

Nota van zienswijzen Fietsplan Lochem 2024 - 2035

Het Fietsplan Lochem 2024 - 2035 heeft van 30 oktober 2024 tot en met 11 december 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder zienswijzen naar voren brengen. In dit kader zijn er veertien schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht.

De binnengekomen zienswijzen zijn samengevat weergegeven en beantwoord. Dat een zienswijze is samengevat betekent niet dat deze slechts gedeeltelijk is beoordeeld. Bij de beantwoording van de zienswijze is de volledige binnengekomen reactie betrokken.

Reclamant 1.

Inhoud reactie

- Reclamant geeft aan in de inventarisatienota voor Laren belangrijke knelpunten terug te vinden. Hij vindt het teleurstellend dat deze niet zijn terug te vinden in het uitvoeringsprogramma. In het fietsplan is voor de volgende wegen in Laren: N339/ Deventerweg/ Dorpsstraat/ Rengersweg/ Ooldselaan aangegeven, dat die niet voldoen aan de richtlijnen (benodigde breedte fietsstroken en fietspaden).

- De Ooldselaan, Dijkmansweg, Ampsenseweg, Rossweg, Dochterenseweg, Veltkampsweg zijn zowel onderdeel van het fietsnetwerk als van het netwerk landbouwverkeer, maar komen met uitzondering van de Ampsenseweg die voor na 2030 in het plan staat niet in het uitvoeringsprogramma voor. Graag zouden we zien dat deze punten meer aandacht krijgen.

- Tot slot wordt aangegeven dat het merkwaardig is dat er in het fietsplan van wordt uitgegaan dat met een elektrische fiets in een half uur een afstand van 15 km afgelegd kan worden (zie o.a. pagina 10). Dit komt neer op een gemiddelde snelheid van 30 km/uur! Met uitzondering van speed pedelecs is deze snelheid met een elektrische fiets niet te halen.

Antwoord gemeente

In het fietsplan komen diverse wegen voor, waar kansen liggen voor verbetering. Het kan zowel gaan om verbetering van de verkeersveiligheid, als om uitbreiding van het netwerk of omdat zoals op de twee tracés door Laren de routes niet meer voldoen aan de huidige richtlijnen als het gaat om overrijdbare ruimte naast het fietspad of om voldoende breedte in combinatie met het aantal motorvoertuigen. De impact, zowel landschappelijk als financieel om de inrichting van deze fietsroutes te laten voldoen aan de richtlijnen is groot. Het uitvoeringsprogramma is daarnaast een kortlopend programma (5 jaar). Na dit uitvoeringsprogramma volgt er binnen het huidige fietsplan dus nog een nieuw uitvoeringsprogramma. Er worden nu andere keuzes gemaakt op het gebied van stimuleren fiets en het verbeteren van het fietsnetwerk. Bij een volgend uitvoeringsprogramma of in relatie met andere ontwikkelingen (bijvoorbeeld woningbouw, wegonderhoud etc.) of in relatie met het Mobiliteitsplan kan in de toekomst gekeken worden naar mogelijkheden voor aanpak van de fietsroutes door Laren.

Zie bovenstaand, voor het deel uitvoeringsprogramma.

Een afstand van 15 km wordt, met de komst van de elektrische fiets als haalbare afstand en concurrerend met de auto gezien. Zowel in de regionale fietsvisie als in het gemeentelijk fietsplan is het doel het aandeel fietsverplaatsingen tot 15 km te laten toenemen. In het fietsplan is aangegeven dat met een elektrische fiets een afstand tot wel tot 15 km, in een half uur afgelegd kan worden. Dan gaat het inderdaad bijvoorbeeld om het gebruik van een speed pedelec. We zullen de volgende zin op p. 10 van het fietsplan aanpassen: "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: "Hiernaast staat een kaart waarvan is af te lezen welke afstand tot 8,5 km en 15 km je met de fiets (lichtblauw) of de e-bike (donkerblauw) vanuit de kern Lochem kunt afleggen".

Conclusie: de zienswijze is aanleiding tot aanpassing van het Fietsplan.

Reclamant 2 - 10.

