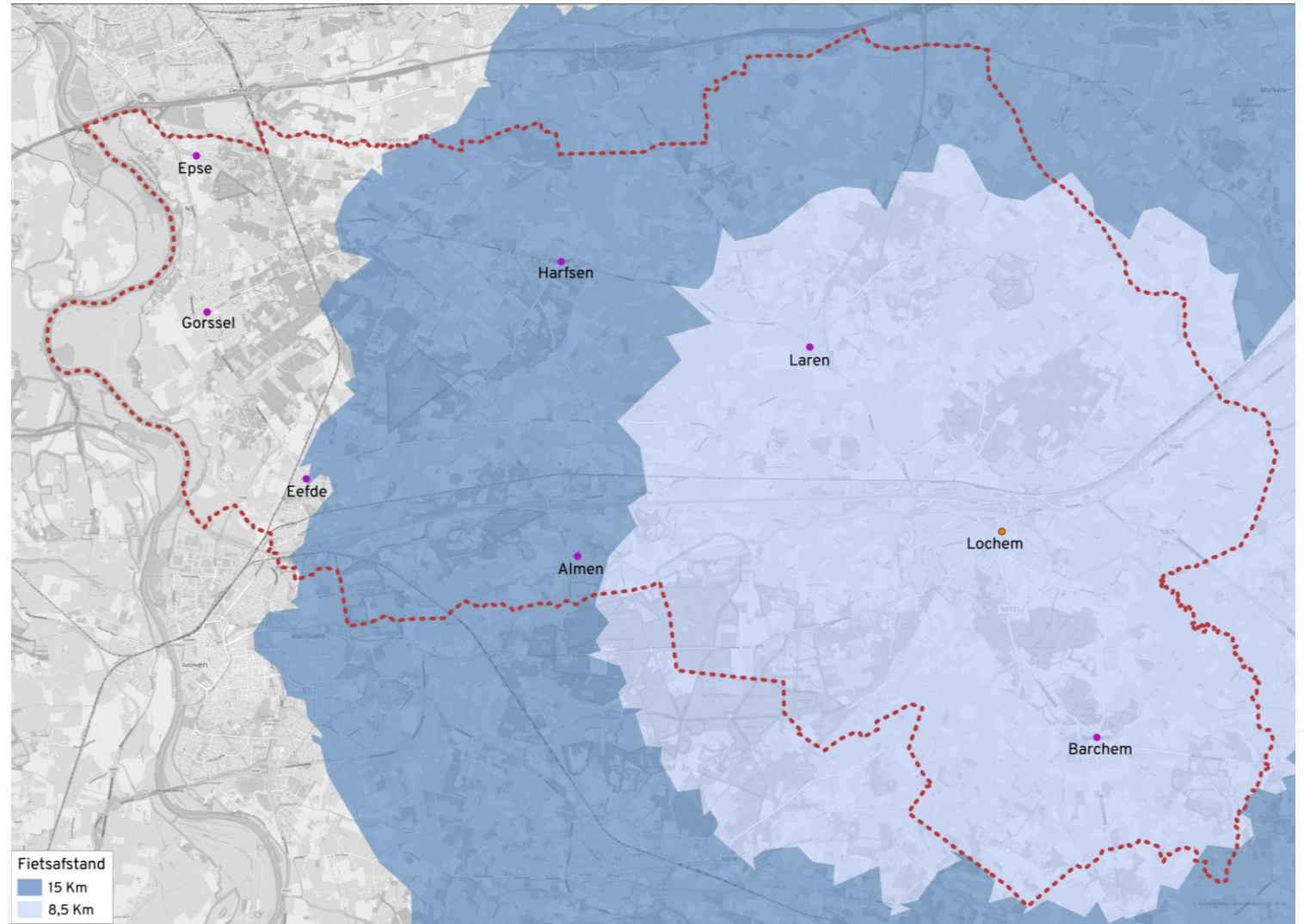
We streven naar een uitverkiezing tot fietsgemeente van Nederland in 2026. Naast een mooie titel biedt de tweejaarlijkse verkiezing van de Fietsersbond ook een mooi monitoringsmoment. Het fietsen in de gemeente Lochem (en andere gemeenten) wordt in die verkiezing namelijk gescoord op tal van elementen. Door verschillende verkiezingen naast elkaar te leggen, kunnen we de ontwikkeling van fietsen in de gemeente Lochem monitoren.



