



**Gemeente Epe**

# **Mobiliteitsplan 2022-2032**

## ***Veilig, gezond en duurzaam***

-

## **Verdiepingsdocument**



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Een nieuw mobiliteitsplan in een sterk veranderende mobiliteitswereld...	4
1.2	Leeswijzer	4
1.3	Totstandkoming	5
1.4	Participatie	5
1.5	Fase 1 inventarisatie en opstellen hoofdlijnen visie/beleidskeuzes	5
1.6	Fase 2 verifiëren draagvlak hoofdlijnen visie/beleidskeuzes	5
1.7	Fase 3 Inspraak concept-rapport	6
<b>2</b>	<b>Hoofdstuk 2 Evaluatie, analyse huidige situatie, trends en ontwikkelingen</b>	<b>7</b>
2.1	Terugblik	7
2.2	Analyse huidige situatie	8
2.3	Trends, ontwikkelingen en beleidskaders	8
2.4	Karakterisering: Epe als groene, recreatieve gemeente verbonden met twee stedelijke regio's	12
<b>3</b>	<b>Hoofdstuk 3 Hoofdpunten mobiliteitsvisie: veilig, duurzaam en gezond</b>	<b>14</b>
3.1	Veilige mobiliteit als basisvoorwaarde	14
3.2	Duurzame en gezonde mobiliteit: STOP-principe als basis Ambitie: lopen als belangrijkste vervoerswijze op afstanden tot 1 km	15
3.3	Raakvlakken met andere beleidsvelden	16
3.4	Netwerkaanpak	17
<b>4</b>	<b>Hoofdstuk 4 Veilige mobiliteit: ambities, kernopgaven en maatregelen</b>	<b>19</b>
4.1	Inleiding	19
4.2	Handhaving	20
4.3	Educatie en gedragsbeïnvloeding	20
4.4	Zelfrijdende voertuigen en infrastructuur	21
<b>5</b>	<b>Hoofdstuk 5 Lopen</b>	<b>23</b>
5.1	Ambitie: lopen als belangrijkste vervoerswijze op afstanden tot 1 km	24
5.2	Vormgeving Loopnetwerk	24
5.3	Kernopgaven en mogelijke maatregelen lopen	26
<b>6</b>	<b>Hoofdstuk 6 Fietsen</b>	<b>31</b>
6.1	Ambitie fiets	31
6.2	Kernopgaven en mogelijke maatregelen fiets	32
<b>7</b>	<b>Hoofdstuk 7 Openbaar vervoer</b>	<b>45</b>
7.1	Ambitie: Het vergroten van het OV-gebruik	45
7.2	Kernopgaven en mogelijkheden Openbaar vervoer	47
<b>8</b>	<b>Hoofdstuk 8 Auto- en vrachtverkeer</b>	<b>52</b>
8.1	Ambities auto- en vrachtverkeer	53
8.2	Kernopgaven en mogelijke maatregelen	55

<b>9</b>	<b>Hoofdstuk 9 Via lagenbenadering: van knelpunten en visie naar mogelijke maatregelen.....</b>	<b>70</b>
9.1	Inleiding.....	70
9.2	Overzicht groslijst knelpunten en mogelijke maatregelen.....	71
9.3	Prioritering volgens lagenbenadering .....	76
9.4	Uitvoeringsprogramma met prioritering, fasering en monitoring.....	77
	<b>Bijlage 1</b> <b>Beleid zandwegen en semi-verharde wegen .....</b>	<b>78</b>
	<b>Bijlage 2</b> <b>Beleid toepassing type snelheidsremmende maatregelen.....</b>	<b>82</b>
	<b>Bijlage 3</b> <b>Beleid zichthoeken .....</b>	<b>86</b>
	<b>Bijlage 4</b> <b>Beleid verkeersborden .....</b>	<b>89</b>
	<b>Bijlage 5</b> <b>Beleid Parkeren grote voertuigen .....</b>	<b>93</b>
	<b>Bijlage 6</b> <b>Beleid LZV-routes .....</b>	<b>94</b>
	<b>Bijlage 7</b> <b>Beleid Gehandicaptenparkeren .....</b>	<b>95</b>
	<b>Bijlage 8</b> <b>Beleid evenementen .....</b>	<b>97</b>
	<b>Bijlage 9</b> <b>Toelichting V&amp;V-fietsroute Apeldoorn-Zwolle (F50).....</b>	<b>98</b>
	<b>Bijlage 10</b> <b>Voorkeurskenmerken en opbouw geactualiseerd fietsnetwerk .....</b>	<b>100</b>
	<b>Bijlage 11</b> <b>Wegencategorisering.....</b>	<b>112</b>
	<b>Bijlage 12</b> <b>Overzicht ongevalanalyse, verkeerskundige analyse en risicoanalyse ....</b>	<b>115</b>
	<b>Bijlage 13</b> <b>Uitgevoerde evaluatie GVVP, fietsnota en parkeernota .....</b>	<b>127</b>
	<b>Bijlage 14</b> <b>Uitkomsten parkeeronderzoek centrum Epe.....</b>	<b>132</b>
	<b>Bijlage 15</b> <b>Geïnterviewde trends en beleidsontwikkelingen.....</b>	<b>139</b>
	<b>Bijlage 16</b> <b>Wat is er gedaan met de enquêteresultaten?.....</b>	<b>149</b>

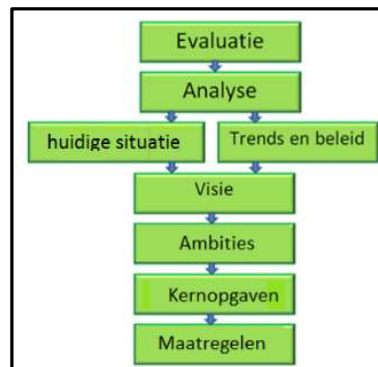
# 1 Inleiding

## 1.1 Een nieuw mobiliteitsplan in een sterk veranderende mobiliteitswereld...

Waarom een nieuw mobiliteitsplan 2022-2032? Een nieuw mobiliteitsplan is hard nodig. In het oude verkeerssysteem waren overheden vooral bezig met asfalt en verhardingen. Door diverse ontwikkelingen verandert het oude verkeerssysteem langzaam naar een mobiliteitssysteem. In de grote steden gaat het nu al bij de jongere generatie niet meer primair om het bezit van een voertuig, maar om het afnemen van mobiliteitsdiensten met een deur-tot-deur verplaatsing. Ook de technologische ontwikkelingen gaan snel. Het aantal elektrische auto's neemt toe en daarmee ook de behoefte aan oplaadpunten. Maar hoe snel dit gaat en hoe groot de (gemeentelijke) opgave in de aankomende jaren wordt, is moeilijk in te schatten. Ten tweede ligt er een enorme opgave op het gebied van duurzame mobiliteit: De Cleantech Regio heeft de ambitie om in 2023 met 25% minder CO2-uitstoot (t.o.v. 2019) de meest duurzame regio in Nederland te worden met snel, slim én schoon vervoer. Mobiliteit is niet langer een doel op zich, maar een middel om andere beleidsvelden te faciliteren en bij te dragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen, maar ook aan gezondheid en een leefbare woonomgeving! Ook de rol van de overheid verandert naar een netwerkorganisatie, waarin bewoners, bedrijven en onderwijsinstellingen een belangrijke rol hebben en actief bijdragen aan duurzame én gezonde mobiliteit. Daarom is de titel: 'mobiliteitsplan Epe 2022-2032': duurzaam, veilig en gezond. Hiermee willen we duiding geven aan deze veranderingen.

## 1.2 Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk bevat een beknopt overzicht van de wijze waarop de participatie is vormgegeven. Het [tweede hoofdstuk](#) is een inleidend hoofdstuk en bevat een terugblik en beknopte evaluatie van de drie voorgaande beleidsplannen (het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan, het Parkeerbeleidsplan en de Fietsnota). Ook is een beknopt overzicht gegeven van de inventarisatie en analyse die is uitgevoerd van de huidige situatie. De mobiliteitswereld is sterk in ontwikkeling. Daarom zijn de belangrijkste trends, ontwikkelingen en beleidsplannen in dit hoofdstuk weergegeven. Al deze elementen tezamen vormen de basis voor het nieuwe mobiliteitsplan. [Hoofdstuk 3](#) beschrijft de hoofdlijnen van de visie. De ambities en concrete kernopgaven ten aanzien van veilige mobiliteit zijn beschreven in [hoofdstuk 4](#). In [hoofdstuk 5-8](#) zijn voor de vier vervoerswijzen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en autoverkeer de ambities, de kernopgaven en mogelijke maatregelen uitgewerkt. [Hoofdstuk 9](#) sluit af met een vertaling van knelpunten naar mogelijke maatregelen als eerste aanzet voor het nog op te stellen uitvoeringsprogramma.



In de bijlagen zijn verschillende thema's (o.a. zandwegen) concreet uitgewerkt, maar deze zijn ten behoeve van de leesbaarheid niet opgenomen in het rapport zelf. Naast dit nieuwe mobiliteitsplan blijven vier vigerende beleidsplannen relevant, namelijk de 'Nota Parkeernormen 2018', de 'Nota Toegankelijkheid openbare ruimte' en de 'Nota reclame en bewegwijzering'. Een integrale visie rondom het e-laden is in de maak (gereed 1<sup>e</sup> kwartaal 2022).

### 1.3 Totstandkoming

De omgevingsvisie is het integrale, overkoepelende plan voor het mobiliteitsplan. Mobiliteit is uiteindelijk een middel om andere beleidsvelden te faciliteren, zoals wonen, werken, recreëren en sporten. Er is daarom vanuit het proces rond het opstellen van de omgevingsvisie gezocht naar 'meekoppelkansen'. Dit zijn kansen waarbij bijvoorbeeld recreatie, natuur en duurzame mobiliteit elkaar versterken, dus een win-winsituatie. Een ander voorbeeld is 'natuurlijk sturen'. Door het toevoegen van landschappelijke elementen, zoals hagen, willen we de snelheid omlaag brengen en daarmee de veiligheid verbeteren. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan de biodiversiteit en worden ecologische verbindingen gecreëerd.

### 1.4 Participatie

Het mobiliteitsplan is ontwikkeld in samenspraak met de samenleving. Juist bij mobiliteit zijn al onze bewoners, maar ook de bezoekers en recreanten, ervaringsdeskundige. Dit geldt voor alle mensen van jong tot oud! Deze inbreng hebben we op diverse wijzen in het mobiliteitsplan verwerkt.

### 1.5 Fase 1 inventarisatie en opstellen hoofdlijnen visie/beleidskeuzes

In de 1<sup>e</sup> fase is er gebruik gemaakt van de inbreng vanuit bewoners (**raadplegen**) en de inbreng vanuit inhoudelijke mobiliteitsexperts zijnde Fietsersbond-Epe en de landelijke afdeling van de VVN (**deels coproductie**);

- De enquête omgevingsvisie: hierin zijn veel knelpunten/wensen opgehaald rondom mobiliteit;
- Een analyse van alle meldingen en klachten die afgelopen jaren zijn binnengekomen;
- Middels periodiek overleg met de Fietsersbond is gezamenlijk gekomen tot een toekomstbestendig en geactualiseerd fietsnetwerk;
- In samenspraak met de landelijke afdeling van de VVN (Beleids Advies Consulenten (BAC's) is gekomen tot een risicoanalyse en zijn de veiligheidsknelpunten in beeld gebracht en mogelijke oplossingsrichtingen.

### 1.6 Fase 2 verifiëren draagvlak hoofdlijnen visie/beleidskeuzes

In de 2<sup>e</sup> fase, nadat de hoofdlijnen van de visie en beleidskeuzes zijn opgesteld, hebben de volgende participatievormen plaatsgevonden om na te gaan in hoeverre er draagvlak is voor de hoofdlijnen van de visie en beleidskeuzes:

- Enquête mobiliteitsplan. Deze is door bijna 1200 bewoners ingevuld. Daarin zijn concrete dilemma's voorgelegd en was het mogelijk om concrete knelpunten en maatregelen aan te dragen (**raadplegen**).
- 1-op-1 gesprekken met belangenorganisaties. Daarin is een presentatie gegeven van de hoofdlijnen van de visie en beleidskeuzes en is het gesprek aangegaan over de voor- en tegens, kansen en aanvullingen (**raadplegen**).

1 Adviesraad Sociaal Domein	7 Ondernemersvereniging Vaassen	13 Landelijke VVN
2 Stichting Promotie Epe	8 Ondernemersvereniging Epe	14 Fietsersbond-Epe
3 Gemeente Nunspeet	9 Kroondomein	15 Industriekring Eekterveld Vaassen:
4 Emster belang	10 Vereniging Gortel-Niersen	16 Bedrijvenkring Epe

5 Oener belang	11 Milieuzorg-Epe	17 gemeente Heerde
6 Wissels belang	12 Episch centrum	18 Wandelnet

Uitkomst van de enquête is dat er breed draagvlak is om in te zetten op verkeersveiligheid en fietsprojecten, waarbij er wel verschil van mening is over welk type maatregelen hierbij horen. De uiteindelijke uitwerking van een mogelijke maatregel valt buiten de scope van dit mobiliteitsplan en dient uiteindelijk per project middels participatie met de bewoners/belanghebbenden uitwerking te krijgen (=draagvlak en maatwerk). De hoofdlijnen van de visie zijn besproken en afgestemd met de genoemde belangenorganisaties. Getracht is de inbreng zo goed mogelijk in het rapport te verwerken.

### **1.7 Fase 3 Inspraak concept-rapport**

In de 3<sup>e</sup> fase wordt het concept-rapport vastgesteld door het college en ligt het concept-mobiliteitsplan voor 6 weken ter inzage en is het voor eenieder mogelijk een zienswijze bij het college in te dienen.

## 2 Hoofdstuk 2 Evaluatie, analyse huidige situatie, trends en ontwikkelingen

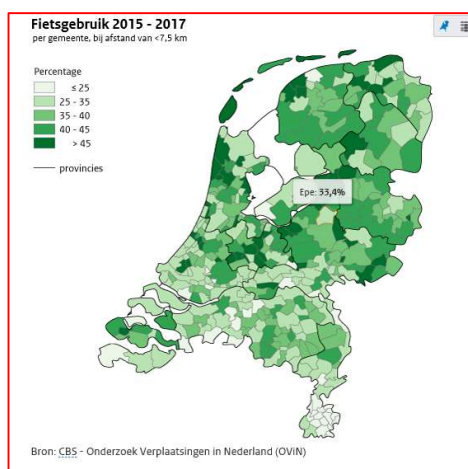
### 2.1 Terugblik

In de afgelopen ruim tien jaar is een drietal beleidsplannen door de raad vastgesteld. Het Parkeerbeleidsplan dateert uit 2009. Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan is in 2010 vastgesteld. De fietsnota is in 2012 vastgesteld door de raad. De looptijd van de drie genoemde beleidsplannen is inmiddels afgelopen. Het is daarom goed om terug te blikken met een evaluatie van het uitgevoerde beleid. Zijn de beleidsdoelen behaald? Wat zijn mogelijke verklarende factoren voor het wel of niet behalen van de doelen? In hoeverre zijn de maatregelen uitgevoerd?

*Verkeersbeleid:* De grote meerderheid van de beoogde verkeersprojecten is uitgevoerd. Ook zijn er diverse aanvullende grootschalige verkeersprojecten uitgevoerd. Ten aanzien van de verkeersveiligheidsdoelstelling is de conclusie dat dit beleidsdoel in kwantitatieve zin niet is behaald. Er zijn verschillende mogelijke oorzaken aan te wijzen, die verklaren waarom het verkeersveiligheidsdoel niet is behaald. Op landelijk niveau is de mobiliteit van bewoners toegenomen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Kerncijfers Mobiliteit 2018), waardoor er sprake is (geweest) van een groei van het aantal verkeersbewegingen. Ook de opkomst van de e-bike speelt hier mogelijk een rol in, aangezien het aantal fietsongevallen de laatste jaren is toegenomen. Ook het smartphone-gebruik is mogelijk van invloed op de ongevals cijfers (afleiding in het verkeer). Hiervoor zijn echter geen onderzoeken gevonden die dit daadwerkelijk aantonen.

Op lokaal niveau is de spreiding van de ongevallen binnen de gemeente diffuus. De locaties met relatief veel geregistreerde ongevallen, zijn als onderdeel van de uitvoeringsnota GVVP, aangepakt. Het aantal ongevallen is hier sterk afgenomen, zoals op de Vaassenseweg tussen Emst en Vaasen. Van een aantal grote projecten zijn de effecten nog niet bekend, omdat deze nog maar recent zijn gerealiseerd. Een aantal van de overige ongevallen vond veelal plaats op de wegen die in het verleden binnen de wijkverkeersplannen sober zijn aangepakt. Een aantal ongevallenlocaties is naar verwachting ontstaan door een toegenomen gebruik, zoals op de Willem Tellstraat aan de rand van het centrum in Epe. Deze kruising is daarom begin 2020 aangepast.

*Fietsbeleid:* Het fietsgebruik binnen de gemeente Epe is de afgelopen jaren gelijk gebleven, namelijk een aandeel van 33% op afstanden tot 7,5km. Daarmee is het beleidsdoel ten aanzien van een toename van het fietsgebruik niet behaald. Bovendien ligt het fietsgebruik behoorlijk lager ten opzichte van omliggende gemeenten. Echter de cijfers zijn gebaseerd op algemeen/landelijk onderzoek en kennen daarom een relatief grote betrouwbaarheidsmarge. De meerderheid van de geplande fietsprojecten zijn uitgevoerd. De plannen rond de V&V-fietsroute zijn in voorbereiding. Daarnaast zijn er diverse verbeteringen in de fietsinfrastructuur doorgevoerd, door werk-met-werk te maken, zoals de Patrijsweg in Epe.