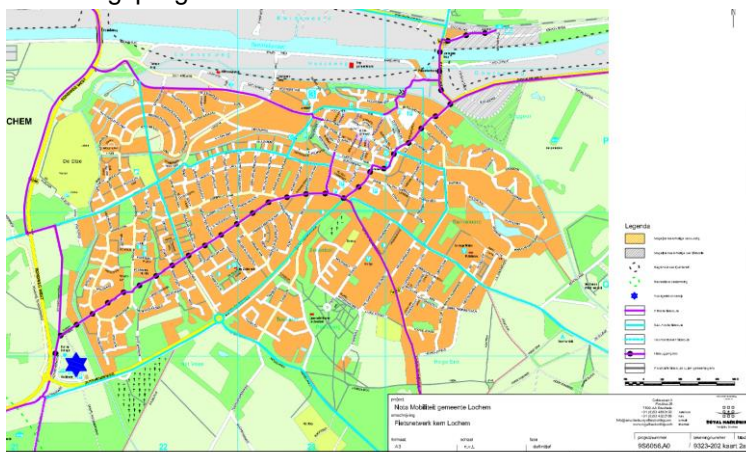
Inhoud reactie (9 x dezelfde brief door verschillende reclamanten ingediend)

- De zienswijzen gaan in op één van de projecten uit het uitvoeringsprogramma van het Fietsplan 2024 - 2035, namelijk de aanleg van de Hoofdfietsroute, tussen het Station en het Staring College. De zienswijze gaat specifiek over het deel ter hoogte van het woonerf Albert Hahnweg. Reclamanten zijn het niet eens met de ingetekende Hoofdfietsroute centrum over het woonerf Albert Hahnweg. Reclamanten geven aan op basis van bepaalde uitspraken of kaartmateriaal van mening te zijn dat de keuze voor aanleg van een fietsverbinding over het woonerf Albert Hahnweg al daadwerkelijk gemaakt is. Het doorzetten van deze plannen zal volgens reclamanten verregaande consequenties hebben voor het woonerf.

Antwoord gemeente

De zienswijzen gaan in op de uitwerking van één specifiek project die onderdeel is van het uitvoeringsprogramma dat bij het Fietsplan 2024 - 2035 hoort. De uitwerking van dit deel van de fietsverbinding en de participatie met de omgeving daarbij worden meegenomen in het project zelf. Ontbrekende schakels, zijn delen van de Hoofdfietsroute Centrum die tot nu toe nog niet zijn opgenomen in uitvoeringsprogramma. De verbinding tussen de Stationsweg en de Berkel is het enige deel van de verbinding Hoofdfietsroute die nog geen plek heeft in een uitvoeringsprogramma. De andere delen van de route zijn als onderdeel opgenomen in het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan.

De afbeelding van pagina 19 (van het Fietsplan Lochem) geeft een denkrichting van het tracé van de Hoofdfietsroute Centrum Lochem aan, zoals die ook al in eerdere (beleids)documenten is opgenomen, waaronder de Nota Mobiliteit 2008, Actualisatie Nota Mobiliteit 2016, Verkeersstructuurplan Lochem 2017 en Mobiliteitsplan 2021. Het betreft geen nieuw ingetekende route en de exacte ligging, van het deel tussen de Enkweg en de Barchemse Veengoot staat nog niet vast. De route over het woonerf Albert Hahnweg is vanuit mobiliteit de meest directe en logische verbinding. Verdere uitwerking van de verschillende trajecten (en keuzes qua routing, vormgeving etc.) die onderdeel zijn van deze hoofdfietsroute gebeuren in de diverse deelprojecten die zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma.



Afbeelding 1. Fietsnetwerk Lochem uit Nota Mobiliteit 2008.

Conclusie: de zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het Fietsplan.

Reclamant 11.

Inhoud reactie

- Reclamant geeft aan dat de wegversmallingen op de Vordenseweg voor fietsers niet veilig zijn ingericht. Daarnaast voelt de weg, ondanks de fietsstroken niet veilig en wordt er te hard gereden.

- Reclamant bepleit al jaren voor het invoeren van ASB (Automatische Snelheids Beïnvloeding). Daarmee wordt bedoeld dat op een weg met een bepaald snelheidsregime de automobilist ook niet harder kan, omdat via de GPS de werking van het gaspedaal wordt begrensd.
- Reclamant deelt de zorgen van de gemeente omtrent de vergevingsgezindheid van de bermpaaltjes. Hij geeft de suggestie om te kijken naar gerecyclede kunststofpaaltjes en om de huidige palen te voorzien van verf, zodat ze beter zichtbaar worden.
- Reclamant ondersteunt het aanbrengen van belijning, omdat het bij donker en nat weer moeilijk is om de grens tussen weg en berm waar te nemen.
- Reclamant beaamt tevens de opgave op het gebied van verkeers- en fietsveiligheid op de Ampsenseweg.