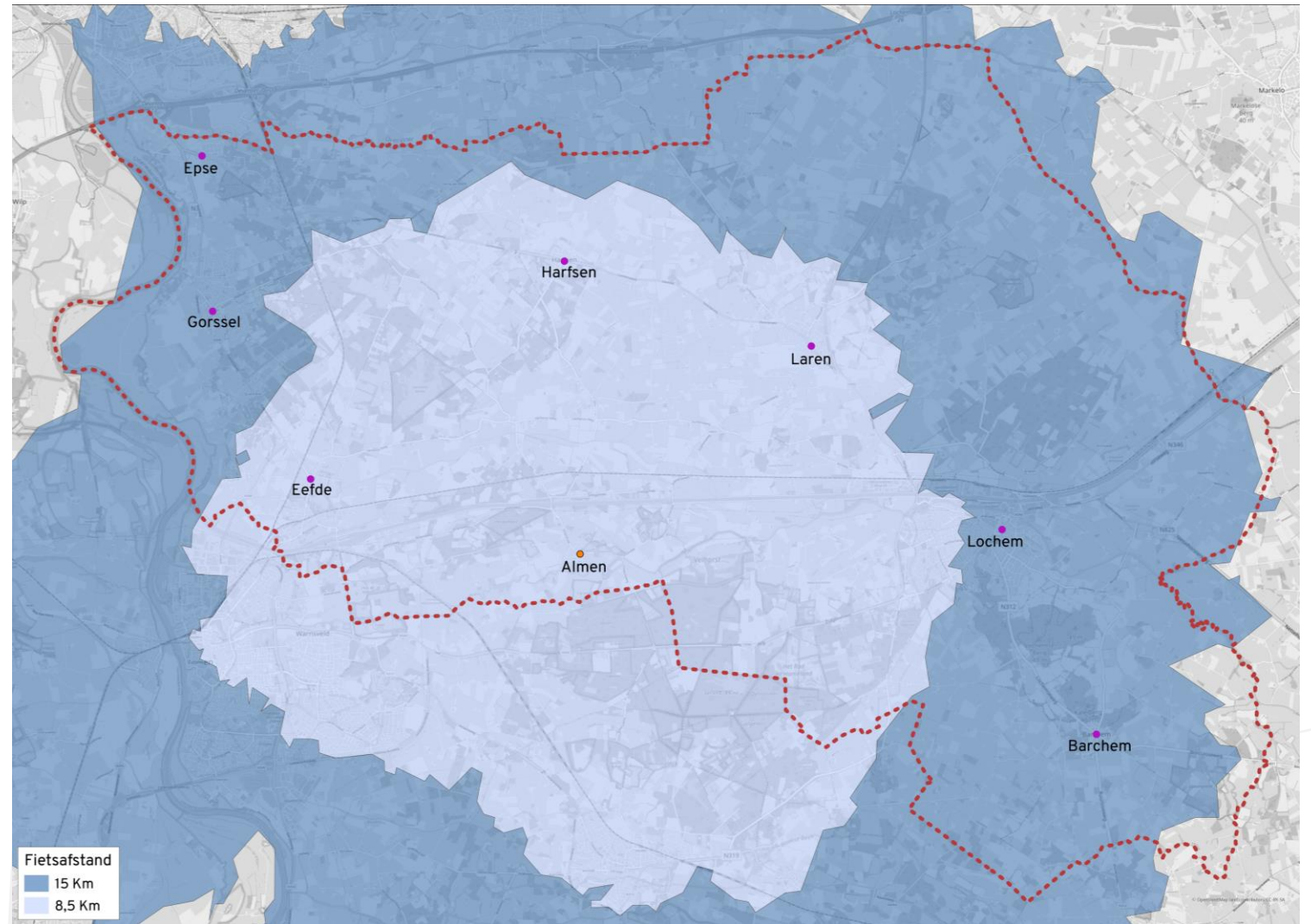
5

Bijlagen

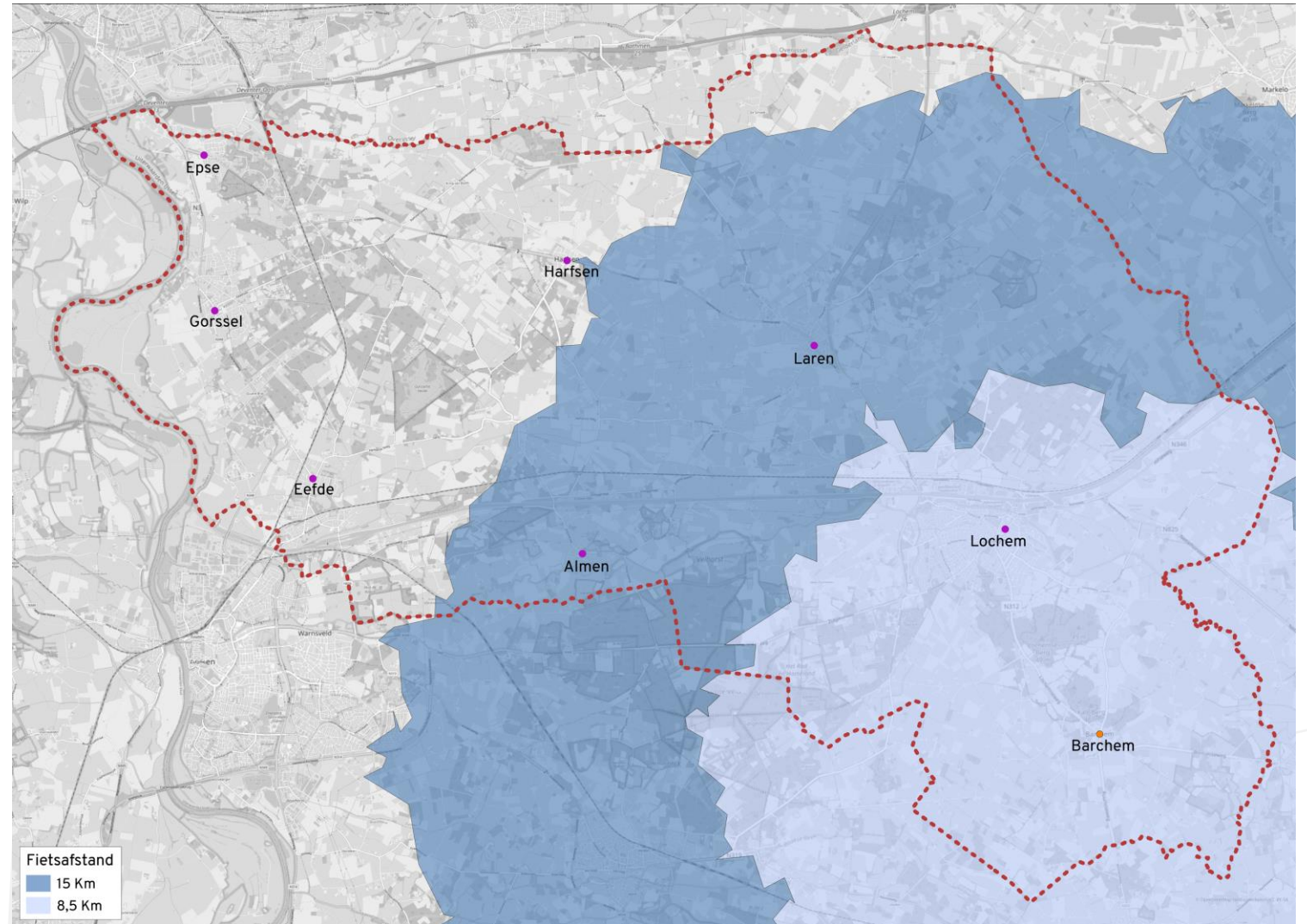