*Parkeerbeleid:* Ten aanzien van het parkeren is er geen kwantitatieve doelstelling geformuleerd. Alle maatregelen zijn uitgevoerd, behalve de parkeerschijfzone in het centrum van Epe. Voor een parkeerschijfzone bleek er onvoldoende draagvlak te zijn.

## 2.2 Analyse huidige situatie

Om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan, is het essentieel om de huidige situatie gedetailleerd en in de volle breedte in beeld te hebben. Daarom is alle beschikbare informatie verzameld, is aanvullend onderzoek verricht, zoals parkeeronderzoek en verkeers- en fietstellingen. Ook is de kwaliteit van de huidige weginrichting en aanwezige fietsvoorzieningen geïnventariseerd en geanalyseerd.

In het achtergrondrapport vindt u een uitgebreid overzicht van de uitkomsten van de inventarisatie en analyse van ons huidige mobiliteitsnetwerk, met daarin onder andere de volgende onderdelen:

- Verkeersveiligheid: er is een objectieve ongevalanalyse<sup>1</sup> (onderdeel 1) en een objectieve risicoanalyse (onderdeel 2) uitgevoerd. Een risicoanalyse houdt in dat zoveel mogelijk risicofactoren worden geanalyseerd, zoals gereden snelheid, type verkeer, intensiteit, etc.. Het huidige autonetwerk is ook geanalyseerd op basis van functie, vormgeving en gebruik (onderdeel 3). Onderdeel 3 bevat een lijst van wegen, die tot stand is gekomen op basis van locaties die zijn aangedragen door omwonenden en/of gebruikers van de wegen, omdat ze als onveilig worden ervaren.
- Fietsnetwerk: het utilitaire fietsnetwerk en ook het recreatieve fietsnetwerk zijn geanalyseerd. De resultaten zijn gebruikt bij het opstellen van een nieuw fietsnetwerk.
- De auto- en fietsbewegwijzering (zowel utilitair als recreatief) zijn geïnventariseerd en geanalyseerd.
- Er is een uitgebreid parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Epe<sup>2</sup>.

## 2.3 Trends, ontwikkelingen en beleidskaders

Om te komen tot een actueel mobiliteitsplan is het belangrijk inzichtelijk te krijgen wat de landelijke ontwikkelingen en trends zijn op mobiliteitsgebied en de ontwikkelingen op regionaal en lokaal niveau. Daarnaast is het essentieel om het landelijk, provinciale en regionale beleid te inventariseren, om te kunnen bepalen binnen welke kaders het mobiliteitsplan vorm dient te krijgen. Dragende documenten zijn het Strategische Plan Verkeersveiligheid van het Ministerie van I&W, de principes vanuit Duurzaam Veilig 3 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). In de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland.

### *Demografische ontwikkelingen*

- De verwachte bevolkingsgroei: Voor 2040 wordt de totale omvang van de bevolking van de gemeente Epe geschat op 34.500-35.000.

- Vergrijzing en aandacht voor oudere/kwetsbare verkeersdeelnemer: Uit gegevens van het CBS blijkt dat het aandeel ouderen in de gemeente Epe hoger ligt dan het landelijke gemiddelde. Het aandeel 65-80 jaar ligt in de gemeente Epe op 18%, (dit zijn ongeveer 6000 inwoners), terwijl dit landelijk 14% is. Ook het aandeel 80+ ligt hoger, namelijk 6% in de gemeente Epe en landelijk is dit aandeel 4%. De komende jaren neemt het aantal ouderen snel toe volgens de CBS Bevolkingsprognose. De komende jaren zal vooral het aandeel 65-79-jarigen op de totale bevolking sterk stijgen. Vanaf 2025 neemt ook de groep 80-plussers sterk toe (de dubbele vergrijzing).

- Aandacht nodig voor mensen met een beperking: In 2012 is de Gezondheidsmonitor uitgevoerd. Hieruit kunnen we bij benadering gegevens halen over mensen met een beperking in de gemeente Epe. Meer dan

<sup>1</sup> Uit een pilot bij een medische post blijkt dat tweederde van alle ongevallen niet wordt geregistreerd, omdat er geen politie aanwezig is geweest bij de afhandeling van het ongeval.

<sup>2</sup> Er is geen parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Vaassen. Momenteel wordt uitvoering gegeven aan de herinrichting van het centrum, waardoor dit onderzoek niet tot representatieve uitkomsten zou hebben geleid.



10% van de Eper bevolking in 2012 heeft aangegeven een beperking in bewegen te hebben en iets minder dan 10% van de mensen heeft aangegeven moeite te hebben met zien. Dit geeft bij benadering aan de het aandeel mensen met een lichamelijk beperking van significante omvang is. In het VN-verdrag voor rechten van mensen met een beperking staat dat personen met een beperking toegang moeten hebben tot de fysieke omgeving en tot vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden. Met het ondertekenen van het verdrag heeft de overheid de verplichting op zich genomen, om maatregelen te nemen die ervoor zorgen dat mensen met een beperking zo zelfstandig mogelijk aan de samenleving kunnen deelnemen.

- Recreant en toerist: De bewoners vormen een groot deel van de verkeersdeelnemers binnen onze gemeente. Een andere grote groep zijn de toeristen en recreanten. Naast dat zij de dorpscentra en voorzieningen bezoeken, trekken zij ook de natuur in en maken gebruik van onze fiets- en wandelpaden. In het mobiliteitsplan dient daarom deze doelgroep expliciete aandacht te krijgen. Daarbij is de Eper inzet niet primair meer toeristen in de piek, maar het verlengen van het toeristenseizoen met een evenwichtige spreiding.

#### *Ontwikkelingen rondom de fiets*

- Schaalvergroting: Nieuwe fietsvormen leiden tot het vergroten van de geografische fietsafstanden. De verantwoordelijkheid voor de fiets verschuift van het lokale naar regionale niveau<sup>3</sup>.

- Landelijk is er meer fietsgebruik door 60-plussers: Meer fietsgebruik door 60-plussers is te verklaren, doordat hun gezondheidssituatie gemiddeld genomen is verbeterd en anderzijds omdat de beschikbaarheid van een elektrische fiets het fietsgebruik onder senioren heeft bevorderd.

- E-fietsgebruik: verjonging en steeds meer woon-werkverkeer. Meer dan de helft van alle e(elektrische) fietskilometers wordt afgelegd voor vrijetijdsdoeleinden, zoals het recreatief toeren. Er is echter ook een toename zichtbaar in het aandeel van de werk gerelateerde kilometers en gebruik door jongeren/jong volwassenen. E-fietsbezitters reizen minder vaak per auto en 'gewone' fiets.

- Door nieuwe (fiets)vormen neemt de heterogeniteit toe (verschil in massa en snelheid): dit vraagt om een nieuwe kijk op fietsinfrastructuur. Er is sprake van een toename van het aantal (niet-geregistreerde) fietsongevallen, met name onder ouderen. Mogelijke verklaringen zijn het toenemend gebruik van de e-bike, in combinatie met een soms beperkte motoriek bij ouderen. Ook de technologische ontwikkelingen, zoals de speed-pedelec en de (elektrische) bakfiets vragen om een nieuwe kijk op fietsroutes.

#### **Voertuigfamilies: verschil in massa en snelheid**

Zoals gesteld, zijn er de laatste jaren steeds meer mobiliteitsvormen bij gekomen. Van "speelgoed" tot "voertuig". Denk aan e-bikes, e-bakfietsen, speedpedelecs, scootmobiele, hoverboards, e-stepjes, Segways, Stints, Onewheels. Daarnaast maken professionele vervoerders steeds meer gebruik van lichtere kleinere voertuigen. Zoals pakketbezorgers met grote bakfietsen en de online supermarkt Picnic met mini vrachtwagentjes. De grote drive achter deze verandering is dat consumenten en bedrijven op zoek zijn naar alternatieven voor de auto, bestelbus en vrachtwagen. Door drukte in de stad en/of uit gezondheid en/of duurzaamheidsafwegingen. De ANWB stelt daarom in een paper (VNC-congres 2019) voor om verkeersdeelnemers niet langer in te delen naar traditionele voertuigen (zoals fiets, brommer, auto, motor), maar in "voertuigfamilies". Elke "familie" bestaat uit voertuigen die tot eenzelfde gewichtsklasse behoren en binnen een maximale breedte passen. Er zijn zes verschillende voertuigfamilies. Door de routes en straten te ontwerpen en in te delen op basis van deze verkeersmilieus (snelheid) en voertuigfamilies (gewicht) worden de gewichtsverschillen en snelheidsverschillen tussen voertuigen kleiner, wat de veiligheid sterk bevordert.

<sup>3</sup> Vanwege deze schaalprongen is het alleen door samenwerking met een veelheid aan stakeholders mogelijk om de innovatie om te zetten in forse groei van het fietsaandeel in de mobiliteit<sup>3</sup>. bron: Y. de Boer, SURF-project Radboud universiteit Nijmegen, A. Lagendijk.

### *Ontwikkelingen autobezit en e-voertuigen*

- Het autobezit binnen de gemeente Epe is hoger dan gemiddeld (53,5 per 100 inwoners in de gemeente Epe vs. landelijk: 50 per 100 inwoners). Landelijk groeit het autobezit nog steeds, hoewel jongeren minder op autobezit zijn gericht.

- Er wordt een (sterke) toename verwacht van het elektrisch rijden. Nederland wordt internationaal gezien als een grote speler op het gebied van elektrische mobiliteit. Samen met Noorwegen, IJsland, Zweden en China behoorde Nederland in 2018 tot de 5 landen in de wereld waar elektrische personenauto's meer dan 1% van de totale vloot uitmaken. ElaadNL verwacht tot 2035 een snelle groei van het aantal elektrische auto's en laadinfrastructuur. Het kennis- en innovatiecentrum houdt rekening met een vertienvoudiging van het aantal elektrische auto's in 2035.

### *Ontwikkelingen landbouwvoertuigen*

(Land)bouwvoertuigen worden steeds groter. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties (w.o. fietsers die in het gedrang komen), schade aan wegen en berm en daarmee hoge onderhoudskosten (en de aansprakelijkheid hierin als wegbeheerder). Het grote verschil in massa tussen fietsverkeer en landbouwverkeer zorgt ervoor dat ongevallen tussen landbouwverkeer en fietsers vaak ernstige gevolgen hebben. Het RDW wil ontheffingen af gaan geven voor brede landbouwvoertuigen die alleen gebruik mogen maken van speciale landbouwroutes, die door de wegbeheerder als geschikt worden geacht. Deze zogenaamde landbouwroutes dienen qua breedte en verkeersveiligheid geschikt te zijn voor deze brede landbouwvoertuigen. Deze landbouwroutes dienen daarom optimaal en veilig te worden ingericht.

### **Nationaal beleid**

De afgelopen jaren is Nederland achteropgeraakt op het gebied van verkeersveiligheid. Overheden en maatschappelijke partijen hebben daarom als ambitie (Nationaal Verkeer en Vervoersplan, I&W) gesteld: 0 verkeersdoden in 2050 en maximaal 12.500 letselongevallen, zoals vastgesteld in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dit plan kent drie overkoepelende thema's: infrastructurele aanpassingen en technische oplossingen in voertuigen, educatie/voorlichting en handhaving. Het plan Duurzaam Veilig 3 werkt proactief en risico gestuurd, door naast ongevallen ook risicofactoren als veiligheidsindicator in te zetten en te beïnvloeden.

### **Provinciaal beleid**

De provincie zet in de Omgevingsvisie in op het benutten en optimaliseren van bestaande infrastructuur. Daarnaast stimuleert ze duurzame en alternatieve vormen van vervoer, zoals elektrisch rijden, door te komen tot een dekkend netwerk van duurzame oplaad- en tankpunten. De provincie wil het fietsgebruik stimuleren, onder andere met de aanleg van snelfietspaden en het oplossen van knelpunten in het (snel)fietsnetwerk. Ten aanzien van het openbaar vervoer zet de provincie in op efficiënt openbaar vervoer op dikke verkeersstromen tussen kernen met inzet fiets en andere vormen van vervoer bij voor- en natransport. De omgevingsvisie is vertaald in de (mobiliteits)visie voor een 'bereikbaar Gelderland'. In deze visie beschrijft de provincie de ontwikkelingen en bereikbaarheidsopgaven voor Gelderland richting 2030. Daarbij wordt gewerkt aan vijf bouwstenen: het realiseren van kwalitatief hoogwaardige hubs (Hubs zijn essentiële schakels om flexibel en naadloos reizen in de keten mogelijk te maken. Hubs zijn overstappunten waar verschillende vormen van vervoer bij elkaar komen), het inzetten op fietsen op korte afstanden, het optimaliseren van capaciteit op de langere afstanden, het verder versterken van het goederenvervoer en het bevorderen van de verkeersveiligheid.

### **Regionale beleid**

De Cleantech regio bestaat uit de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Heerde, Lochem, Voorst

en Zutphen. Zij werken samen met maatschappelijke partners aan een energie neutrale en duurzame economie en samenleving. Er wordt onder andere samengewerkt rond de A50-corridor en de problematiek die daar speelt. Er is sprake van een toenemende congestie op de A50. Inzet is het beter benutten van de huidige capaciteit en het beïnvloeden van de reis- en routekeuze. Dit is mogelijk door duurzame alternatieven aan te bieden, zoals openbaar vervoer en de fiets. Andere thema's zijn het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid, een aantrekkelijk fietsnetwerk, samenwerking met werkgevers via de werkgeversaanpak, een overstap naar schone alternatieven, toepassing ITS-oplossingen en een transitie naar slimme en schone mobiliteit en logistiek (hubs).

De regio heeft de volgende ambities gesteld:

- het aantal fietskilometers in de regio stijgt (tot 2027) met 20% per jaar
- we stimuleren slimme logistiek (truckpoints, containers over water, et cetera)
- opladen van duurzame vervoermiddelen heeft 50% van alle bedrijven en instellingen laadpunten
- 3000 minder auto's in de spits en 3000 slimme reizigers n 25 bedrijven hebben een klimaatneutraal wagenpark
- we organiseren campagnes, acties en advies over meer fietsgebruik en elektrisch vervoer, onder meer voor woon-werkverkeer en nieuwe mobiliteitsvormen in/naar de binnensteden
- coördinatie ontsluiten van data en nieuwe toepassingen van intelligente transportsystemen, zoals onder meer het toegankelijk beschikbaar stellen van venstertijden voor bevoorrading van winkels

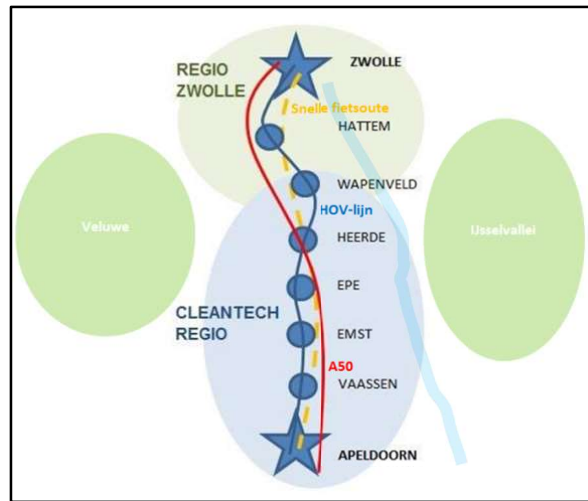
## Lokaal beleid

### - Akkoord Sporten en bewegen:

Het Lokaal Sport- en Bewegakkoord houdt verband met het Nationaal Sportakkoord. Daardoor kan de gemeente Epe samen met verenigingen, scholen en andere maatschappelijke partners inzetten op begeleiding, workshops en coaching, maar ook de praktische uitvoering van het lokale akkoord. Het lokaal Sport- en Bewegakkoord is een actieplan voor de toekomst van sporten en bewegen in de gemeente Epe. Daarin staan straks concrete afspraken: dít gaan we zó met elkaar doen. Sport en bewegen heeft een sterke link met mobiliteit: lopen en fietsen. Daarin kunnen beide beleidsvelden elkaar versterken, met als inzet 'gezonde mobiliteit ⇔ sporten en bewegen'. Het concept een 'beweegvriendelijke omgeving' sluit hier goed op aan (zie [hoofdstuk 5](#) 'lopen').