Antwoord gemeente

De Vordenseweg staat op p. 17 ook genoemd als weg, die onderdeel is van het primaire fietsnetwerk maar die op dit moment niet voldoet aan de richtlijnen van het CROW, kijkend naar de breedte van de betreffende fietsstroken. De door reclamant aangehaalde wegversmallingen maken geen onderdeel uit van het fietsplan, maar pakken we in het kader van verkeersveiligheid op als losse melding. We kijken naar de mogelijkheden om de situatie te optimaliseren.

De gedane suggestie voor wat betreft de toepassing van ASB ter verbetering van de verkeersveiligheid ligt buiten de mogelijkheden van de gemeente Lochem. De suggestie voor de toepassing van gerecyclede kunststofpaaltjes en het verven van bermpaaltjes nemen we mee bij de uitvoering van het project "onderzoek en uitvoering verwijderen / verbeteren zichtbaarheid paaltjes".

Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het Fietsplan.

Reclamant 12

Inhoud reactie

- Reclamant geeft aan blij te zijn met het uitvoerige fietsplan om fietsen prettiger te maken. Reclamant geeft aan in het fietsplan niets te lezen over deelfietsen. Graag zou reclamant zien dat in het plan de mogelijkheden voor het delen van (elektrische en normale) fietsen worden vergroot, zodat er meer mogelijkheden zijn in combinatie met het OV.

Antwoord gemeente

De gemeente Lochem ondersteunt het belang van goede overstappunten met mogelijkheden voor deelmobiliteit. In hoofdstuk 4 'Stallen en Overstappen' geven we hier invulling aan, door aan te geven dat we inzetten op ketenmobiliteit en hubs. Op pagina 38. Is aangegeven: "Daarnaast zetten we in op deelvoorzieningen als deelauto's en zetten we ons in voor goede informatievoorzieningen". Op basis van de zienswijze vervangen we dit door: "Daarnaast zetten we in op deelvoorzieningen als deelauto's en waar mogelijk deelfietsen en zetten we ons in voor goede informatievoorzieningen".

Conclusie: de zienswijze is aanleiding tot aanpassing van het Fietsplan.

Inhoud reactie

- De fietsersbond pleit voor een meer concrete ambitie, meetbare en daardoor minder vrijblijvende ambitie om de fietsstimulering te bevorderen. Als voorbeeld wordt aangedragen de ambitie van de rijksoverheid (Nationaal Toekomstbeeld fiets, 2022): 20% meer fietskilometers in 10 jaar.

- De fietsersbond pleit voor een structurele verbetering van de halfverharde fietspaden in het buitengebied van de gemeente, in het bijzonder de paden langs zandwegen. De fietsersbond geeft aan dat op veel van deze paden de minimale verhardingsbreedte niet wordt gehaald en dat de gemeente Lochem in vergelijking met buurgemeenten op dit gebied achterloopt. De fietsersbond geeft aan dat de beoogde planning voor aanpak van deze paden te ver in de toekomst ligt om dit te verenigen met de ambitie om 'fietsgemeente van het jaar' te worden.

- De fietsersbond pleit voor aanpak van de toevoerroutes FN348 (Gorssel – Eefde). De fietsersbond geeft aan dat wegen als de Gorsselse Enkweg, Quatre Brasweg, Eefdesse Enkweg en Mettrayweg ook na realisatie van de FN348 nog door veel fietsers gebruikt zullen worden. De fietsersbond pleit voor invoering van fietsstraten op deze wegen.

- De fietsersbond geeft aan dat in de bebouwde kom de maximumsnelheid op 30 km per uur zou moeten liggen, tenzij er een vrijliggend fietspad aanwezig is. De fietsersbond geeft aan dat op de Dorpsstraat in Almen, de Barchemseweg, Kwinkweerd (in Lochem) en door de kern van Barchem fietsers de weg delen met gemotoriseerd verkeer en er een maximumsnelheid van 50 km per uur geldt.

- De fietsersbond geeft aan dat de keuze voor het toestaan van fietsers in het centrum van Lochem onnodig vooruit geschoven wordt. De fietsersbond geeft aan dat fietsers te gast zouden moeten zijn en pleit voor fietsparkeerplaatsen aan de rand van het centrum. Daarnaast pleit de fietsersbond voor aanpassing voor de knooppuntenroute door het centrum van Lochem.