Kaart fietsbereikbaarheid Lochem



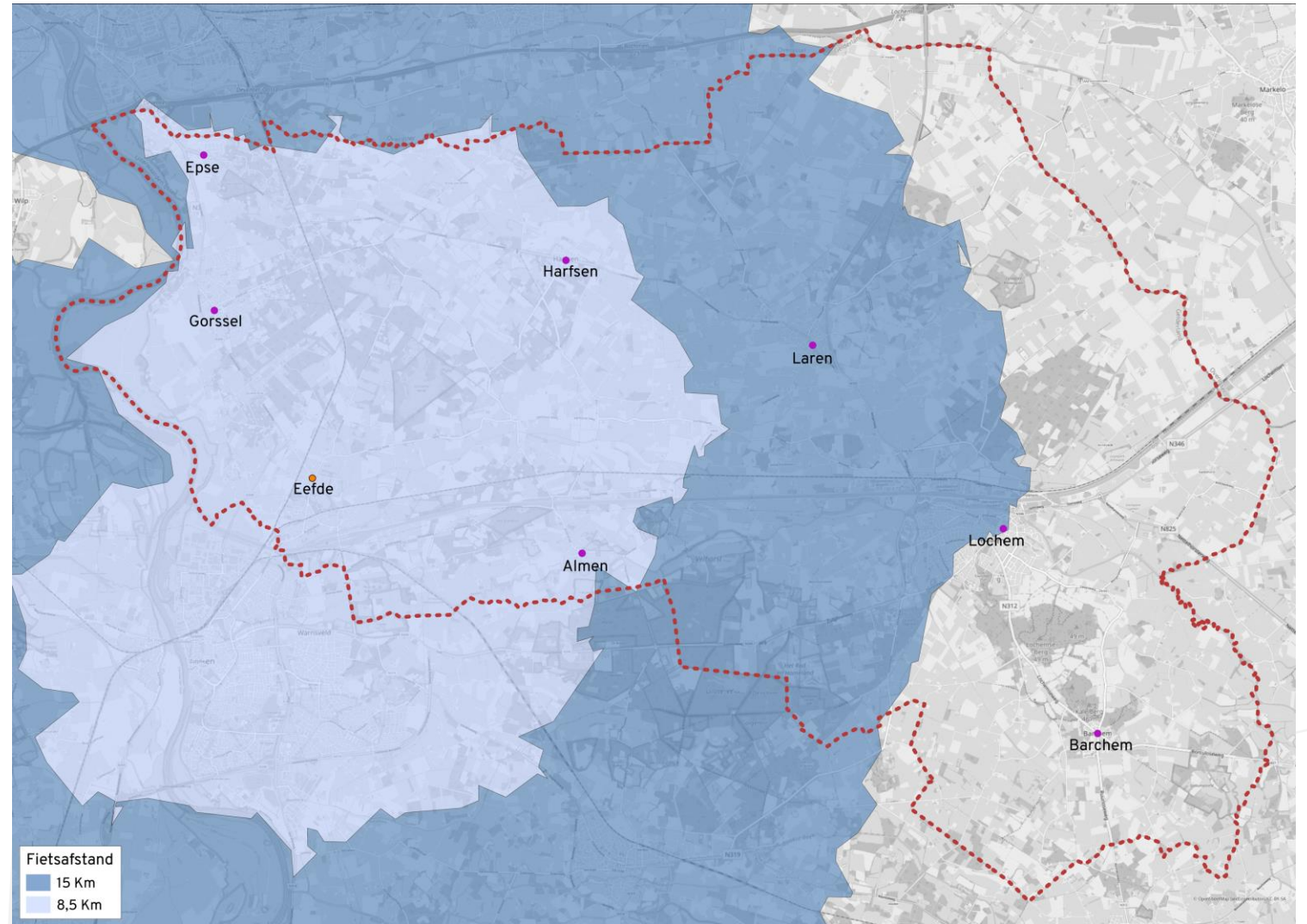