## 2.4 Karakterisering: Epe als groene, recreatieve gemeente verbonden met twee stedelijke regio's

De gemeente Epe telt ruim 33.000 inwoners verdeeld over de vier dorpen: Epe, Vaassen, Emst en Oene en een aantal buurtschappen, zoals Gortel, Niersen, Zuuk en Wissel. De gemeente is gelegen tussen de bosgebieden van de Veluwe en de IJsselvallei. Binnen de gemeente zijn er ongeveer 13.000 arbeidsplaatsen met meerdere technisch hoogwaardige bedrijven die zorgen voor een sterk kennis- en innovatieniveau. De winkel-, horeca, school- en sportvoorzieningen (waaronder een middelbare school RSGNOV) in de dorpen zijn afgestemd op de behoeften van de inwoners, maar richten zich ook op de toeristen. De Veluwe is



namelijk een prachtige streek om te verblijven. De provincie maakt zich sterk om, samen met 20 gemeenten binnen het gebiedsprogramma "Veluwe op 1", de Veluwe te promoten. Daarnaast werken gemeenten en provincie samen aan een kwaliteitsimpuls voor het toeristische, recreatieve aanbod op de Veluwe. Gemeente Epe, gelegen in het hart van de Veluwe, heeft de toerist veel te bieden voor een aangenaam verblijf op de Veluwe. De gemeente heeft een uitgewerkt toeristisch profiel: '200% Gewild'. De gemeente kent jaarlijks rond de 750.000 toeristische overnachtingen. Een ander nieuw thema vanuit Veluwe op 1 is dat men niet langer kijkt naar recreatie als doel (meer recreanten naar binnen halen,) maar als middel. Men verwacht een forse stijging van het aantal recreanten/ toeristen uit het buitenland de komende jaren. De leefbaarheid (voor de eigen inwoners) van het gebied wordt daardoor in toenemende mate van belang. (Auto)bereikbaarheid, toerisme/recreatie en natuur kunnen onderling tegenstrijdig (b)lijken te zijn, maar kunnen elkaar ook op een duurzame manier versterken, bijvoorbeeld door fietsgebruik te stimuleren in plaats van autogebruik.

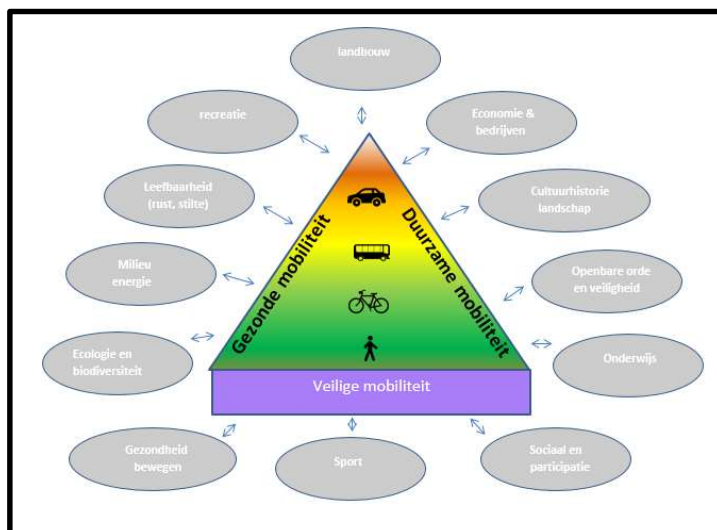
De gemeente Epe maakt onderdeel uit van de Cleantech-regio, voorheen 'Stedendriehoek'. Daarmee is de gemeente Epe aan te merken als een suburbane gemeente met diverse steden op relatief korte reisafstand, namelijk Apeldoorn en Deventer (Cleantechregio) en de Zwolle (regio Zwolle) en ook de Randstad is binnen bereik. Er ligt een sterke autocorridor A50 Apeldoorn-Zwolle, maar er is sprake van toenemende congestie. Dit stelt ons voor nieuwe mobiliteitsvragen op en rond de A50-corridor en vraagt om inzet om de automobilist te verleiden gebruik te gaan maken van duurzamere alternatieven. Ook de verbinding over water (via de IJssel) kan een bijdrage leveren aan het ontlasten van de A50 (vrachtvervoer). Er is een sterke OV-lijn Apeldoorn-Zwolle (Veluwelijn). Daarop aansluitend zetten we in op realisatie van de V&V-fietsroute Apeldoorn – Zwolle (F50). Belangrijk daarbij is het om de verschillende verbindingen (A50, IJssel, Veluwelijn en V&V-fietsroute: F50) tussen Apeldoorn/Deventer-Zwolle op strategische punten met elkaar te verknopen. Dit geldt ook voor het lokale mobiliteitsnetwerk. Inzet is het (verder) bevorderen van veilige, duurzame en gezonde mobiliteit.

Onderstaand een beknopte analyse van de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen ten aanzien van duurzame mobiliteit binnen de gemeente Epe. Deze analyse is gebruikt bij het opstellen van de visie en om te komen tot realistische ambities en het uitwerken van de kernopgaven.

<p><b><u>Sterktes</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centrale ligging gemeente</li> <li>- Groen, natuur, landschap</li> <li>- Recreatieve mogelijkheden</li> <li>- Korte loop- en fietsafstanden vanaf woonwijk naar centrum en openbare voorzieningen</li> </ul>	<p><b><u>Kansen</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Groei e-bike voor afstanden tot 15 km (gebruik ouderen én jongeren)</li> <li>- Gebruik van duurzame en snelle alternatieven</li> <li>- Verknopen modaliteiten (first-and-last-mile)</li> <li>- Werkgeversaanpak: samenwerking bedrijven en organisaties</li> </ul>
<p><b><u>Zwaktes</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beperkte fysieke ruimte binnen huidige infrastructuur</li> <li>- Bevolking relatief auto-minded</li> <li>- Dorpscentra gericht op autobereikbaarheid</li> <li>- Beperkte OV bereikbaarheid kleine kernen en buurtschappen</li> </ul>	<p><b><u>Bedreigingen</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veranderende en individualistische samenleving</li> <li>- Minder rust is om kinderen met de fiets/lopend naar school te brengen</li> <li>- Minder ruimte voor noaberschap (sociale cohesie)</li> </ul>

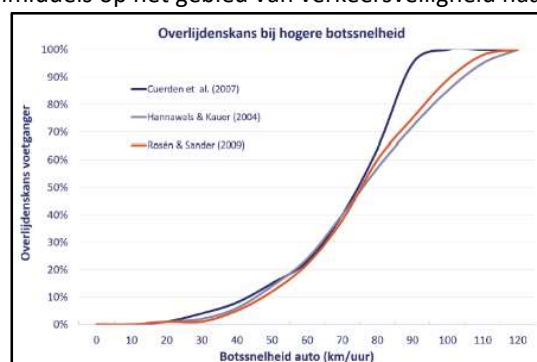
### 3 Hoofdstuk 3 Hoofdpunten mobiliteitsvisie: veilig, duurzaam en gezond

Mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel. Verplaatsingen hebben een ander doel, namelijk om te kunnen werken, een winkel te kunnen bezoeken of te recreëren. Inzet van het mobiliteitsplan is: veilige, gezonde en duurzame mobiliteit. Dit zijn de drie belangrijkste uitgangspunten binnen het mobiliteitsplan, erop gericht om de huidige en toekomstige samenleving zo optimaal mogelijk te kunnen laten functioneren. Veilige mobiliteit vormt de basis en gezonde en duurzame mobiliteit geven we vorm door de keuze voor het STOP-principe: eerst lopen en fietsen en daarna openbaar vervoer en vracht-/autoverkeer. Onderstaande afbeelding visualiseert de samenhang van veilige, gezonde en duurzame mobiliteit en de andere beleidsthema's. De rol van de overheid verandert daarbij van een aanbodgerichte organisatie naar een netwerkorganisatie, waarin bewoners, bedrijven en onderwijsinstellingen een belangrijke rol hebben en actief bijdragen aan veilige, duurzame én gezonde mobiliteit.



#### 3.1 Veilige mobiliteit als basisvoorwaarde

Veilige mobiliteit is een basisvoorwaarde. Nederland is inmiddels op het gebied van verkeersveiligheid haar koppositie in West-Europa kwijt en raakt achterop. Nieuwe (elektrische) voertuigen vragen om een hernieuwde kijk op veilige infrastructuur. Binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Ministerie van I&W en Duurzaam Veilig 3 wordt in plaats van reactief beleid ingezet op een risico-gestuurde aanpak. Dit betekent niet alleen reactief de geregistreerde ongevallen analyseren, maar ook het proactief maken van een risicoanalyse van het wegennet: van welke risicofactoren weten we dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties in het verkeerssysteem? Op welke wegen dient de maximumsnelheid te worden verlaagd en/of welke aanpassingen zijn nodig en haalbaar?

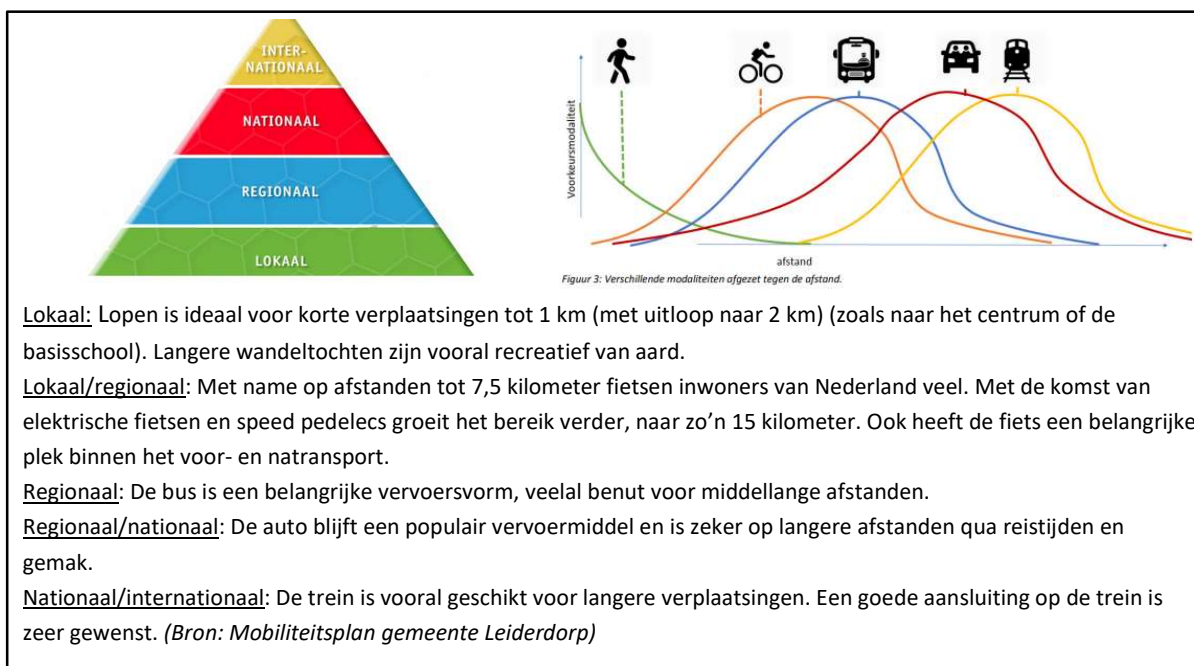


Verskil in massa en snelheid op de weg en op het fietspad De verkoop van de E-bike blijft groeien. De verwachting is dat dit alleen maar meer wordt. Dit geldt ook voor andere vormen van elektrisch fietsvervoer, zoals de speed-pedelec. Nieuwe voertuig/fietsfamilies vragen om een nieuwe kijk op (fiets)infrastructuur en veiligheid.

Verkeersveiligheid wordt niet alleen bereikt door het aanpassen van de infrastructuur, maar minstens zo belangrijk is een mentaliteitsverandering. Hiervoor zijn handhaving, educatie en gedragsbeïnvloeding van essentieel belang. Niet alleen de overheid is aan zet, maar zeker ook de samenleving. Veelal zijn het eigen buurtbewoners die te hard rijden in de straat. Het elkaar positief aanspreken op gedrag en het tonen van voorbeeldgedrag zijn daarbij onmisbaar.

### 3.2 Duurzame en gezonde mobiliteit: STOP-principe als basis Ambitie: lopen als belangrijkste vervoerswijze op afstanden tot 1 km

Om te komen tot duurzame en gezonde mobiliteit wordt het STOP-principe gehanteerd: eerst stappen (lopen), dan trappen (fietsen), dan openbaar vervoer en dan personenwagens (auto- en vrachtverkeer). Het principe is dat lopen de meeste beleidsmatige voordelen biedt: het is kosten-efficiënt, het ruimtebeslag is beperkt, het is duurzaam en veilig, het biedt gezondheidsvoordelen, het kost de gebruiker geen/weinig geld en kent een sociale component. Daarna volgt fietsen als tweede optie, dan openbaar vervoer en tenslotte autoverkeer. In onderstaand figuur zijn de modaliteiten weergegeven, waarbij ook qua reisafstanden dezelfde rangorde van vervoerswijzen geldt.



Op basis van het STOP-principe stellen we de volgende hoofdambitie op:

- **Hoofdambitie is dat lokaal 'lopen' en 'fietsen' de belangrijkste en meest gebruikte vervoerswijzen zijn.**
- **Autogebruik naar de dorpscentra wordt alleen actief gefaciliteerd voor de regionale bezoekers en inwoners vanuit het buitengebied.**

*Wat betekent het STOP-principe in de praktijk?*

Concreet betekent dit dat fiets en lopen prioriteit krijgen bij de (her)inrichting van wegen en dan met name de routes die onderdeel uitmaken van de het voetgangersnetwerk en fietsnetwerk. Het STOP-principe komt ook tot uiting in de te nemen verkeersmaatregelen op de belangrijke loop- en fietsroutes. Bijvoorbeeld door het instellen van éénrichtingsverkeer of het aanbrenge van een fysieke knip. Hierdoor worden wegen veiliger voor voetgangers en fietsers, maar ook aantrekkelijker. Fietsers zijn dan 'sneller' in het centrum, doordat het autoverkeer gebruik dient te maken van de hoofdontsluitingsstructuur. Autoverkeer kan dan

niet meer de kortste route nemen via woonstraten. Het STOP-principe komt ook de leefbaarheid in de woonstraten ten goede. De dorpscentra blijven goed bereikbaar voor regionale bezoekers en inwoners vanuit het buitengebied via de lokale ontsluitingswegen. De bewoners van de kern Epe en Vaassen kunnen via de ontsluitingswegen goed de provinciale wegen en A50 en A28 bereiken.

### 3.3 Raakvlakken met andere beleidsvelden

Mobiliteit gaat niet alleen om veiligheid en bereikbaarheid, maar ook om duurzame en gezonde mobiliteit. Veilige, duurzame en gezonde mobiliteit is een middel (ofwel ‘katalysator’) dat bijdraagt aan een scala van beleidsdoelen:

Milieu en energie	Ambitie van Cleantech Regio is de CO2-uitstoot in 2023 met 25% te reduceren. Zij wil de meest duurzame regio in Nederland zijn met snel, slim én schoon vervoer.
Leefbaarheid (rust en stilte)	Minder gebiedsvreemd autoverkeer op wegen die daar niet/onvoldoende geschikt voor zijn én duurzame mobiliteit dragen bij aan het woongenot.
Stimuleren recreatie	De aantrekkelijkheid van de Veluwe wordt vergroot door een hoogwaardig recreatief fiets, openbaar vervoer en wandelnetwerk.
Economie en bedrijven	Slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen dragen bij aan de economie en bedrijvigheid.
Cultuurhistorie en landschap	Inzet op veilige en duurzame mobiliteit leidt tot behoud van landschap en cultuurhistorie, het vergroenen van de kernen en het versterken van de kwaliteit van de dorpsentrees.
Onderwijs	Verkeersveilige schoolhuisroutes en beïnvloeding mobiliteitsgedrag dragen bij aan kwalitatief hoogwaardig schoolklimaat.
Versterken participatie samenleving (sociaal)	Inzet is om ouderen, mensen met een beperking of met beperkte financiële middelen volwaardig te laten deelnemen aan de samenleving. Dit is mogelijk door inrichting van een toegankelijke openbare ruimte en laagdrempelige en goedkope alternatieven aan te bieden (zoals lopen, fiets en openbaar vervoer).
Sport	Het duurzaam bereikbaar houden van de sportvoorzieningen draagt bij aan het sportklimaat, evenals de realisatie van veilige en aantrekkelijke fiets en (hard)looproutes.
Gezondheid en bewegen	Het is bewezen dat mensen die dagelijks lopen of fietsen minder last hebben van stress, overgewicht, hart- en vaatziekten en depressies.
Ecologie en biodiversiteit	Duurzame mobiliteit draagt bij aan behoud en versterking van ecologie en biodiversiteit.

Duurzaamheid in mobiliteit werkt door in al deze beleidsvelden, bijvoorbeeld door de keuze om spaarzaam om te gaan met de beschikbare openbare ruimte. Daarnaast kan het bijdragen aan natuur en ecologie: door (auto)verkeer faciliteren waar mogelijk en beperken waar dit ongewenst is. Ook zoeken we naar een win-win tussen verkeersveiligheid en groen en landschap via het principe van ‘natuurlijk sturen’.



Onze samenleving stelt de laatste tijd steeds meer vraagtekens bij verkeersmaatregelen. Vooral snelheidsremmers zoals drempels roepen steeds vaker weerstand op. De vraag doet zich voor of er alternatieven hiervoor zijn die vriendelijker zijn en ook een positieve invloed hebben op het (snelheids)gedrag van weggebruikers.

Door natuurlijke/landschappelijke elementen toe te voegen kunnen we de snelheid positief beïnvloeden en daarnaast de landschappelijke en natuur kwaliteit verbeteren (=win-winsituatie).