- De fietsersbond geeft aan dat er in het plan wordt uitgegaan van verschillende doelgroepen, maar pleit ervoor om te spreken van verschillende rollen of kenmerken. Er kan sprake zijn van overlap tussen de verschillende doelgroepen.

- De fietsersbond geeft aan dat op enkele kaarten bepaalde recreatieve routes ontbreken.

- De fietsersbond geeft aan dat er geen acties verbonden zijn aan de ambitie om de relatie tussen het fietsverkeer en landbouwverkeer te verbeteren.

Antwoord gemeente

We kiezen ervoor de doelen in het fietsplan veelal kwalitatief en beschrijvend te houden. Er wordt gestreefd naar verbetering, verhoging of juist verlaging. Er wordt niet altijd een specifieke waarde genoemd. Dit doen we omdat het niet mogelijk of zinvol om het succes van het beleid te koppelen aan het behalen van een bepaalde waarde. De cijfers moeten altijd in het juiste perspectief worden geplaatst en beoordeeld worden vanuit de actuele situatie en omstandigheden. Wanneer er wel specifieke ambities (bijvoorbeeld 0 verkeersslachtoffers of een percentage-aandeel fietsverplaatsingen) is vernoemd, dan is dat omdat we daarbij aansluiten op provinciale of regionale ambities.

De gemeente Lochem geeft invulling aan verbetering van recreatieve routes (langs zandwegen). Op korte termijn in de vorm van extra onderhoud langs fietspaden (al dan niet op zandwegen), het saneren van hinderlijke paaltjes. Daarnaast is specifieke aandacht voor fietsroutes over de Olde Diek, Ravensweerweg, Nengerssteeg en Oxerweg. Aanvullend daarop wordt gekeken naar het

optimaliseren/verbreden/verharden belangrijke (toeristische) schakels netwerk. Deze laatste verbeteringen vinden inderdaad niet op korte termijn plaats. In afstemming met recreatieve stakeholders wordt gekeken op welke paden investeringen het meest gewenst zijn. Dat vergt nog afstemming.

In het kader van de FN348 gaat in eerste instantie onze aandacht uit naar de voornaamste toevoerroutes. Dat wil zeggen de doorsteek naar Epse en Deventer, de Zutphenseweg in Eefde en aanpak van de Hoofdstraat in Gorssel. We erkennen dat ook na realisatie van de F348 er veel fietsers op wegen als de de Gorsselse Enkweg, Quatre Brasweg, Eefdesse Enkweg en Mettrayweg blijven. Maar deze wegen maken op dit moment geen onderdeel uit van de aangewezen toevoerroutes van de F348. Bovendien is de impact, zowel landschappelijk als financieel om de inrichting van deze wegen in te richten als bijvoorbeeld fietsstraat eerder onderzocht en wordt dit op dit moment niet als haalbaar gezien.

In het fietsplan schrijven we dat we 'in principe 30 km/h invoeren op wegen waar geen vrijliggend fietspad aanwezig is'. Zowel op de Barchemseweg als op de Dorpsstraat in Almen ontbreekt de ruimte om hier invulling aan te geven. Tegelijkertijd vervult de weg een belangrijke doorgaande functie of is het vanwege het open karakter niet realistisch om 30 km/h te implementeren. We zijn hier op korte termijn geen oplossing voor. Op industriewegen zoals de Kwinkweerd geldt in de basis standaard een maximumsnelheid van 50 km/h. Vanwege de aanwezigheid van veel vrachtverkeer is het niet realistisch om hier 30 km/h af te dwingen met de weginrichting. De snelheid handhaven we daarom op 50 km/h. Ten slotte zijn we nog steeds in gesprek met de provincie Gelderland over overname van de weg door Barchem. Zowel de gemeente als provincie hebbende intentie om de weg hier aan te pakken en er een meer passende inrichting aan te geven.

Voor het bepalen van de positie van de fiets in het centrum hebben we te maken met veel verschillende stakeholders. Het is daarom niet een beslissing die puur op basis van het belang van de fietser genomen kan worden. Nadere afstemming is hiervoor noodzakelijk. We nemen het advies van de fietsersbond hierin mee. Ook de fietsknooppuntenroute over de Molenstraat wordt in deze afweging meegenomen, een alternatieve route ligt voor de hand.