Kaart fietsbereikbaarheid Almen



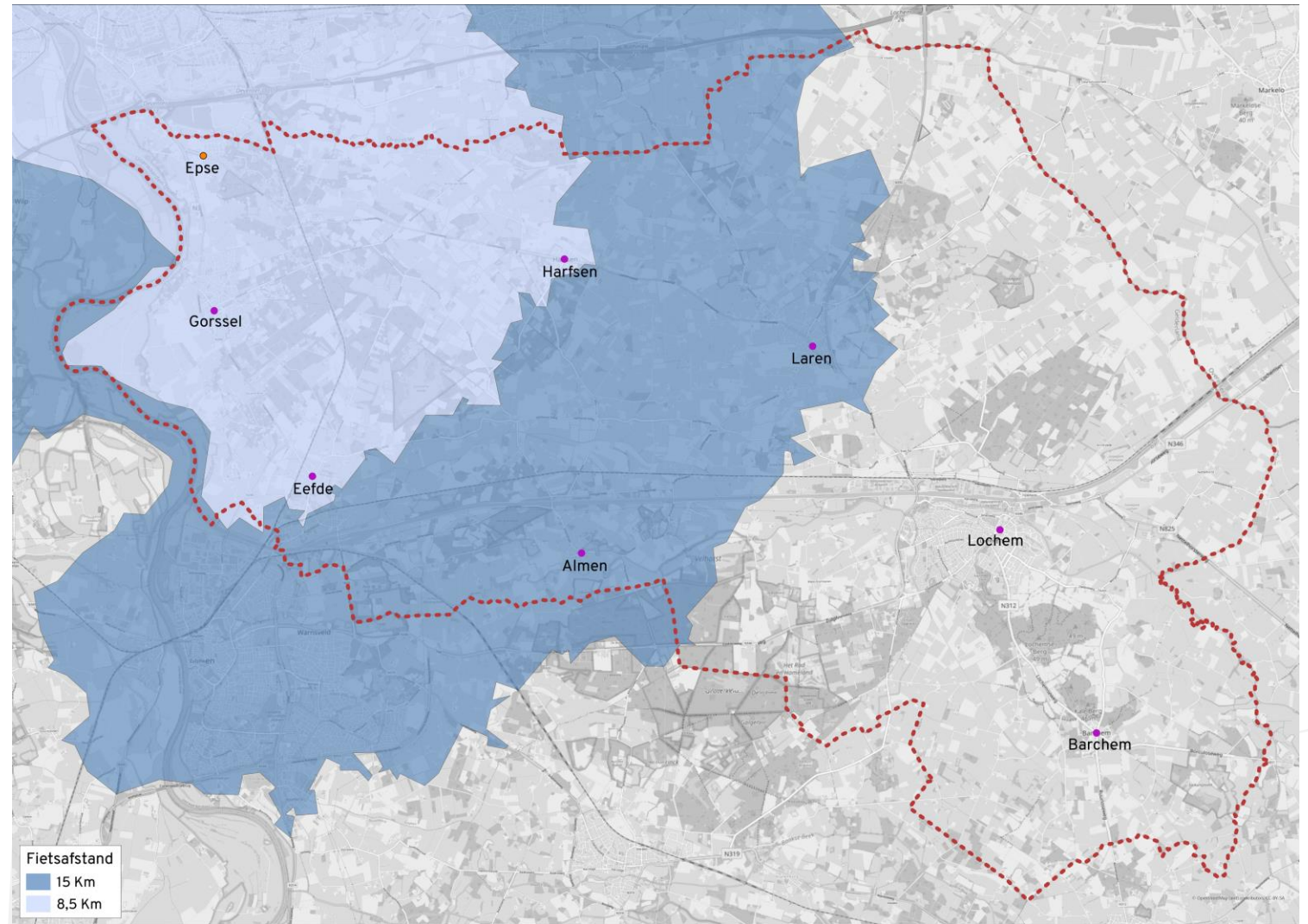
Kaart fietsbereikbaarheid