### 3.4 Netwerkaanpak

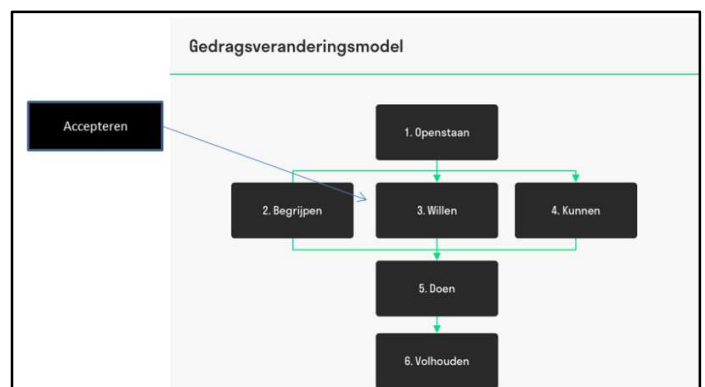
Mobiliteit is een totaalconcept geworden. De verkeers- en vervoerswereld was vooral een conservatief systeem die zich bezighield met asfalt en infrastructuur. Door diverse ontwikkelingen is dit verkeerssysteem veranderd in een mobiliteitssysteem. Denk aan de ontwikkeling van Intelligente transportsystemen (ITS). Dit is een internationaal verzamelbegrip voor de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in voertuigen en infrastructuur). Denk ook aan de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten aan de voertuigkant (mobility-as-a-service). De rol van de overheid verandert naar een netwerkorganisatie, waarin bewoners, bedrijven en onderwijsinstellingen een belangrijke rol hebben en actief bijdragen aan veilige, duurzame én gezonde mobiliteit. Bijvoorbeeld door vanuit mobiliteit de koppeling te leggen met het Sport en Bewegakkoord en gezonde mobiliteitsvormen te stimuleren.

#### Ontwikkelingen



#### Verleiden tot duurzaam mobiliteitsgedrag

Binnen een netwerkaanpak gaat het om maatregelen erop gericht om bewustwording bij bewoners te creëren en ze te verleiden om te kiezen voor een duurzamere en gezondere mobiliteitsvorm, zoals lopen en fietsen. Te denken valt aan het puntenverdiensysteem voor fietsen naar de winkel of het café. Om zo te laten zien dat fietsen een oplossing is tegen de groeiende parkeerproblematiek en de brandstofprijzen. Ook fietstoerisme kan een positieve bijdrage leveren aan een mentaliteitsverandering en bewustwording van de voordelen van fietsen. Bij gedragsverandering gaat het om het openstaan, begrijpen en accepteren van de boodschap (=bewustwording), maar ook om het kunnen (=educatie) en uiteindelijk het willen, doen en volhouden (=het verleiden).



Door het uitwerken van een specifiek doelgroepenbeleid kunnen we ook een vraaggericht fietsbeleid ontwikkelen. Dus beleid vanuit 'de klant gedacht' om zo de klant verleiden tot duurzaam mobiliteitsgedrag.



Uit onderzoek blijkt dat voor fietsers de volgende reis en routemotieven bepalend zijn: snel en goedkoop, veiligheid, comfort, gemak en beleving. Echter per doelgroep is er wel een belangrijkste motief aan te wijzen. Voor de recreant is de beleving en aantrekkelijkheid van de fietsroute het belangrijkste reismotief. Sociaal-recreatieve fietsers worden primair gedreven door rijcomfort en gemak. Deze fietser kiest voor een goed verharde route, op een weg die breed genoeg is. Voor de forens en de scholier is het belangrijkste reismotief: snel en goedkoop. De lengte en directheid van de route spelen een belangrijke rol bij de routekeuze. Voor ouderen is (sociale) veiligheid het belangrijkste motief (door bijvoorbeeld scheiding van voertuigsoorten of een autoluwe (fiets)straat). Onderstaand zijn de doelgroepen, het belangrijkste reismotief en de eisen die dit stelt aan het infranetwerk én aan flankerende maatregelen (bewust worden, educatie en verleiden).

Doelgroep	Basisprobleem	Infra-maatregel	Bewustwording+educatie+verleiden
Recreanten	De voordelen leren kennen (gezondheid/plezier)	Vooral aantrekkelijke routes	Informatie en promotie via recreatiebedrijven
Sociaal-recreatief	Onbekendheid met de fiets en de voordelen	Uitnodigende routes (comfort en gemak)	Voordelen fiets duidelijk maken aan inwoners via promotiecampagne
Forenzen*	Concurrentiepositie t.o.v. auto (=sneller/gemak)	Veilige en snelle fietsroutes	Acties door werkgevers: douche faciliteiten, financiële prikkel(s)
Scholieren 12-18	Imago van de fiets	Veilige en snelle fietsroutes	Educatie en promotiecampagne gericht op jeugd
Kinderen -12	Ervaren onveiligheid en fietskeuze ouders	Veilige schoolhuisroutes en stallingen	Educatie en praktische fietslessen, promotiecampagne richting ouders
Ouderen	Anticiperen en reageren in het verkeer (e-bike)	Veilige, voorspelbare en betrouwbare routes	Educatie en vaardigheidstrainingen

\* bijv. om te gaan winkelen of te fietsen naar de sportclub.

## 4 Hoofdstuk 4 Veilige mobiliteit: ambities, kernopgaven en maatregelen

### 4.1 Inleiding

De kernopgaven en maatregelen ten aanzien van lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto-/vrachtverkeer worden in de volgende vier hoofdstukken uitgewerkt. Veilige mobiliteit is de basis die bij elke modaliteit terugkomt. De onderwerpen ten aanzien van veiligheid die de verschillende netwerken overstijgen, zoals handhaving, en verkeerseducatie worden in dit hoofdstuk benoemd. Daarbij is het essentiële begrip 'gedragsverandering'. Dit wordt niet alleen bereikt door het aanpassen van de infrastructuur, maar minstens zo belangrijk is een mentaliteitsverandering. Hiervoor zijn educaties, gedragsbeïnvloeding en handhaving van essentieel belang. Niet alleen de overheid is aan zet, maar zeker ook de samenleving. Veelal zijn het eigen buurtbewoners die te hard rijden in de straat. Het elkaar positief aanspreken op gedrag en het tonen van voorbeeldgedrag zijn daarbij onmisbaar. Ook komen er vraagstukken op ons af rond de (semi-) zelfrijdende voertuigen. Deze behandelen we in dit hoofdstuk.

Ambitie veilige mobiliteit





### Veiliger verkeersgedrag verkeersovertreders

- Inzet op afleiding in het verkeer en notoire verkeersovertreders: gedragscampagnes en handhaving.



### Bewuster verkeersgedrag kwetsbare verkeersdeelnemers

- Aandacht voor onervaren verkeersdeelnemers en kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen/scholieren, jongeren tot 24 jaar én ouderen) via regionaal werkplan verkeerseducatie.



### Inspelen op ontwikkeling zelfrijdende voertuigen

- Bijvoorbeeld markeringen optimaal inzetten.

## 4.2 Handhaving

De gemeente blijft aandacht vragen voor handhaving van het gedrag van het gemotoriseerde verkeer met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor handhaving van bijvoorbeeld het éénrichtingsverkeer of foutparkeren zijn de gemeentelijke handhavingsambtenaren (BOA's) inzetbaar. Voor handhaving van snelheid is de gemeente afhankelijk van het openbaar ministerie en het regionale handhavingsteam en de inzet van de lokale politie. Hiervoor verzamelen we zelf meldingen, verrichten verkeersmetingen en raadplegen beschikbare snelheidsdata. Deze dragen we over aan de (verkeers)politie. De politie richt zich daarbij met name op handhaving van snelheid en notoire verkeersovertreders. De gemeentelijke handhavingsambtenaren richten zich vooral op handhaving parkeren op fiets- en voetpaden en parkeeroverlast in de centra, schoolomgevingen en woonwijken (waarborging toegankelijkheid hulpdiensten). Communicatie en bewustwording is een essentieel onderdeel. Vanuit de gemeente dienen informatieverspreiding en bewustwordingsacties richting bewoners te worden ingezet, bijvoorbeeld ten aanzien van parkeren op het voetpad of binnen kruisingsvlakken.

## 4.3 Educatie en gedragsbeïnvloeding<sup>4</sup>

### *Kwetsbare en onervaren deelnemers*

Educatie en gedragsbeïnvloeding zijn belangrijke instrumenten om verkeersdeelnemers bewust of onbewust te helpen bij het veilig gebruiken van onze mobiliteitsnetwerken. Binnen de regio stellen wij jaarlijks met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland (provincie Gelderland en Overijssel) een uitvoeringsprogramma vast voor de uitvoering van educatie en gedragsbeïnvloeding onder diverse doelgroepen. Educatie en gedragsbeïnvloeding is gericht op de kwetsbare verkeersdeelnemers (o.a. kinderen en ouderen (55+)) en onervaren verkeersdeelnemers (o.a. jonge automobilisten en recreatieve motorrijders). Dit zijn de doelgroepen waar we extra aandacht voor vragen. Voorbeelden van bestaande

<sup>4</sup> Gedragsbeïnvloeding ten aanzien van het stimuleren van duurzame en gezonde mobiliteit behandelen we per modaliteit in de volgende vier hoofdstukken

projecten voor scholieren zijn Streetwise, Theoretisch en praktisch verkeersexamen basisscholen, VOMOL (Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer), van 8 naar 1 (cursus voor leerlingen van groep 8 ter voorbereiding op nieuwe schoolroute). Voorbeeld van projecten gericht op ouderen zijn de fietsvaardigheidstraining voor senioren en de opfriscursus voor automobilisten. Nieuwe mogelijkheden liggen er bijvoorbeeld om het fietsgebruik onder leerlingen (en hun ouders) van de basisschool te stimuleren.

#### *Inzet op risicogedragingen*

Naast de inzet op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers is een belangrijk onderdeel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid interventies ten aanzien van risicogedragingen. Het gaat dan om:

- Snelheid: bewustwording en handhaving.
- Afleiding: het stimuleren om 'mono' te rijden via de werkgeversaankpak/bedrijven. Dit kan bijvoorbeeld door het maken van afspraken over het gebruik van de smartphone in het verkeer en/of een technische oplossing te realiseren: bijvoorbeeld het verwijderen van de carkit uit de (dienst)auto of het onmogelijk maken (via de telefoonapp) om te bellen tijdens het rijden.
- Rijden onder invloed: het blijkt dat het rijden onder invloed zich met name voordoet bij evenementen in plattelandsgemeenten (meer dan bij evenementen in de steden). Het is daarom belangrijk om in te zetten op ('gratis') interventies bij evenementen, bijvoorbeeld door het aanbieden van een virtuele simulatie 'rijden onder invloed'. De gemeente kan een proactieve rol op zich nemen via het evenementenbeleid, door in de vergunningverlening hier (op vrijwillige basis) afspraken over te maken.

#### *Volledige financiering vanuit regio, maar hoe bereiken we potentiële deelnemers?*

Voor de concrete invulling van het programma verkeerseducatie is er nauwe regionale afstemming nodig tussen overheden, scholen, seniorenorganisaties en handhavers (politie en gemeentelijke handhavingsambtenaren BOA). Vanuit de regio zijn er (volledige) financieringsmogelijkheden. Echter het werven van deelnemers blijkt in de praktijk regelmatig een knelpunt te zijn. Voor het werven van deelnemers is daarom inzet vanuit andere beleidsvelden, zoals 'ouderenwelzijn' en 'sport en beweging' nodig. Zo is bijvoorbeeld een directe koppeling mogelijk met het lokaal sportakkoord. Vanuit deze ingangen kan gebruik worden gemaakt van dit netwerk om potentiële deelnemers te mobiliseren, bijvoorbeeld voor de fietsinformatiedag.

#### **4.4 Zelfrijdende voertuigen en infrastructuur**

Op dit moment wordt druk geëxperimenteerd met zelfrijdende voertuigen. Het is onzeker hoe deze ontwikkeling zich voort gaat zetten, maar zover is het nog lang niet. Wel zal het aantal rijtaakondersteunende voorzieningen in motorvoertuigen toenemen, evenals de interactie tussen motorvoertuigen en verkeerslichten (intelligente verkeerslichten). Motorvoertuigen blijven daarmee (vooralsnog) autonoom, maar staan wel in verbinding met elkaar. Het gaat daarbij om fundamentele keuzes in de markt en politiek die bepalen hoe het nieuwe tijdperk van

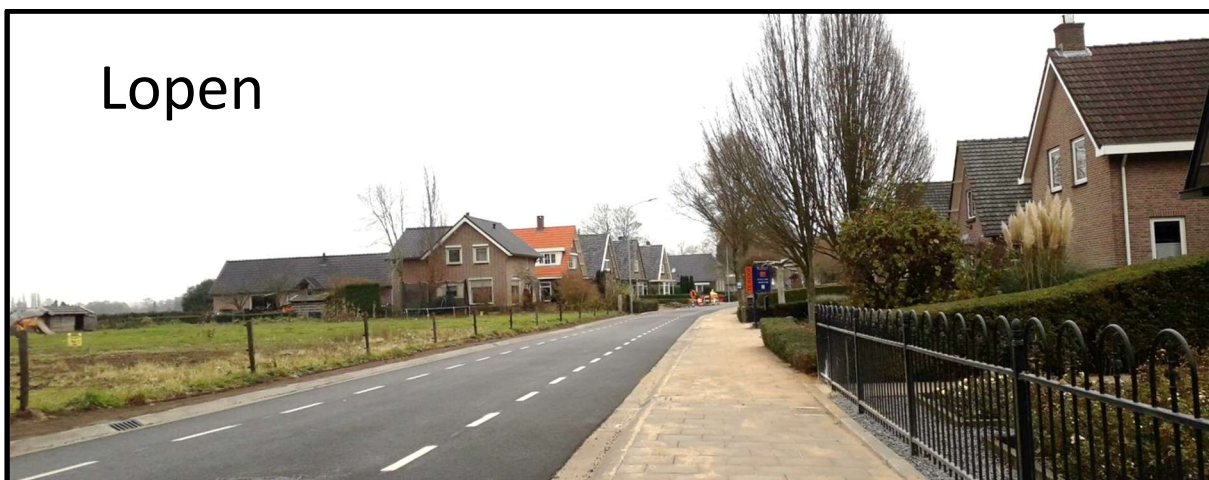
### **Begrenzing van de rijstrook**

De ZRA bepaalt zijn positie op basis van een combinatie van satellietnavigatie, in-voertuigsensoren (odometer, versnellingsmeter) en objecten in de omgeving (waarneming via camera, radar, lidar, dedicated short range communication (DSRC)). Om zijn laterale positie te kunnen ijken en corrigeren waar nodig, moet de ZRA de begrenzing van de rijstrook aan weerszijden goed kunnen waarnemen. Goed waarneembare markering is nodig vanwege het belang van een veilige positie, bij alle weers- en lichtomstandigheden. Het is waarschijnlijk dat hiervoor een combinatie van faciliteiten nodig is waarmee redundantie ingebouwd wordt, zoals met:

1. Beeldtechnisch/visueel waarneembare markering;
2. Digitaal waarneembare markering (via DSRC of RFID);
3. Magnetische markering.

mobiliteit eruit zal zien. Als gemeente Epe blijven we aangehaakt op dit thema via de Cleantech-regio. Ten aanzien van de ontwikkelingen rondom markeringen volgen we de landelijke ontwikkelingen en richtlijnen (zie kader).

## 5 Hoofdstuk 5 Lopen



### Ambitie lopen



#### Doel 2030:

lopen is  
belangrijkste  
vervoerswijze op  
afstanden tot 1  
km



#### Dat doen we:

door veilige,  
aantrekkelijke en  
toegankelijke  
looproutes te  
realiseren



#### Dit meten we:

door uitvoeren  
enquête en toets  
kwaliteit  
loopnetwerk

## 5.1 Ambitie: lopen als belangrijkste vervoerswijze op afstanden tot 1 km

Lopen gebeurt als de ruimte uitnodigend is en er gelegenheden worden geboden zoals banken, trappen om te zitten in de schaduw of juist in de zon. Een aantrekkelijke, open en groene buitenruimte zorgt voor meer (subjectieve) veiligheid, economische en sociale activiteiten en levendigheid op straat. Bovendien is lopen gezond. Om de hoofdambitie en de kernopgaven 1-5 te kunnen verwezenlijken, is de eerste stap om een voetgangersnetwerk op te stellen en te beschrijven aan welke eisen dit netwerk dient te voldoen. Door het voetgangersnetwerk over de netwerken van de andere modaliteiten (auto, ov en fiets) te leggen, komen de conflictpunten duidelijk naar voren. De afstemming met deze netwerken is cruciaal voor het slagen van voetgangersmaatregelen. Door enerzijds het autoverkeer te bundelen op een grofmazig hoofdwegennet en anderzijds grote verblijfsgebieden te realiseren, reduceert men die ontmoetingskans.

## 5.2 Vormgeving Loopnetwerk

Bij looproutes wordt onderscheid gemaakt in lopen ten behoeve van een functionele verplaatsing en recreatief lopen in de vorm van sporten en bewegen (hardlopen, recreatief wandelen, bootcamp, etc.).

### Lopen als functionele bezigheid

Lopen is in de eerste plaats een functionele bezigheid. In het voetgangersnetwerk dienen de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties te worden opgenomen. Het gaat dan om winkelcentra, ov-knooppunten, centrale voorzieningen (zoals een gemeentehuis, bibliotheek, zwembad, sportvoorzieningen) en basisscholen. Deze bestemmingen dienen vanuit de woonwijken door middel van centrale looproutes te zijn verbonden.

