

## **Inbreng Klankbordgroepen Actualisering Nota Mobiliteit**

Reacties van:

- |                         |      |
|-------------------------|------|
| 1. VAB Almen            | p. 2 |
| 2. Fietzersbond         | p. 3 |
| 3. Dorpsraad Eefde      | p. 5 |
| 4. Dorpsraad Epse Joppe | p. 6 |

## Reactie VAB Almen

Vanuit ons eigen dorpsplan willen wij graag de volgende punten inbrengen vanuit de kern Almen:

- **Behoud busverbinding Zutphen – Holten**
- **Mogelijke heropening van station Laren/Almen** (zoals opgenomen in de Visie “De Voorlanden” van de Stedendriehoek)
- **Vergroten van de verkeersveiligheid bij de kruising Vor<sup>5.1.2e</sup>weg-<sup>5.1.2e</sup> en de N346**. De provincie gaat hier volgend jaar eindelijk aan de slag. Echter blijven wij van mening dat de voorgestelde maatregel niet voldoende verkeersveilig is. Met grote teleurstelling hebben wij nu in de gemeentelijke begroting 2016 moeten lezen, dat het College van B&W hiervoor de financiële reservering én steun heeft laten vallen.
- **Aandacht en zorg over de ontwikkeling rond het goederenvervoer per spoor**
- **Aandacht voor en zorg over de instandhouding van de brugverbindingen over het Twentekanaal**. Gelukkig is hier eerder dit jaar een budget beschikbaar gesteld zodat samen met Rijkswaterstaat de Ehzerbrug kan worden opgeknapt, ten gunste van m.n. het landbouwverkeer.
- **Aandacht voor de kwaliteit en onderhoud van de fietspaden** ( tbv toerisme en het lokale wegennet) Realiseren van een vrij fietspad langs de Ehzerallee.

Bij de inrichting van de 60-gebieden en de nu gelijkwaardige kruisingen, zijn er situaties waar beter een waarschuwingsbord (J3) van “gelijkwaardige kruising” kan staan (waar nu alles weg is gehaald).

## Reactie Fietsersbond

Onze reactie op papier.

1. Het primaire en secundaire fietsnet is een prima uitgangspunt voor de grote lijn. Wat wel opvalt is het eindigen ervan aan de gemeentegrenzen. Over het algemeen kun je de lijn dan wel doortrekken maar we zouden graag zien dat dit ook gebeurt. Met name voor het behartigen van het belang van de fietssnelwegen is dit essentieel. Verderop in het stuk wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de doorgaande fietsroutes op een veilige wijze de doorgaande, lees provinciale wegen, kruisen met een rotonde. dat is op meerdere plaatsen zo gericht, maar bijvoorbeeld bij de kruising van de 5.1.2e en de 5.1.2e N346 wilde de provincie dat afgelopen jaar niet honoreren.
2. Een ander heikel punt is de combinatie van landbouwverkeer met fietsers. De provincie combineert dat op de parallelwegen langs hun wegen om het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan te weren. Op meerdere plaatsen in de nota valt te lezen dat de combinatie van fietsers en landbouwverkeer een slechte is. Toch zet de provincie dit stoicijns door. Om dat op te lossen verplaatst de provincie deze route binnendoor langs Almen. Terecht wordt dit door de gemeente als een verkeerde keus aangemerkt, mede vanwege de sociale veiligheid van de kinderen die dagelijks tussen Lochem en Zutphen fietsen. Prima, maar hoe houdt de gemeente dat tegen??
3. De fietsruggengraat is weergegeven op **pagina 9**. Opvallend is het ontbreken van de connectie tussen de brug bij de exelse tol en het Staringcollege. In de praktijk is daar wel wat aan gesleuteld door de barrières op de Molengronden weg te nemen. Het zou goed zijn om deze verbinding op de kaart te zetten zodat deze straks als basis kan dienen voor verbeteringsmaatregelen.
4. Voor wat betreft de zandwegen kan de Fietsersbond zich vinden in de hoofdlijn. Maar in het geval van de Onderlangs kan deze lijn niet als een geschikte worden aangehouden. De Onderlangs is een doorgaande fietsroute, met name voor de scholieren van het Staring. Van de zijde van het Staring kregen wij in het kader van het fietsonderzoek al de opmerking dat erg veel ouders klagen over het disfunctioneren van de aangebrachte halfverharding.
5. In het hoofdstuk over het landbouwverkeer wordt terecht aangegeven dat het landbouwverkeer groot, log een zwaar is. Dat was in 2008, de opleverdatum van de visie, al zo maar het is in de periode daarna zeker toegenomen. Gezien vanuit de landbouwmechanisatie is dit begrijpelijk maar gezien vanuit de nauwelijks weerbare fietser kan de fietsersbond daar absoluut geen begrip voor opbrengen. Het voorstel om dit op te lossen via educatie en voorlichting ziet de Fietsersbond in dit geval enkel als ijdele hoop. **Pagina 20**. Op dit onderdeel dient de visie absoluut aangepast te worden aan de huidige stand van zaken. Nog niet zo lang geleden is een onderzoek gepubliceerd waaruit bleek dat bij een aanrijding de overlevingskans van een fietser ten opzichte van een voertuig dat 60 km rijdt vrijwel nihil is. Dat kan een fietsgemeente als Lochem zich niet veroorloven. Het zou illustratief zijn om in dit verband de doorstroming van het doorgaande verkeer en de kopstaart aanrijdingen op de provinciale wegen over de laatste jaren in beeld te brengen, uiteraard met uitzondering van de N348 waarop veel congestie plaatsvond. Of dat na de verbeteringen nog zo is, is de vraag die ongetwijfeld beantwoord kan worden.
6. Voor het centrumplan van Lochem wordt aangegeven dat onderzoek moet worden gedaan naar het inrichten van stallingen. Het zou goed zijn om daarvoor eerst een haalbaarheidsonderzoek te doen. De meeste mensen fietsen door tot de winkeldeur, behalve als het te druk is en dan kiest en vanzelf voor een stalplek aan de rand van het centrum. Bijvoorbeeld bij Dag Lochem.