Barchem



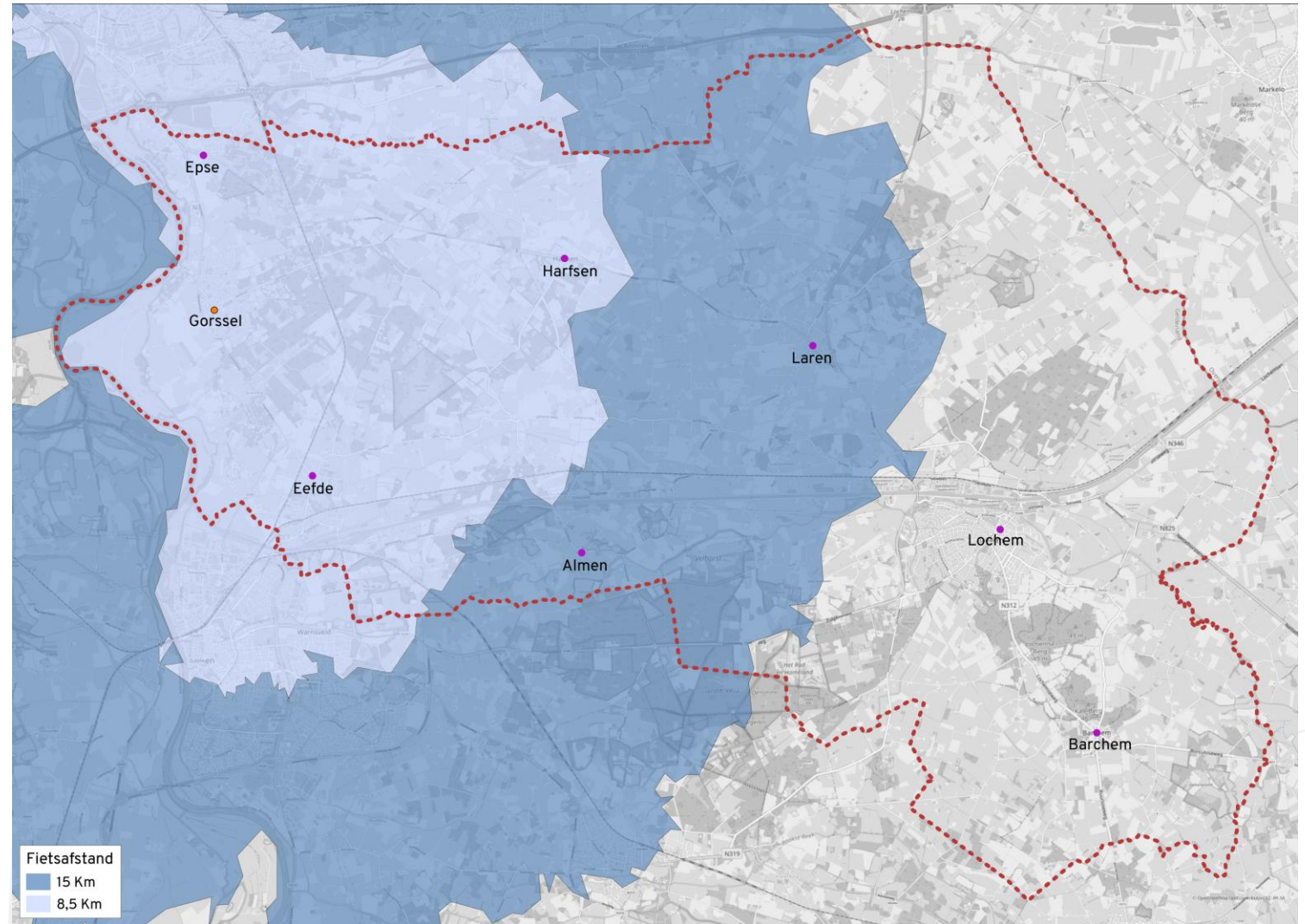
Kaart fietsbereikbaarheid Eefde