### Lopen als recreatieve bezigheid

Sporten en bewegen in recreatieve zin is een wezenlijk onderdeel van de ambities van dit mobiliteitsplan. Sporten en bewegen in de openbare ruimte omvat hardlopen, bootcamp, maar ook sociaal wandelen. Deze vormen van lopen stellen nadrukkelijk eisen aan de beleving van de looproute

## Functionele eisen voetgangersnetwerk

Voetgangers in het algemeen zijn onbeschermd en daarom kwetsbare verkeersdeelnemers. Het aantal conflictpunten met bijvoorbeeld autoverkeer dient daarom zo gering mogelijk te zijn. Langs drukke wegen zijn veilige voetpaden en oversteken vereist.

- Bereikbaarheid menselijke maat: fijnmazig netwerk, met korte en directe looproutes.
- Objectieve verkeersveiligheid: Minimaal aantal conflictpunten (en lage snelheid) met autoverkeer.
- Toegankelijkheid: toegankelijk voor mensen met een beperking.
- De intensiteit is leidend voor het ontwerp. Handhavers dienen toe te zien op obstakelvrije ruimte.
- Fysiek comfort: een comfortabele ondergrond met een goede staat van onderhoud.
- Intermodaliteit: belangrijk is de aandacht voor de knooppunten met OV en fiets etc.

## Kwaliteitseisen Bewegvriendelijke Omgeving

- Subjectieve verkeersveiligheid: zoals vermijden druk autoverkeer, hoge snelheden, onoverzichtelijke kruising.
- Sociale veiligheid: belangrijk is dat er voldoende verlichting is en levendigheid.
- Leesbaarheid: Belangrijk is dat de voetganger zich goed kan oriënteren. Dit vraagt om een overzichtelijk netwerk, waarbij landmarks belangrijk zijn, maar ook hulpmiddelen, zoals straatnaamwijzers.
- Attractiviteit: dit vraagt om een aangename omgeving met een open structuur, veel groen en een hoge kwaliteit van omliggende gebouwen.
- Levendigheid: Levendigheid is belangrijk voor sociale veiligheid, maar levendigheid op zichzelf nodigt ook uit om te lopen.



en inrichting openbare ruimte, dit wordt ook wel de beweegvriendelijke omgeving: BVO genoemd.


*Beweegvriendelijke Omgevingen (BVO's)<sup>5</sup>*

Een BVO is een openbare ruimte die mensen uitdaagt om te sporten en te bewegen. Bijvoorbeeld wandelroutes, ommetjes, hardlooproutes, skatebanen, BMX-parcoursen, 'doe-groen', beweegtuinten voor ouderen en (gezonde) schoolpleinen. BVO's dragen bij aan sociale interactie en daarmee aan mentale gezondheid en veiligheid.



<sup>5</sup> Bron: Fietsplan gemeente Ede, 2016

### 5.3 Kernopgaven en mogelijke maatregelen lopen

Lopen	Kernopgave	Mogelijke maatregel
	<i>Hoofdambitie: lopen als belangrijkste vervoerswijze op afstanden tot 1km.</i>	<i>Het realiseren van veilige, aantrekkelijke en toegankelijke looproutes in de openbare ruimte.</i>
Centrale looproutes vanaf woonzorg	1 Het toegankelijk maken van de centrale looproutes vanaf woonzorglocaties richting de centra	- De aanpak van de resterende knelpunten uit de Nota Toegankelijkheid: Oenerweg-Epe, Wilem Tellstraat-Epe en Deventerstraat-Vaassen. - Realisatie geleidemarkering in het centrum van Epe.
Dorpscentra	2 Het verbeteren van de veiligheid, aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het centrum van Epe	Nader onderzoek of de Markt/Hoofdstraat autoluw(er) e.o. kan worden ingericht en de toegankelijkheid en oversteekbaarheid kan worden verbeterd, hierbij rekening houdend met het bevoorradend verkeer.
Woonwijken	3 Lopen stimuleren door lopen voorop te stellen bij herinrichting wegen, woonstraten en bij ruimtelijke plannen	- Lopen als leidend ontwerpprincipie hanteren bij ruimtelijke plannen - Het realiseren van quick-wins ten aanzien van toegankelijkheid en ontbrekende schakels in de looproutes in woonwijken.
Scholen	4 Het realiseren van veilige schoolthuisroutes	Het uitwerken van een plan voor veilige school-thuis routes en koppelen aan gezondheid (JOGG, Daily Mile).
Openbaar vervoer	5 Looproutes verbeteren van en naar bushaltes	Realisatie van directe, comfortabele, veilige en rolstoelvriendelijke (toegankelijke) routes naar de bushaltes.
Recreatie	6 Het stimuleren van recreatief wandelen	Samen met Wandelnet en het Routebureau Veluwe het wandelnetwerk kwantitatief en kwalitatief verbeteren en in stand houden, met aandacht voor toegankelijkheid.
Oversteekplaatsen	7 Het vergroten van de oversteekbaarheid van wegen	Het toepassen van veilige voetgangersoversteekplaatsen.
Netwerk aanpak	8 <b>Stimuleren</b> lopen door gedragsbeïnvloeding: bewust worden en verleiden	Een integraal plan 'gedragsverandering' uitwerken door de koppeling te zoeken met beleidsvelden 'sport en bewegen' en 'ouderenwelzijn'.

#### ***Kernopgave 1 Het toegankelijk maken van de centrale looproutes vanaf woonzorglocaties gericht op mensen met een fysieke beperking en ouderen***

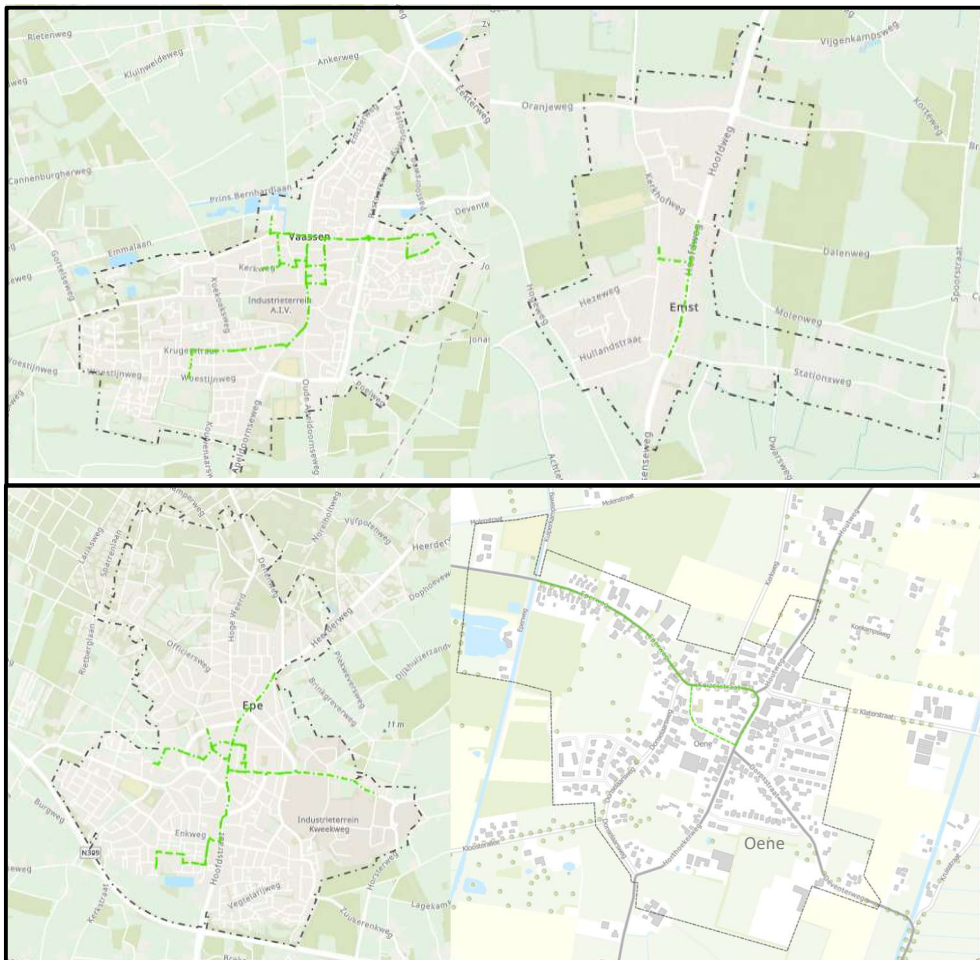
De ouderen hebben extra aandacht nodig. Ouderen blijven langer mobiel (al dan niet gebruikmakend van hulpmiddelen). Het is de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk thuis blijven wonen. Door de vergrijzing wordt deze groep steeds groter. Een toegankelijke openbare ruimte is een voorwaarde om volwaardig te kunnen participeren in de samenleving. Zo zijn zij in staat om bijvoorbeeld zelf naar het winkelcentrum te lopen om boodschappen te doen. En dit heeft ook een bijkomend positief effect op de vitaliteit als gevolg van bewegen en buitenzijn. Het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte in de gemeente Epe is ook nodig, zodat mensen met een (tijdelijke) beperking volwaardig kunnen participeren in de samenleving. Dit beleid heeft een directe relatie met het wegenbeleid (onderhoud en beheer) en het WMO-beleid van de gemeente. Bij dit laatste gaat het ook over behoud van gezondheid in kader van Algemene Dagelijkse Levensverrichtingen (ADL), behoud mobiliteit, revalidatie en sociaal contact.

In 2017 is de Nota Toegankelijkheid openbare ruimte vastgesteld. In deze nota is ingezet op de belangrijke looproutes van de woonzorglocaties voor mensen met een beperking en ouderen die

minder mobiel zijn naar de centra en in de centra zelf. In de praktijk zijn dit tevens de toeleidende looproutes ('inprikkers') naar de centra, die ook voor de wijken als geheel van belang zijn en voor de economische bereikbaarheid van de dorpscentra en de bereikbaarheid van de bewoners. Veel van de knelpunten zijn inmiddels aangepakt, door werk-met-werk te maken. Er resteert nog een aantal knelpunten, waaronder de Oenerweg in Epe, de Willem Tellstraat/Pastoor Somstraat in Epe en de Deventerstraat in Vaassen. Ook ontbreekt grotendeels geleidemarkering in het centrum van Epe. Deze knelpunten dienen te worden aangepakt.

In de Nota Toegankelijkheid zijn voor de belangrijkste woonzorglocaties de looproutes geïnventariseerd. Een recente ontwikkeling is het plan voor een woonzorglocatie aan de Burg. van Feltzlaan in Epe. De toegankelijkheid in deze omgeving is in het plan betrokken en ook binnen het mobiliteitsplan als het gaat om de grotere omgeving. Er zijn ook diverse andere vormen van zorglocaties, zoals dagbesteding. Deze worden geïnventariseerd om te bezien welke knelpunten hier liggen om ook daar de toegankelijkheid te verbeteren. Deze worden betrokken in kernopgave 3.

Onderstaand zijn de belangrijkste looproutes vanuit woonzorg-locaties naar de centra weergegeven:



**Kernopgave 2 Het verbeteren van de veiligheid, aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het centrum van Epe en Oene**

De Markt en het gedeelte van de Hoofdstraat in Epe, tussen de Markt en de Emmastraat, de Verbindingsweg en de doorsteek Gildenweg-Hoofdstraat zijn in de huidige situatie toegankelijk voor autoverkeer. De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer ligt hier relatief hoog in relatie tot de

aanwezigheid van het winkelend publiek, fietsers en horecagelegenheden met terrassen. Bovendien is er geen duidelijk onderscheid tussen rijbaan en voetgangersgebied op de Markt. Op de Hoofdstraat (tussen de Markt en de Pastoor Somstraat) conflicteert (de hoge snelheid van) het fietsverkeer soms met de voetgangers/winkelend publiek en het horecagebruik (de F50 kan voor een deel van deze fietsers een aantrekkelijk alternatief worden). Dit alles leidt tot een gevoel van onveiligheid bij sommige centrumbezoekers. Om de veiligheid, verblijfskwaliteit en toegankelijkheid te verbeteren, dient een integraal onderzoek te worden naar het autoluw(er) maken van de Markt/Hoofdstraat (bijvoorbeeld in het toeristenseizoen) inclusief een circulatieplan voor het gehele centrumgebied. Daarbij dient ook de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parkeerlocaties te worden meegenomen, de parkeerdrukverdeling en de bevoorrading van de winkels. Qua toegankelijkheid gaat het ook om (de locatie van) uitstallingen en het aanbieden van zitgelegenheden. Ook een onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het (bewaakt) fietsparkeren dient hierin een plek te krijgen.

Voor het dorp Oene moet worden onderzocht of er in de dorpskern toegankelijke voetpaden kunnen worden gerealiseerd, in plaats van de huidige rabatstroken waar ook op (mag) worden geparkeerd.

### ***Kernopgave 3 Woonwijken: lopen stimuleren door lopen voorop te stellen bij herinrichting wegen, woonstraten en ruimtelijke plannen***

#### *Lopen leidend principe bij (her)inrichting woonwijken*

Wonen is meer dan een dak boven het hoofd. Een buurt is een plek waar kinderen veilig naar school kunnen wandelen en waar ze samen kunnen spelen. Een buurt is een plek waar je gezellig een blokje om kunt wandelen of een sportief rondje kunt hardlopen. Bij de herinrichting van wegen, woonstraten en bij ruimtelijke plannen dient lopen (incl. toegankelijkheid) en de verblijfskwaliteit voorop te staan. Ook een seniorenproof ontwerp is daarbij richtinggevend.

#### *Realisatie quick-wins toegankelijkheid in woonwijken en aanleggen ontbrekende schakels in voetpaden*

Op basis van gezamenlijk overleg met vertegenwoordigers van de doelgroepen en buurtverbinders brengen we de knelpunten in beeld, zoals ontbrekende of te steile op- en afritten, maar ook ontbrekende schakels in voetpaden. Voor deze quick-wins wordt niet gewacht op een grootschalige herinrichting van de woonstraat, maar hiervoor dient een apart programma te worden opgesteld.

#### *Overhangend groen*

In woonwijken komt het voor dat er sprake is van overhangend groen van aangrenzende tuinen, door te breed uitgegroeide hagen. Dit belemmert de toegankelijkheid van de voetpaden. Hiervoor is de beleidsregel 'hinderlijke/gevaarlijke beplanting' in 2020 vastgesteld. Hierdoor is het mogelijk om hierop actie te ondernemen.

### ***Kernopgave 4 Scholen: Het realiseren van veilige schoolthuisroutes en de introductie van het verkeersveiligheidslabel***

#### *Schoolthuisroutes*

Ouders brengen in toenemende mate kinderen met de auto naar school, onder andere doordat beide ouders werken. Dit mobiliteitsgedrag voor de korte afstanden is een ongewenste ontwikkeling en dient te worden beperkt. Het autogebruik leidt tot onveilige situaties bij de basisscholen en zorgt voor een vicieuze cirkel: namelijk kinderen die wel met de fiets komen of lopend voelen zich onveilig door de aanwezige auto's, waardoor deze ouders er ook maar voor kiezen hun kinderen met de auto naar school te brengen.

Door de schoolthuisroutes in beeld te brengen (mobiliteitsscan) en samen met scholen én ouders de knelpunten en mogelijke oplossingen in beeld te brengen én hier uitvoering aan te geven, willen we het lopen en fietsen naar school veiliger maken en stimuleren. Dit vraagt om gedragsbeïnvloeding en commitment van de ouders.

Naast veiligheid gaat het bij lopen en schoolkinderen ook over gezondheid. Daarbij zijn er kansen door dit onderwerp te koppelen aan JOGG-activiteiten en routes voor de Daily Mile.

#### *Verkeersveiligheidslabel*

Op dit moment bestaat er (nog) geen Gelders verkeersveiligheidslabel voor basisscholen. Mocht hier verandering in komen, dan wil de gemeente Epe hier graag bij aanhaken.



#### ***Kernopgave 5 Het verbeteren van looproutes van en naar ov-voorzieningen (bushaltes)***

Inzet is directe, comfortabele, veilige en rolstoelvriendelijke routes naar de ov-haltes. Deze routes kunnen bijvoorbeeld ook worden gemarkeerd met stapstenen. Ook hier willen we quick-wins realiseren om de kwaliteit van de looproutes te verbeteren. Deze kernopgave willen we koppelen aan kernopgave 3 als één integraal project. Deze looproutes dienen nog te worden geïnventariseerd.

#### ***Kernopgave 6 Het stimuleren van recreatief wandelen en toegankelijke wandelroutes***

In het coalitieakkoord van de provincie Gelderland is opgenomen dat er een ruimer budget voor natuureducatie komt voor jong en oud in onderwijs en voor natuurtoerisme. Bijvoorbeeld educatieve wandel- en fietsroutes die ook toegankelijk zijn voor burgers met een beperking. Kernopgave is om samen met het Wandelnet en het Routebureau Veluwe het wandelnetwerk kwalitatief te verbeteren met aandacht voor toegankelijkheid. Met het realiseren van nieuwe gemarkeerde wandelroutes is ook terughoudendheid nodig, met name in de kwetsbare natuurgebieden. Dit is maatwerk.