In het fietsplan zullen we aangeven dat de doelgroepen verschillende rollen kunnen hebben en dat er sprake is van overlap. De volgende zinsnede is opgenomen op pagina 8: "Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat de ene doelgroep de andere niet uitsluit. Een forens kan bijvoorbeeld een recreatieve route naar zijn werk rijden of in het weekend een recreatief rondje fietsen en ouderen zijn relatief vaak recreatieve fietsers. Er is dus sprake van overlap." Op pagina 12 voegen we de zinsnede "Sportieve fietsers vereisen doorgaans weer andere routes of voorzieningen dan de gemiddelde recreatieve fietser." toe.

Op de fietsroutes op pagina 15 zijn in het kader van het leesbaar houden van de kaart bewust de recreatieve routes niet toegevoegd. Deze zijn op pagina 18 wel zichtbaar. We hebben dit kaartje naar aanleiding van de zienswijze de route langs het Twentekanaal en de route tussen knooppunt 58 en 62 toegevoegd. De verbinding tussen de Nachtegaalstraat en de N348 is bewust niet opgenomen, omdat deze geen duidelijke positie in het netwerk inneemt.

De gemeente Lochem werkt momenteel aan het opstellen van meerjarige campagne landbouwverkeer – fiets. Met als doel wederzijds respect en bewustwording van de risico's die het eigen gedrag kan veroorzaken.

Conclusie: de zienswijze is aanleiding tot aanpassing van het Fietsplan.

IVN werkgroep natuurtuin 14

Inhoud reactie

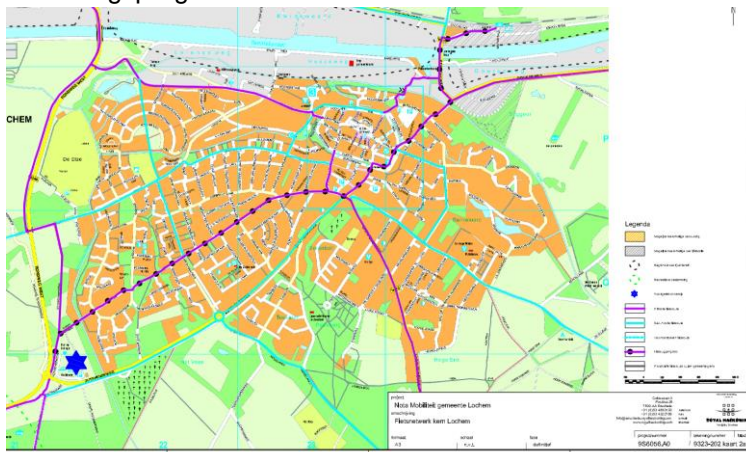
- De IVN natuurtuin Lochem heeft de hoofdingang liggen aan het woonerf Albert Hanhnweg Ze geven aan dat hierdoor groepen schoolkinderen op een veilige manier de tuin kunnen bereiken. Ze roepen

op om het traject van de ingetekende Hoofdfietsroute centrum over het woonerf Albert Hahnweg te verleggen naar de Heggerank en om de situatie rondom de verwijderde fietssluis aan te passen.

Reactie gemeente

De zienswijze gaat in op de uitwerking van één specifiek project die onderdeel is van het uitvoeringsprogramma dat bij het Fietsplan 2024 - 2035 hoort. De uitwerking van dit deel van de fietsverbinding en de participatie met de omgeving daarbij worden meegenomen in het project zelf.

De afbeelding van pagina 19 geeft een denkrichting van het tracé van de Hoofdfietsroute Centrum Lochem aan, zoals die ook al in eerdere (beleids)documenten is opgenomen, waaronder de Nota Mobiliteit 2008, Actualisatie Nota Mobiliteit 2016, Verkeerstructuurplan Lochem 2017 en Mobiliteitsplan 2021. Het betreft geen nieuw ingetekende route en de exacte ligging en toegang, van het deel tussen de Enkweg en de Barchemse Veengoot staat nog niet vast. De route over het woonerf Albert Hahnweg is vanuit mobiliteit de meest directe en logische verbinding. Verdere uitwerking van de verschillende trajecten (en keuzes qua routing, vormgeving etc.) die onderdeel zijn van deze hoofdfietsroute gebeuren in de diverse deelprojecten die zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma.



Afbeelding 1. Fietsnetwerk Lochem uit Nota Mobiliteit 2008.

Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het Fietsplan.