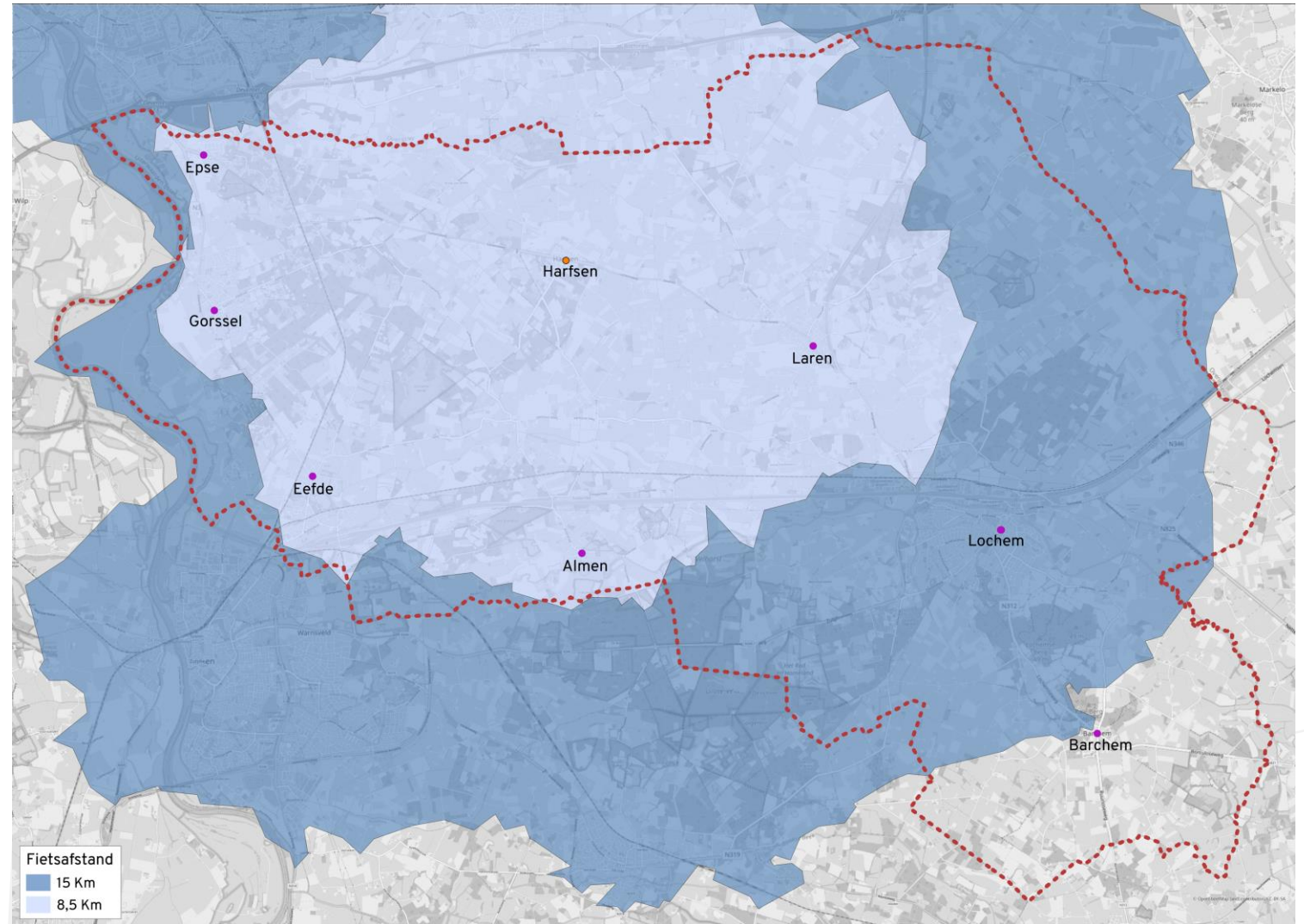
Kaart fietsbereikbaarheid Epse



Kaart fietsbereikbaarheid Gorssel



Kaart fietsbereikbaarheid Harfsen



Kaart fietsbereikbaarheid Laren