#### ***Kernopgave 7 Het toepassen van veilige voetgangersoversteekplaatsen***

Om als voetganger veilig over te steken is een heldere toepassing van voetgangersoversteekplaatsen (kanalisatiestrepen of zebra-voorziening) van belang. Zebra's worden in principe alleen toegepast bij ontsluitingswegen met een grote voetgangersconcentratie, zoals bij de winkelcentra of in schoolzones. Zebra's leiden namelijk tot schijnveiligheid als er niet zeer regelmatig gebruik van wordt gemaakt. In woonwijken met zogenaamde erftoegangswegen is menging van verkeer leidend en leggen we in principe geen zebra's aan. Vaak worden zebra-voorzieningen hier als oplossing gezien, terwijl die in de praktijk slechts schijnveiligheid biedt, omdat de voetgangersintensiteit laag is. Daarnaast staat in woonwijken het verblijven centraal en is de snelheid van het autoverkeer laag (maximumsnelheid 30 km/u). We richten 30 km/uur wegen zo in dat er voldoende plekken zijn waar het veilig en gemakkelijk oversteken blijft. Dit komt de eenduidigheid voor alle weggebruikers ten goede.

#### ***Kernopgave 8 Stimuleren lopen door inrichten van Bewegvriendelijke Omgevingen (BVO's) en door gedragsbeïnvloeding: bewust worden en verleiden***

De ontwikkeling van de deze BVO-plekken in wijken en buurten is het domein van ambtenaren sport, ruimtelijke ontwikkeling, landschapsarchitecten en niet te vergeten de buurtbewoners. Bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte wil gemeente Epe de principes van de BVO inzetten. Onderstaand is een aantal potentiële routes en locaties aangegeven, die kunnen worden (door)ontwikkeld:

(Mogelijke) routes voor wandelen, hardlopen, Nordic Walking, etc.	(Mogelijke) bootcamp-locaties
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Natuurgebied achter de vogelbuurt Vaassen (tussen Kouwenaarsweg/Kortenbroekweg)</li> <li>• Wandelroute Hattumseweg, Emmalaan vanaf of naar de Cannenburch</li> <li>• Onderzoeken wandelroutes Vaassen-West en (richting) Kroondomein</li> <li>• Om het Emstergat/Kievitsveld</li> <li>• Bossen Officiersweg, Schietbaanweg en Kolthovenweg</li> <li>• Langs doorgaande wegen Epe en Vaassen (en door parken).</li> <li>• Plan voor wandelroutes/ommetjes in de wijk en verbindingsroutes vanuit dorpen naar het wandelnetwerk*</li> </ul> <p><i>* i.s.m. bewoners en buurtsportcoaches in het kader van het lokale Sport- en Beweegakkoord Epe.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veld achter de Gymzaal Oene: wordt nu gebruikt: (<a href="https://jgetfit.nl/bootcamp/">https://jgetfit.nl/bootcamp/</a>)</li> <li>• Hertenkamp bij de Zandbult in Epe</li> <li>• Veld achter de gymzaal Haverkamp en Klimtuin in Epe</li> <li>• 't Dalletje (Hoge Weerd) in Epe</li> <li>• Vegtelarijpark in Epe</li> <li>• Veld achter de Hezebrink Emst</li> <li>• Veld vogelbuurt in Vaassen</li> <li>• Veld voor de Koekoek in Vaassen</li> <li>• Veld in de Oosterhof aan de Boxhofstede</li> </ul>

Naast de inrichting van de fysieke omgeving is het belangrijk om ook in te zetten op gedragsbeïnvloeding. Doel is bewoners er bewust van te maken dat lopen veel voordelen biedt en we willen ze verleiden om te gaan lopen in plaats van de auto te nemen voor korte afstanden. We willen een integraal plan voor 'lopen en 'fiets' uitwerken, door de koppeling te zoeken met de beleidsvelden 'sport en bewegen' en 'ouderenwelzijn'. Deze kernopgave is uitgewerkt in [hoofdstuk 6](#) bij het onderdeel 'fiets'.

## 6 Hoofdstuk 6 Fietsen



### 6.1 Ambitie fiets



#### Doel 2030:

de fiets als belangrijkste vervoersmiddel binnen de dorpskernen (lokaal verkeer) en het vergroten van het fietsgebruik op de middellange afstand (o.a. forenzen)

#### Dat doen we:

door realisatie vlot en veilige fietsroute Apeldoorn-Zwolle en door verbetering kwaliteit van fietsradialen en recreatieve fietsnetwerk

#### Dit meten we:

door het uitvoeren van representatieve fietstellingen en toepassen Smart Mobility in de vorm van fietsapp

#### Waar staan we nu:

fietsgebruik in gemeente Epe voor afstanden tot 7,5 km is 33,4% (CBS 2017)

## 6.2 Kernopgaven en mogelijke maatregelen fiets

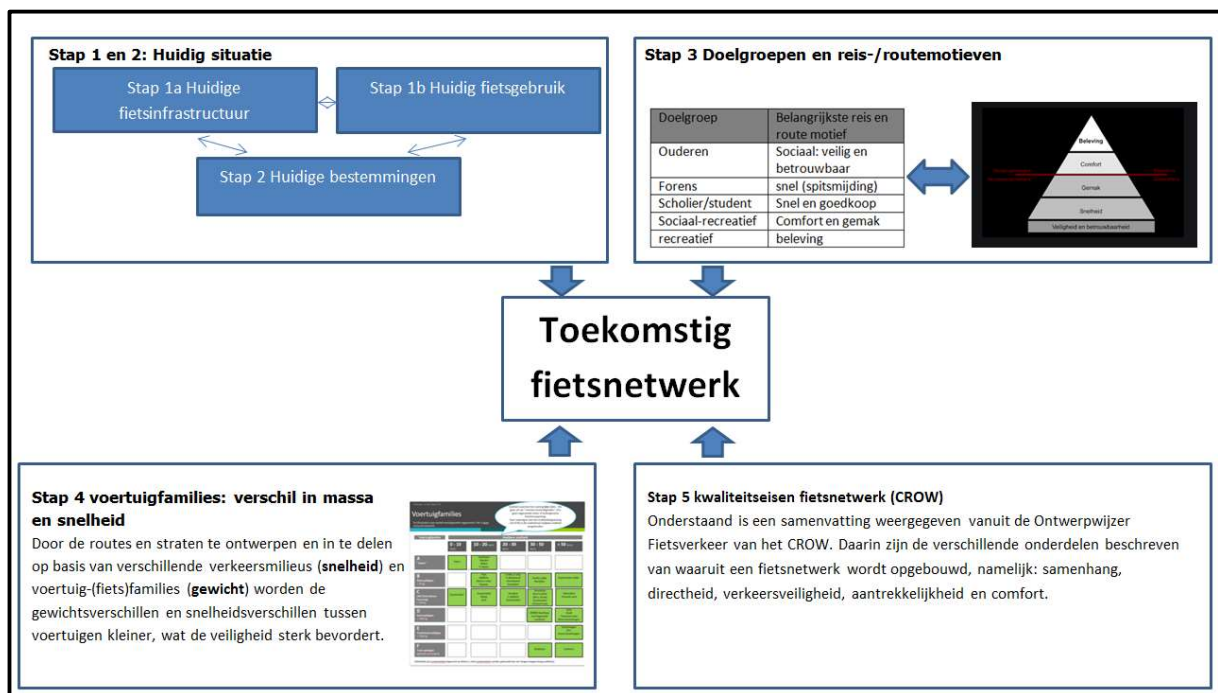
Fiets	Kernopgave	Mogelijke maatregel
	<i>Hoofdambitie: de fiets als belangrijkste vervoersmiddel binnen de dorpskernen (lokaal verkeer) en het vergroten van het fietsgebruik op de middellange afstand (o.a. forenzen)</i>	<i>De focus ligt op de realisatie van de V&amp;V-fietsroute Apeldoorn-Zwolle (F50), de toevoerroutes hiernaar toe vanuit de dorpen en wijken (feeders), de fietsradialen naar de dorpscentra, het versterken van het recreatieve fietsnetwerk en flankerende fietsmaatregelen.</i>
V&V-fietsroute	1 Inspelen op schaalvergroting fiets en versterken A50-corridor Apeldoorn-Zwolle	Realisatie V&V-fietsroute Apeldoorn-Zwolle (F50) voor o.a. woonwerk-verkeer.
Hoofd fietsnet	2 De fiets als belangrijkste vervoersmiddel binnen de dorpscentra (STOP-principe)	Ontwikkelen fietsradialen vanuit de woonwijken naar de dorpscentra in Epe en Vaassen (kwaliteit hoofd fietsnet) en realisatie van de feeders vanuit de dorpen en wijken naar de V&V-fietsroute (F50) en versterken van de interlokale verbindingen.
Buitengebied	3 Versterken recreatieve kwaliteit en natuur/ecologie	Realisatie van het recreatieve fietsnetwerk en het in stand houden, verbeteren en uitbreiden ervan.
Fiets sluisjes	4 Vergroten kwaliteit fietsnetwerk door beperkte toepassing fiets sluisjes	Een duidelijk afwegingsschema ten aanzien van de toepassing van fiets sluisjes.
Fiets bewegwijzering	5 Vergroten kwaliteit fietsnetwerk door actuele fiets bewegwijzering	Uitvoering actualisatie fiets bewegwijzering.
Fiets parkeren	6 Stimuleren fietsgebruik d.m.v. versterken fiets parkeren	Uitwerken en realisatie plan (bewaakt) fiets parkeren in de dorpscentra en op de overstappunten.
Netwerk-aanpak	7 Stimuleren fietsgebruik via bewustwording, educatie en verleiden	Opstellen Plan van Aanpak 'Gedragsverandering' (via stappenplan boodschap: openstaan, begrijpen, accepteren, willen, kunnen, doen en volhouden) en stimuleren van actieve bijdragen vanuit bedrijven/samenleving.

Om de kernopgaven 1-3 voor de fiets te kunnen verwezenlijken, is het nodig te komen tot een hoogwaardig fietsnetwerk waar deze ambities onderdeel van uitmaken. Het eerste onderdeel is daarom om het fietsnetwerk vast te stellen: welke fietsroutes maken onderdeel uit van het fietsnetwerk? En aan welke voorkeurskenmerken dienen deze fietsroutes te voldoen (onderdeel 2)? Naast het fietsnetwerk zelf zijn ook beleidskeuzes nodig ten aanzien van het fietsparkeren, de toepassing van fiets sluisjes en de fiets bewegwijzering. Deze onderdelen tezamen vormen het 'fysieke deel' van het fietsbeleid. Daarmee bedoelen we de onderdelen die in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De laatste, maar zeker niet het minst belangrijke onderdeel (4), is het stimuleren van het duurzame fietsgebruik via gedragsbeïnvloeding: bewustwording, educatie en verleiden.



### Kernopgave 1-3: Opbouw fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is opgebouwd, door als eerste stap de huidige fietsinfrastructuur en het huidige fietsgebruik in beeld te brengen. In stap 2 zijn de huidige bestemmingen (zoals sportvoorzieningen) in beeld gebracht, zodat deze ontsloten worden middels fietsroutes. Mede op basis van de belangrijkste reismotieven per doelgroep zijn de gewenste routes en inrichtingswensen bepaald (stap 3). Als vierde stap is het gewenste fietsnetwerk afgestemd op de massa en snelheid van de voertuigfamilies. Als vijfde en laatste stap is het fietsnetwerk opgebouwd vanuit de eisen zoals beschreven in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW (zie bijlage 10)<sup>6</sup>. In "[Bijlage 10 Voorkeurskenmerken en opbouw geactualiseerd fietsnetwerk](#)" vindt u een concrete onderbouwing van de opgenomen fietsroutes in het fietsnetwerk.



<sup>6</sup> Onderdelen kwaliteitseisen fietsnetwerk CROW (zie voor uitwerking

#### Bijlage 3 Beleid zichthoeken)

- **Samenhang:** de belangrijke voorzieningen, zoals centra, scholen, sportlocaties, bedrijventerreinen, OV-knooppunten, carpoolplaatsen etc. dienen verbonden te zijn binnen het fietsnetwerk.
- **Directheid:** Als de fietser over zo direct mogelijke routes kan beschikken en de automobilist moet omrijden, is de fiets sneller en daarmee aantrekkelijker, bijvoorbeeld door het aanbrengen van *autoknips* (fietsers kunnen deze barrière wel passeren, auto's niet), het instellen van *eenrichtingsverkeer* voor auto's of het realiseren van een *fietstunnel* onder een doorgaande weg.
- **Verkeersveiligheid:** door snelheid te reduceren op conflictpunten, herkenbare wegcategorieën, uniforme verkeerssituaties, scheiden massa/snelheid, conflictpunten vermijden, begrijpelijkheid, etc.
- **Aantrekkelijkheid:** de omgeving dient ruimtelijk aantrekkelijk te zijn. Dit vergroot het fietsplezier.
- **Sociale veiligheid:** Voor het gevoel van sociale veiligheid is het van belang dat fietsverbindingen voldoende zicht geven op de omgeving en op medeweggebruikers. Ook dient de fietsroute voldoende verlicht te zijn.
- **Comfort:** door: hoge bewegingsvrijheid, toegankelijkheid, gebruiksvriendelijkheid, egaal/vlak en bescherming.

Binnen het Eper fietsnetwerk zijn 9 type fietsrelaties te onderscheiden:

Niveau	Type fietsroute	Primaire doelgroep	Voertuigfamilie	Inrichtingseisen
1 Bovenlokaal: <b>V&amp;V-fietsroute</b>	V&V-fietsroute	1: forenzen, 2: scholieren	speedpedelec, e-bike, reguliere fiets, racefiets	Direct en zo min mogelijk oponthoud, breed fietspad: ook voor hogere fietssnelheden
2a Bovenlokaal: <b>Hoofd-fietsnet</b>	Interlokale fietsroutes	1: scholieren 12-18, 2: forenzen	e-bike, reguliere fiets, racefiets	Direct en zo min mogelijk oponthoud.
2b Lokaal: <b>Hoofd-fietsnet</b>	Feeders	1: forenzen, 2: scholieren	speedpedelec, e-bike, reguliere fiets, racefiets	Direct en zo min mogelijk oponthoud
2c Lokaal: <b>Hoofd-fietsnet</b>	Fietsradialen	1: basisscholieren, 2: sociaal-recreatief (winkelen) en 3: ouderen	e-bike, (e-)bakfiets en reguliere fiets	Sociaal veilig door dichte bebouwing; veilig en comfortabel door autoluwe en bredere fiets-/woonstraten (ook geschikt voor bakfiets) en een aantrekkelijke omgeving.
2d Buitengebied: <b>Hoofd-fietsnet</b>	Knooppuntennetwerk en interlokale verbindingen	1: Recreatieve fietsers	e-bike, racefiets, reguliere fiets	Aantrekkelijke omgeving en fietspaden.
3a Lokaal: <b>Basisfietsnet</b>	Fietsroutes naar sport-/OV-/cult. voorzieningen)	Scholieren 4-18, volwassenen, ouderen	e-bike, reguliere fiets	(Sociaal) veilig.
3b Lokaal: <b>Basisfietsnet</b>	Toevoerroutes naar F50	1: forenzen, 2: scholieren 3: recreanten vanaf parken/campings	Speedpedelec, e-bike, reguliere fiets	(Sociaal) veilig.
3b Buitengebied: <b>Basisfietsnet</b>	Lokale fietsrondjes	1: Recreatieve fietsers	e-bike, racefiets, reguliere fiets	Aantrekkelijke omgeving en fietspaden.

Bij een **V&V-fietsroute** wordt bewust gekozen voor een eigen herkenbare inrichting, waardoor deze zich onderscheidt van overige fietsroutes. De V&V-fietsroute is bedoeld voor fietsverkeer (primaire doelgroep: forenzen en scholieren/studenten) en is ook geschikt voor speedpedelecs. De V&V-fietsroute is breed en heeft in principe voorrang op het overige verkeer. Hierbij heeft het fietsverkeer geen of zo min mogelijk oponthoud. Fietsers kunnen op deze manier zo snel mogelijk een grote afstand afleggen.

De **interlokale verbindingen** zijn de functionele fietsrelaties tussen de dorpskernen Emst, Epe, Oene en Vaassen en de kernen die buiten de gemeente Epe zijn gelegen. De interlokale verbindingen zijn primair bedoeld voor forenzen en scholieren/studenten. Zij hebben behoefte aan veilige en directe fietsroutes. De interlokale verbindingen zijn daarom directe fietsroutes met vrijliggende fietspaden en zijn met name langs de (gebieds)ontsluitende wegen gelegen. De fietsroutes zijn niet alleen snel, vanwege de directheid van de fietsroute, maar ook vanwege de voorrang op de kruisingen, rotondes en hebben prioriteit bij verkeerslichtenregeling. In de praktijk zijn de fietspaden op de interlokale verbindingen echter relatief smal ten opzichte van de voorkeurskenmerken. Er is veelal onvoldoende ruimte, ook na reconstructie, om qua breedte te voldoen aan de voorkeurskenmerken. De interlokale fietsverbindingen zijn daarom primair alleen bedoeld voor afwikkeling van interlokaal fietsverkeer met e-bike of reguliere fiets. Het lokale fietsverkeer en andere/brede/snellere fietsvormen worden zoveel mogelijk gestimuleerd gebruik te maken van het lokale fietsnetwerk, zijnde de F50, de (mogelijke) feeders en fietsradialen.