7. Meer in het algemeen zou voorlichting kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Zijn er voorbeelden waaruit blijkt dat de verschillende vormen tot resultaten hebben geleid? Die vraag kan ook nog wel voorgelegd worden aan de professionals van de Fietzersbond.

8. Tot slot zullen we graag gebruik maken van de resultaten van de fietsmeter om aanvullend te reageren op deze nota.

## Reactie dorpsraad 5.1.2e (5.1.2e)

Verdere punten vanuit mijn eigen optiek.

### Thema fietsen

Om de gemeente echt te kunnen geloven dat de fiets een speerpunt is:

- normen stellen voor, naleven en handhaven van fiets-parkeerplaatsen in de openbare ruimte, bij openbare gebouwen en bedrijventerreinen
- nieuwe fietspaden aanleggen voor forensen en toeristen (veilig en aantrekkelijk), combinaties met snelfietspaden mogelijk?
- verbeteren toegankelijkheid fietsen op bedrijventerreinen
- auto-te-gast in de kernen van de gemeente Lochem als uitgangspunt
- verlichting van de fietspaden (met die groene LED-lampen?) als ook op de fiets zelf, verdient meer aandacht

*Idee:* in navolging van "meat-free monday" een "car-free tuesday" voor de gemeente Lochem?

### Wegennet

Meer inzetten op "belonen van goed gedrag". Volgens mij moet het mogelijk zijn om meer groene golven te introduceren. Voor de N348 zou je met continue 60 km/uur zonder te stoppen van Zutphen naar de A1 moeten kunnen gaan. Ik ben niet goed genoeg thuis in de andere wegen, maar kan me goed voorstellen dat ook een groene golf op meerdere plaatsen mogelijk is. Sowieso is de term "groene golf" een leuke dubbele betekenis:

een groene golf door de gemeente Lochem met meer fietsen, meer elektrisch rijden en minder stoppen.

Op belangrijke plaatsen in en buiten de kernen de smiley-borden plaatsen, zodat mensen op hun gedrag worden geattendeerd, dus budget voor deze borden. Verder ook de asfaltbanen waar mogelijk vermijden, en aanpassen naar wegen die minder uitnodigen voor te hard rijden (klinkers, subtiele hobbels, bloembakken, etc.)

### Duurzame mobiliteit

Het idee van autodelen dat LochemEnergie nu aan het testen en gebruiken is prachtig. Je merkt echter wel dat mensen daar nog tegenaan hikken. Ik zie hier een kans precies zoals LochemEnergie dat doet vanuit Gorssel om elektrisch naar gemeentehuis Lochem te rijden. De gemeente zou een norm kunnen stellen door bv in elke kern een autodeelplek (plus laadpaal) en auto beschikbaar te stellen per 500 inwoners. Deze auto dient dan ook te worden gebruikt om op een slimme manier delen van niet-rendabele OV-verbindingen op deze wijze te vervangen. Er zijn vast voldoende krasse knarren (gezonde pensionado's) die het netwerk kunnen beheren en uitvoeren. Oplossing combineren met een slimme app om vraag & aanbod beter op elkaar te kunnen afstemmen.

Nadenken over een "incentive" om mensen hun tweede auto te laten opgeven en te gaan autodelen?

Tsja, nu maar hopen dat er nog iets blijft staan van deze ideeën ....

## Reactie dorpsraad Epse - Joppe

### **-speerpunt "fiets"**

\*Fietsroute vanaf N348 via Has **5.1.2e** – **5.1.2e** – Bedrijven terrein A1 via nieuwe tunnel naar de Snipperling en Colmsgate.

\* optimalisering bestaande fietsroute langs de N348 tussen Deventer en Zutphen (onderdeel van fietsnetwerk Stedendriehoek).

\* optimalisering fietsroute tussen Epse en Harfsen. De route langs de N339 **5.1.2e** achten wij weinig kansrijk.

Ons voorstel is dan ook om een hoogwaardige fietsroute via de **5.1.2e** te realiseren (incl. goede verlichting). Het gedeelte zandweg alleen toegankelijk maken voor aanwonenden (karrespoor).

### **- onderhoud fietspaden en zandwegen / karresporen in het buitengebied**

\* verbetering onderhoud zandwegen en snoeien wegbeplanting (struiken en bomen).

Frequenter dus en ook doelmatiger.

### **- kern Epse**

\*N339 in Epse 30km zone(tussen de Hassinklaan en Het **5.1.2e** gert ), of shared-space.

Kortom; een veiliger kern.

### **- kern Joppe**

\* na verbetering 30km zone geen verdere verbeterpunten.

### **- autoverkeer**

Doorgaand autoverkeer vanuit Lochem en Laren ontmoedigen via de N339 en juist promoten zsm naar de A1. De N399 is een gebiedsontsluitingsweg type B maar wordt gebruikt al seen type A

. Sluiproutes afsluiten (muv aanwonende). Zandwegen autovrij (muv aanwonenden).

Alleen de gebiedsontsluitingswegen type A moeten prioriteit geven aan het autoverkeer.

Voor alle andere wegen de auto ondergeschikt maken aan de fiets.

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

<b>Wet</b>	<b>Artikel</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Pagina's</b>
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2, 3, 5, 6