Ambitie is om het lokale fietsverkeer (sociaal-recreatief/winkelen, maar ook basisscholieren en ouderen) zoveel mogelijk af te wikkelen via de **fietsradialen** vanuit de wijken naar het centrum. Hier wordt gebruik gemaakt van woonstraten met voldoende breedte. Voor deze doelgroepen is vooral (sociale) veiligheid en comfort/ gemak belangrijk. Er wordt gekozen voor woonstraten, omdat de voorkeur van deze doelgroepen uitgaat naar sociaal-veilige fietsroutes. Dit zijn routes die gemengd zijn met andere verkeerssoorten en functies en die zo veel mogelijk in het zicht van woningen en andere gebouwen staan. Veiligheid en comfort/gemak wordt ook bereikt door de woonstraten autoluw(er) te maken, bijvoorbeeld door het instellen van éénrichtingsverkeer of het aanbrengen van een fysieke knip en het inrichten van fietsstraten. Parkeren dient, voor zover mogelijk, buiten de rijbaan plaats te vinden. Door de fietser letterlijk en figuurlijk ruim baan te geven, hebben ook andere fietsvormen, zoals de bakfiets, voldoende ruimte om er veilig en comfortabel te fietsen. Dit kan bijvoorbeeld door de realisatie van fietsstraten, waarbij fietsers in de voorrang door kunnen fietsen. Of een fietsstraat haalbaar is dient per fietsradiaal te worden onderzocht. Als alternatief kan worden gekozen voor een fietsstraatachtige inrichting, zonder de daadwerkelijke status van 'fietsstraat'.

Hoewel (sociale) veiligheid en comfort/gemak de belangrijkste motieven zijn, kan ook de reistijdbeleving van doorslaggevend betekenis zijn om voor de fietsradiaal te kiezen qua routekeuze. Een afwisselende omgeving wordt als korter ervaren, dan bij een eentonig en 'saai' omgeving. Om een fietsroute afwisselend te houden, kan dus gezocht worden naar routes die door verschillende stedenbouwkundige omgevingen gaan, dus met verschillende bouwstijlen en/of parken. De dichtheid werkt ook positief op de reistijdbeleving.

**Feeders** vormen een snelle en directe aansluiting/toevoerroute naar de V&V-fietsroute en zijn geschikt voor hogere fietssnelheden en dus voor de speed-pedelec. De primaire doelgroepen zijn de forens en de scholier/student.

Het **lokale basisnet** binnen de bebouwde kom wordt gevormd door fietsroutes van/naar de (sport)voorzieningen én de toevoerroutes van/naar de F50. Doelgroepen voor de fietsroutes van/naar de (sport)voorzieningen zijn sociaal-recreatief verkeer en de sportende jeugd. Ook de toevoerroutes van/naar de F50 vormen onderdeel van het basisnet. Dit zijn ontsluitingsroutes van/naar herkomsten en bestemmingen rondom de F50, met name gericht op scholieren en forenzen. Beide fietsrelaties zijn (gedurende de gehele dag) minder intensief gebruikt en zijn daarom ingedeeld in het basisnet.

Het **fietsnetwerk in het buitengebied (hoofd-fietsnet)** bestaat uit de routes die zijn opgenomen in het landelijke knooppuntensysteem, de provinciale wegen, de dorpenroute, de verbinding tussen Epe-Oene en de veerpont naar Olst, de Oranjeweg (tussen Emst en Vierhouten), de Dellenweg (van Epe naar het Hertenkamp/De Dellen) en de (mogelijke) feeders naar de V&V-fietsroute en de V&V-fietsroute zelf.

Binnen het **basisfietsnet zijn in het buitengebied** de lokale fietsrondjes opgenomen, onder andere naar voorzieningen, zoals naar het Heerderstrand. Ook zijn toevoerroutes opgenomen van/naar de F50. Beide fietsrelaties zijn (gedurende de gehele dag) minder intensief gebruikt en zijn daarom ingedeeld in het basisnet.

### Recreatieve routes in het buitengebied

Recreatieve routes in het buitengebied gaan in Epe ook veel door het bos en hebben natuurlijk al een hoge belevingswaarde, maar het bos biedt ook nog ruimte om de beleving van je fietspad nog verder te vergroten. Hiernaast is een voorbeeld van nieuw aangelegde betonnen fietspad. Een minder recht pad, zorgt voor een hogere belevingswaarde.



### **Kernopgave 1-3: beschrijving fietsnetwerk**

#### *Netwerk V&V-fietsroute F50 Apeldoorn-Zwolle, (mogelijke) feeders en toevoerroutes*

Snelfietsroutes deden vanaf 2006 hun intrede in het kader van de filebestrijding door de lokale overheid. In het project 'Met de fiets minder file' en later 'Fiets filevrij'. Doel is om automobilisten die op fietsbare afstand wonen, te stimuleren om de fiets te pakken naar het werk. Ambitie is realisatie van een netwerk van snelfietsroutes die woon en werkkernen met elkaar verbinden, waarbij een fietsafstand van 15-20 kilometer reëel is. Het gaat dus om een schaa sprong van lokaal naar regionaal fietsen. De F50 vormt een essentiële schakel naast de A50 als verbinding tussen de stedelijke regio Cleantech en Zwolle-Kampen. Inzet is het verbinden van de regio Stedendriehoek (ongeveer 400.000 inwoners, +200.000 arbeidsplaatsen) met de regio Zwolle(-Kampen) (700.000 inwoners, arbeidsplaatsen +300.000). De F50 dient als duurzaam alternatief voor de A50, maar ook om de doorstroming op de A50 te bevorderen. Vanuit de regio wordt er daarom bij het rijk gelobbyd om het belang van de A50 en F50 te vertalen in concrete maatregelen en steun vanuit het Rijk.

*- Veilige mobiliteit: V&V-fietsroute biedt kansen om fietsknelpunten aan te pakken: Veilige mobiliteit is een basisvoorwaarde. Nederland is inmiddels op het gebied van verkeersveiligheid haar koppositie in West-Europa kwijt en raakt achterop. Nieuwe (e-)fietsen vragen om een hernieuwde kijk op veilige fietsinfrastructuur. Als gemeente Epe zien we met de realisatie van de V&V-fietsroute volop kansen om onveilig (ervaren) fietssituaties aan te pakken, zoals de oversteek van de Laan van Fasna, de rotonde Deventerstraat-Laan van Fasna en de oversteek met de Eekterweg.*

*- Duurzame en gezonde mobiliteit: Om te komen tot duurzame en gezonde mobiliteit willen we eerst inzetten op lopen en fietsen. Het principe is dat lopen en fietsen de meeste beleidsmatige voordelen bieden: het is kosten-efficiënt, het ruimtebeslag is beperkt, het is duurzaam en veilig, het biedt gezondheidsvoordelen, het kost de gebruiker geen/weinig geld.*

*- Door het (economisch) verbinden van bestemmingen:*

*De V&V-fietsroute Apeldoorn-Zwolle zorgt voor ontsluiting van diverse bestemmingen in beide regio's, zoals de werklocaties in Apeldoorn en Zwolle, maar ook op bedrijventerrein Eekterveld in Vaassen en Kweekweg (en VMI) in Epe. Het middelbaar beroepsonderwijs en hoger onderwijs in Apeldoorn en Zwolle worden beter bereikbaar, evenals de middelbare scholen RSGNOV in Epe en de Noordgouw in Heerde. Ook de bereikbaarheid van de toeristische bestemmingen wordt vergroot (zoals kasteel Cannenburg, paleis het Loo, Apenheul, Julianatoren etc.).*

*Ook zijn er kansen om de potentiële woningbouwlocaties Slath en Zuukerenk (ontwerp-omgevingsvisie) op een duurzame wijze te ontsluiten, door de ligging in de directe nabijheid van de F50. Ook de ontwikkeling van de woonwijk Oosterhof-zuid in Vaassen en de uitbreiding van het bedrijventerrein Eekterveld IV in Vaassen vergroten de potentie van de F50 en de F50 biedt voor deze ontwikkellocaties een duurzaam vervoersalternatief.*

*- Verbeteren leefbaarheid in dorpskernen (dorpenroute en winkelgebied Epe): In de huidige situatie ervaren de inwoners van Epe, Emst en Vaassen overlast van snelheid en intensiteit van doorgaand (vracht)verkeer. De dorpenroute tussen Epe en Apeldoorn is qua functie niet bedoeld voor regionaal (vracht)verkeer. Het regionale gemotoriseerde verkeer dient zich af te wikkelen via de snelweg A50 (de A50 heeft een nationale en regionale verkeersfunctie). Door de realisatie van*

*de V&V-fietsroute willen we automobilisten stimuleren de overstap te maken van de auto naar de fiets en daarmee de dorpenroute te ontlasten qua autoverkeer. Ook kent de Hoofdstraat-zuid in Epe relatief smalle fietspaden, maar met veel fietsgebruik. Verderop in het winkel-/horecagebied conflicteert (de hoge snelheid van) het fietsverkeer soms met de voetgangers/winkelend publiek en het horecagebruik. De F50 kan voor een deel van deze fietsers een aantrekkelijk alternatief worden.*

*- F50 als duurzaam alternatief voor A50 en als onderdeel aanpak congestie A50*

*Zoals vermeld vormt de F50 een essentiële schakel naast de A50 en dient als duurzaam alternatief, maar ook om de doorstroming op de A50 te bevorderen. Vanuit de regio wordt er daarom bij het rijk gelobbyd om het belang van de A50 en F50 te vertalen in concrete maatregelen en steun vanuit het Rijk.*

Vanaf 2015 zijn de provincie, regio Cleantech en de gemeenten Apeldoorn en Epe bezig met plannen voor de realisatie van een Vlotte en Veilige fietsroute (F50) tussen Apeldoorn en Epe. De F50 Apeldoorn-Zwolle loopt tussen Apeldoorn-Epe over het voormalige treinbaanpad (voor wat betreft het deel binnen de gemeente Epe). Ter hoogte van de Europalaan dient nog een keuze te worden gemaakt via welk tracé de F50 gaat lopen. Begin 2022 volgt naar verwachting de besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp dat is opgesteld voor dit traject.

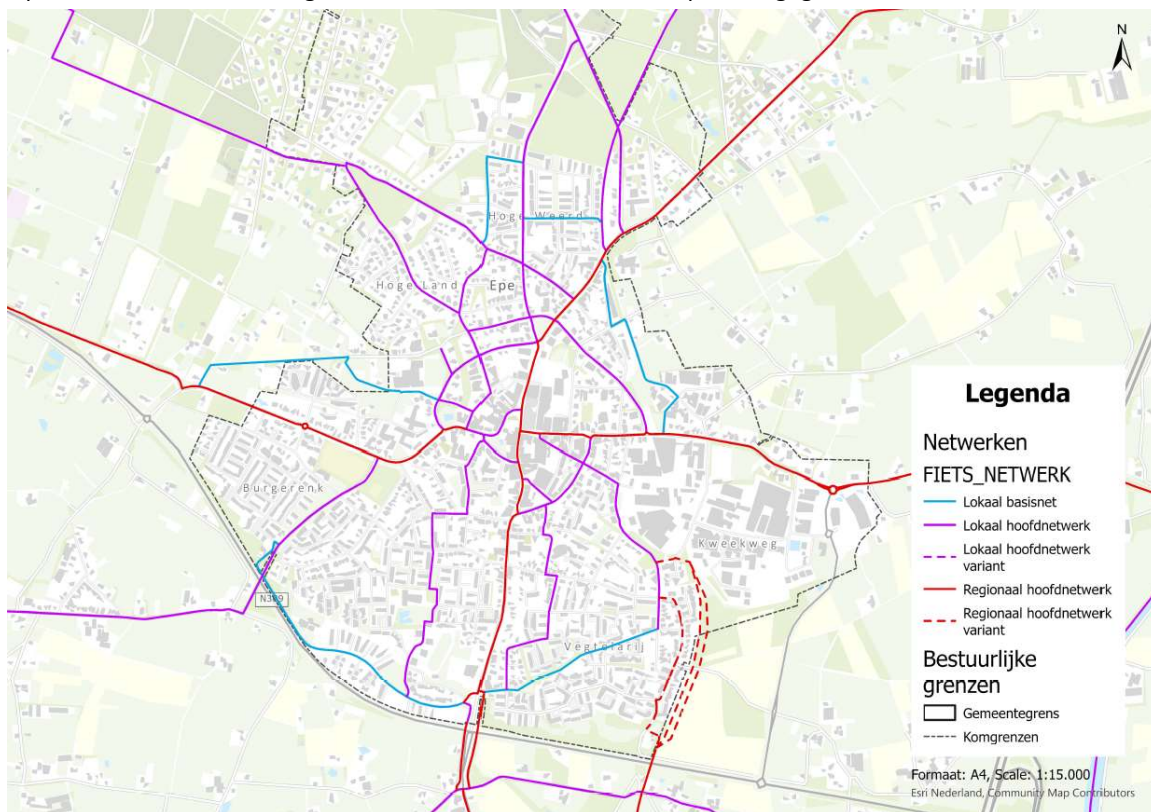
De wens is om uiteindelijk te komen tot een Vlotte en Veilige fietsroute Apeldoorn-Zwolle. In 2017 is op basis van een gemeenschappelijk onderzoek gebleken dat er in de regio Epe - Zwolle een snelle ontwikkeling is in de groei van het gebruik van de fiets. De studie van 2017 heeft aangetoond dat een hoogwaardige fietsroute tussen Epe en Zwolle kansrijk is. In 2017 is deze verkenning door het college vastgesteld en is de Raad geïnformeerd. In 2020/2021 is een eerste gemeentelijke verkenning uitgevoerd naar een Vlotte en Veilige fietsroute (F50) tussen Epe-Heerde. In 2022 wordt de regionale verkenning F50 Epe-Zwolle opgestart. Daarin worden alle mogelijke tracés onderzocht<sup>7</sup> en wordt nadrukkelijk ook de relatie gelegd met de potentiële woningbouwlocaties Zuukerenk en 't Slath. In dit project participeren de gemeente Epe samen met de gemeente Heerde en de gemeente Hattem, de provincie Gelderland en de bereikbaarheidsregio Zwolle. Daarin wordt ook de haalbaarheid verder onderzocht.

*Fietsnetwerk Epe en Vaassen*

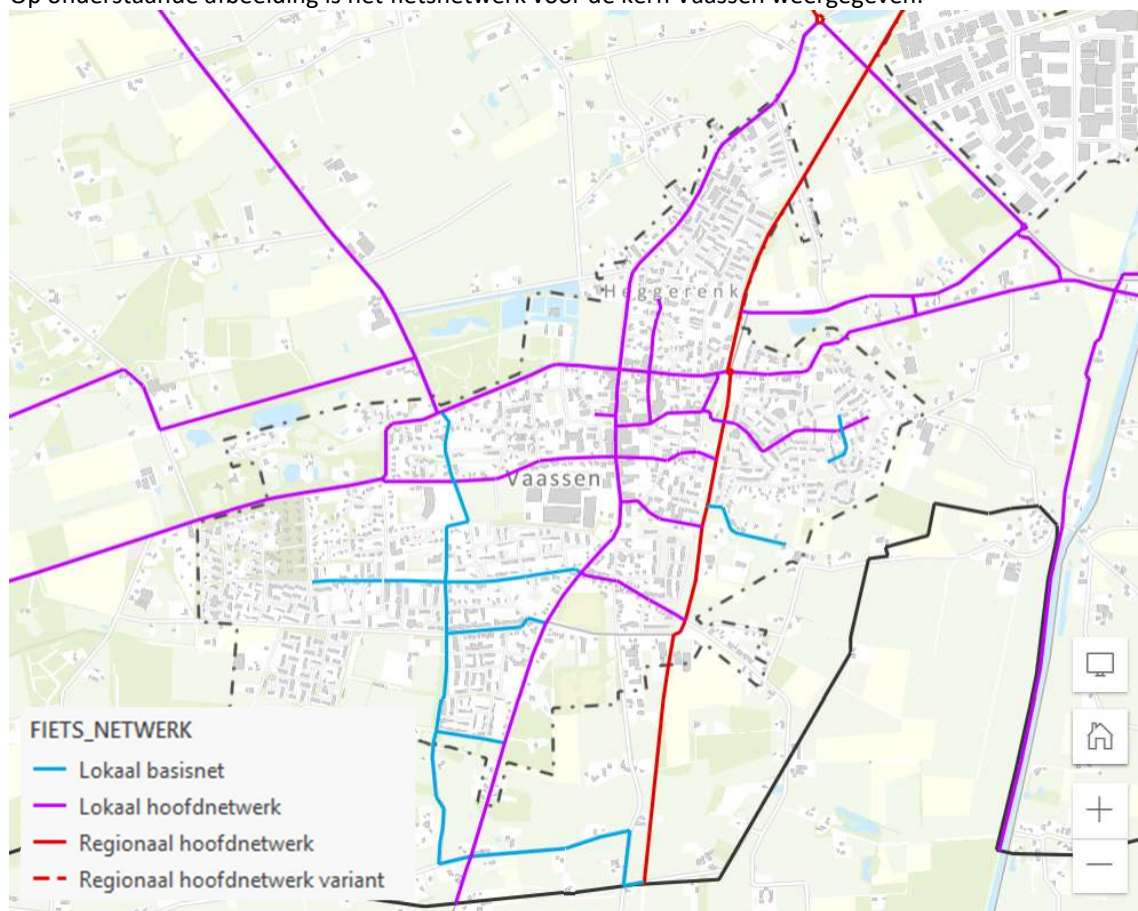
Nieuwe onderdelen in het geactualiseerde fietsnetwerk voor Epe en Vaassen zijn de realisatie van de fietsradialen vanuit de woonwijken én de F50 met de (mogelijke) feeders.

<sup>7</sup> Er zijn daarom in het gemeentelijke fietsnetwerk (blz. 38-40) nog geen potentiële routevarianten aangewezen/opgenomen.

Op onderstaande afbeelding is het fietsnetwerk voor de kern Epe weergegeven:



Op onderstaande afbeelding is het fietsnetwerk voor de kern Vaassen weergegeven:



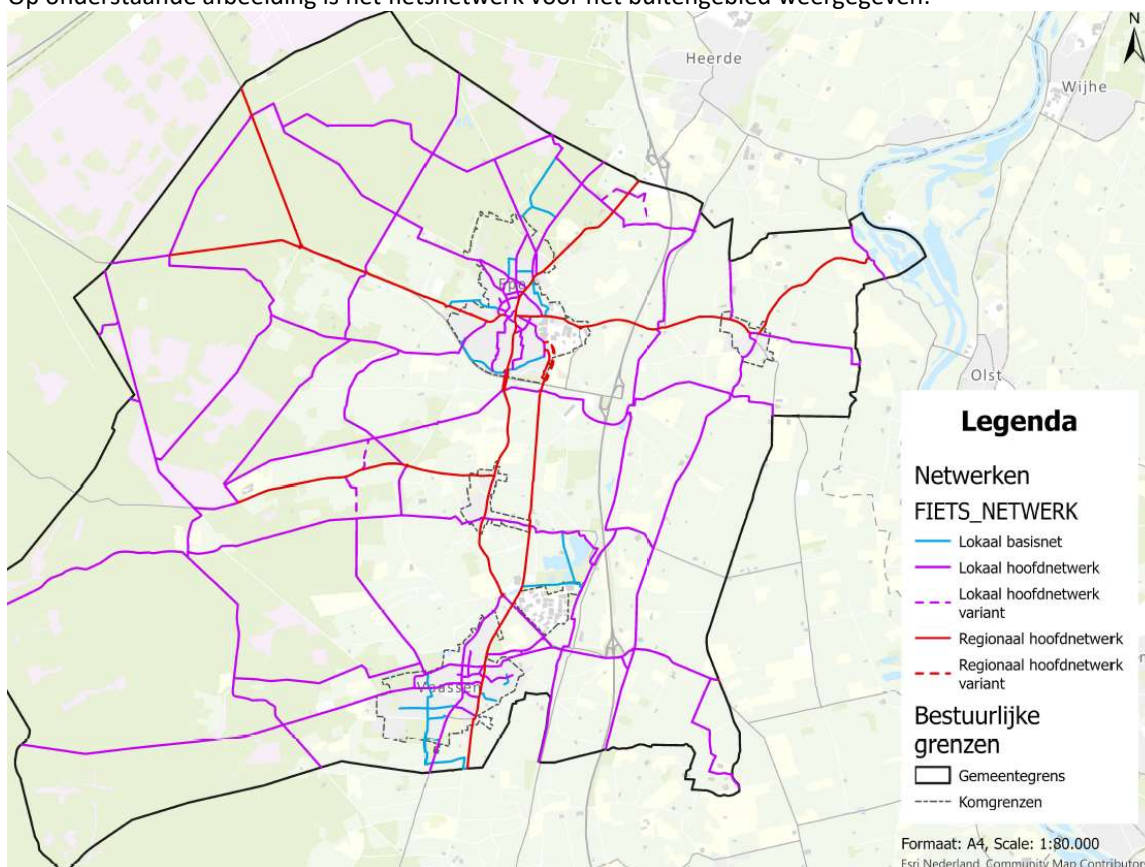
#### *Fietsnetwerk buitengebied*

Ten opzichte van het huidige fietsnetwerk in het buitengebied, zijn de volgende wijzigingen/nieuwe routes toegevoegd:

- Fietspad Vemderweg (Kanaalweg-Nieuwe Wetering). Dit fietspad wordt in 2021/2022 gerealiseerd en dient te worden opgenomen in het knooppuntensysteem.
- Onderzoek nieuw (beton)fietspad Jagtlustweg: De huidige knooppuntenroute loopt via de Officiersweg. Deze weg vervult echter een (beperkte) verkeersfunctie voor Epe-noord. Het deel buiten de bebouwde kom is mede bedoeld voor recreatief autoverkeer vanaf de campings naar de N309/A28 (de aansluitende Koekenbergweg is hiervoor geschikt gemaakt). Door een nieuwe fietsroute aan te bieden via de onverharde/semi-verharde Jagtlustweg, die parallel aan de Officiersweg loopt kunnen we het fietsverkeer scheiden van het autoverkeer op de Officiersweg. Deze nieuwe fietsroute sluit dan aan op de Burgemeester van Walsemlaan, die is opgenomen als fietsradiaal van en naar het dorpscentrum. De Jagtlustweg kan dan in plaats van de Officiersweg onderdeel gaan uitmaken van het knooppuntennetwerk,
- Voorgesteld wordt om de Weteringdijk uit het knooppuntensysteem te halen. De Weteringdijk kent lange rechtstanden, waardoor de snelheid van het autoverkeer hoog ligt. Ook betreft de Weteringdijk een landbouwroute. De route heeft landschappelijk gezien een lagere belevingswaarde, dan de twee parallelle fietsroutes langs de Veluwe dijk en Kanaalweg.
- Voorgesteld wordt te onderzoeken om de knooppuntenroute via Adelaarsdwarsweg-Adelaarsweg-Badweg-fietspad te laten lopen, zodat route nog slechts via klein deel via de Vemderweg loopt (alleen het oostelijke deel, die bovendien breder is. De Vemderweg is ook een landbouwroute.

- De huidige knooppuntenroute loopt via de Woesterbergweg. Het zuidelijke deel van de Woesterbergweg (tussen de Langeweg en de Oranjeweg) kent een smal wegprofiel en fietsers dienen gebruik te maken van de rijbaan. Het is daarom wenselijk om een nieuwe fietsverbinding tussen de Langeweg en de Oranjeweg te realiseren via de Pollenseweg, Oranjeweg, Pollenseveenweg en Hertenkampsweg naar de Hanendorperweg en deze op te nemen in het knooppuntenstelsel. De Vaassense binnenweg-Veldweg is in de huidige situatie onderdeel van het knooppuntenroutenetwerk, maar is ook een landbouwroute. Door het realiseren van de nieuwe fietsverbinding kan de knooppuntenroute van de Vaassense binnenweg-Veldweg mogelijk worden verlegd naar de Pollenseweg/Hertenkampsweg.

Op onderstaande afbeelding is het fietsnetwerk voor het buitengebied weergegeven:



**Kernopgave 1-3: Vertaling fietsnetwerk naar inrichtingseisen en knelpunten en mogelijke maatregelen**

In "[Bijlage 10 Voorkeurskenmerken en opbouw geactualiseerd fietsnetwerk](#)" zijn de voorkeurskenmerken voor het fietsnetwerk weergegeven. Op basis van de voorkeurskenmerken is te bepalen welke maatregelen nodig zijn om het fietsnetwerk toekomstbestendig te kunnen maken. In [hoofdstuk 9](#) (van knelpunten naar maatregelen) zijn de routes aangegeven waar maatregelen nodig zijn. Dit krijgt uiteindelijk een vertaling in het uitvoeringsprogramma.

Binnen de bebouwde kom wordt op de fietsradialen onderzocht of het mogelijk is om woonstraten in te richten als fietsstraat of met een fietsstraatachtige inrichting. Op de drukkeren wegen worden brede suggestiestroken toegepast. In het buitengebied geldt voor de aanleg van recreatieve fietspaden een gewenste breedte van 2,5 meter. Op fietsroutes in het buitengebied die over bestaande wegen lopen, met menging van verkeer, worden suggestiestroken van minimaal 1,5 meter breed toegepast. Op smalle(re) wegen in het buitengebied passen we kantmarkering toe. Op wegen met menging van verkeer verdient het



verlagen/beïnvloeden van de snelheid van het autoverkeer speciale aandacht. Dit geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

#### ***Kernopgave 4 Vergroten kwaliteit fietsnetwerk door verminderen toepassing fietssluisjes***

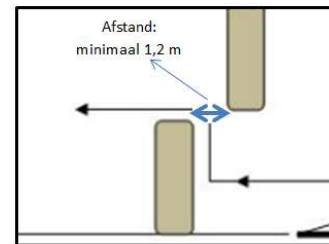
Het plaatsen van palen of sluisjes op een fietspad of een weg kunnen een effectieve manier zijn om motorvoertuigen te weren. Paaltjes en sluisjes zijn echter ook een permanente vorm van discomfort voor fietsers. Ze zijn een veelvoorkomende oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen. Een ander nadeel van paaltjes en sluisjes is dat ze ook de doorgang voor gladheidbestrijdings- en hulpvoertuigen belemmeren. Er dient daarom een integrale afweging van de nut en noodzaak en de voor- en nadelen te worden gemaakt.

#### ***Maatvoering fietspaaltjes***

Bij voorkeur plaatsen wij geen fietspaaltjes, behalve op locaties die daar vanuit verkeersveiligheid om vragen en andere alternatieven niet gewenst en/of haalbaar zijn om autoverkeer te weren. Belangrijke factor is de breedte van het fietspad ter plaatse van de paal. Voor het weren van personenauto's geldt een maatvoering van maximaal 160-180 cm tussen de palen. Het uiteindelijke ontwerp hangt ook samen met omgevingsfactoren als de aanwezigheid van een wand langs het fietspad, de dikte van het fietspaaltje, etc. Een optie is het plaatsen van flexibele palen mocht dit vanuit fietsveiligheid gewenst zijn. Bij het plaatsen van paaltjes is een goede inleiding met ribbelvormige markering nodig.

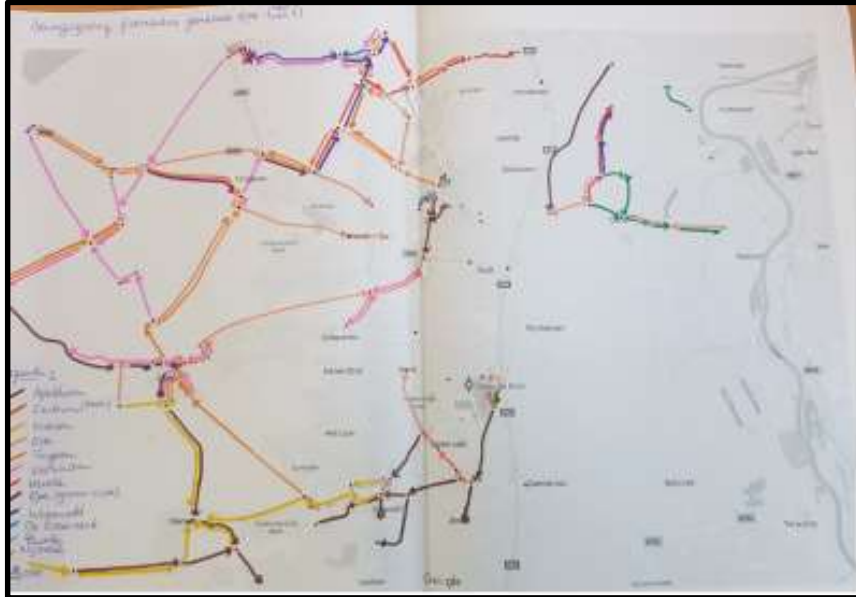
#### ***Maatvoering fietssluisjes***

Bij voorkeur plaatsen wij geen fietssluisjes, behalve op locaties die daar vanuit verkeersveiligheid om vragen, bijvoorbeeld vanwege overlast van (brom)fietsers op achterpaden of een onveilige aansluiting van het fietspad op de rijbaan. Er zijn eerst andere alternatieven afgewogen, maar deze niet wenselijk en/of haalbaar. Bij toepassing van een fietssluis is de afstand tussen de hekken gelijk/breder dan 1,20 m. Bij overlap tussen de hekken van 0,60 m dan dient de in- en uitgang ruimer dan 1,50 m te zijn. De sluisjes worden in de volgorde geplaatst, zoals weergegeven op de afbeelding. De fietssluis aan de rechterzijde van het fietspad (voor de aankomende fietser) wordt voorop geplaatst.



### **Kernopgave 5 Vergroten kwaliteit fietsnetwerk door realisatie van actuele fietsbewegwijzering**

Alle fietsbewijzering binnen de gemeente is geïnventariseerd en weergegeven in het achtergronddocument. Op de afbeelding is een voorbeeld weergegeven op welke locaties er fietsbewegwijzering aanwezig is en welke bestemmingen verwezen worden. Het gaat hierbij om de zogenaamde NBD-bewegwijzering (voorheen ANWB) en fietspadenstoelen. Inzet is om de ontbrekende fietsbewegwijzering te realiseren.



### **Kernopgave 6 Stimuleren fietsgebruik d.m.v. versterken fietsparkeren**

Om het fietsgebruik te stimuleren zijn voldoende en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk. Daarbij gaat het om de locatie, de kwantiteit (hoeveelheid) en de kwaliteit:

#### Locatie fietsparkeervoorzieningen:

- **Centrumgebied:** Het centrumgebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van verschillende functies, zoals wonen, werken, winkelen, recreëren. Binnen het centrumgebied zijn er specifieke locaties aan te wijzen die veel fietsers aantrekken, zogenaamde 'fietsmagneten'. Veel voorkomende fietsmagneten zijn bijvoorbeeld supermarkten, omdat de fiets ook dienstdoet als boodschappenkar. Bij deze specifieke locaties dienen, zowel kwantitatief als kwalitatief voldoende stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn op korte loopafstand.
- **OV-knopen (bushaltes):** De loopafstand dient kort te zijn. Ten eerste omdat de fietser op de heenweg de bus niet wil missen. Ook liggen de haltes van vertrek en aankomst niet altijd op dezelfde plek. De loopafstanden 's ochtends en 's middags kunnen daarom verschillend zijn. In meeste gevallen kiest de fietser voor de fietsparkeervoorziening die het dichtste bij de vertrekhalte ligt.
- **Attractiepunten:** dit zijn publieksaantrekkende functies, zoals een bibliotheek, een zwembad en sportvoorzieningen. Een locatie dicht bij de ingang (maximaal 50 meter) is noodzakelijk. Het is gewenst dat de fietsparkeervoorzieningen nabij publiekstreckende functies, vanwege de lange verblijfsduur, bescherming bieden tegen diefstal en vandalisme en in het zicht zijn gelegen.
- **Scholen:** Het overgrote deel van leerlingen en studenten komt op de fiets naar school. Scholen dienen daarom te beschikken over grootschalige fietsenstallingen. Een locatie dicht bij de ingang (maximaal 50 meter) is noodzakelijk. De rol van gemeente hierin is aan te geven hoeveel fietsparkeerplaatsen een school op eigen terrein moet realiseren, bijvoorbeeld bij de nieuwbouw van een school.
- **Bedrijven:** Bij bedrijven dienen voldoende stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn voor werknemers en bezoekers. Een locatie dicht bij de ingang (maximaal 50 meter) is noodzakelijk. De rol van gemeente

hierin is aan te geven hoeveel fietsparkeerplaatsen een bedrijf op eigen terrein idealiter nodig heeft, bijvoorbeeld bij de nieuwbouw of uitbreiding van een bedrijf. En hoe deze het beste ontsloten kan worden.

Fietsdiefstal is een van de belangrijkste redenen om niet de fiets te gebruiken. Onderzocht wordt **of bewaakte en/of betaalde stallingen, noodzakelijk**, wenselijk en haalbaar zijn in de dorpscentra van Vaassen en Epe. Daarbij kan ook worden gekeken of mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt kunnen worden ingezet. Een alternatieve vorm van een bewaakte stalling zijn fietskluizen ten behoeve van het parkeren van (elektrische) fietsen.

**Fietsparkeermogelijkheden voor bijzondere fietsen.** Er is een groei te zien van het aantal fietsen met afwijkende maten. Het gaat bijvoorbeeld om bakfietsen, fietsen met aanhangers en fietsen met rekken aan het stuur(wiel). Bij de bestaande fietsenstallingen is er vaak geen of beperkt ruimte voor afwijkende maten. Daarom wordt binnen de gemeente Epe bij voorkeur gekozen voor de realisatie van ruime fietsparkeervakken met een aantal fietsbeugels waar (bijzondere en elektrische) fietsen aan vast kunnen worden gemaakt. De praktijk leert dat de goedkope(re) fietsen veelal niet aan een fietsbeugel worden vastgemaakt.

#### *Kwantiteit fietsparkeervoorzieningen*

Een bezettingsgraad van meer dan 80% wordt als vol ervaren bij fietsparkeren. De CROW-leidraad Fietsparkeren hanteert daarom als norm een bezettingsgraad van 80% om te bepalen of er sprake is van een capaciteitstekort. Ook kunnen voor het bepalen van het gewenste aantal plekken de parkeerkencijfers van het CROW worden gebruikt, zoals die in de Leidraad Fietsparkeren zijn opgenomen.

Voor bestaande publiekstrekkende functies wordt een vraagvolgend beleid voorgesteld. De beheerders/gebruikers worden geïnformeerd over het belang van goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen.

#### *Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen*

De volgende kwaliteitseisen worden gesteld aan de fietsparkeervoorzieningen:

- Gebruiksgemak bij het plaatsen en vastzetten van de fiets;
- Minimale kans op schade aan de fiets;
- diefstal- en vandalismebestendigheid;
- duurzaamheid van het systeem.

In de FietsParkeur zijn deze eisen verder uitgewerkt. De stichting FietsParKeur bevordert sinds 1999 goede fietsparkeervoorzieningen (fietsenrekken, fietsenstallingen etc.). De kwaliteitseisen van FietsParKeur staan in een tweetal Normstellende Documenten. Naast de kwaliteit van de fietsparkeervoorziening zelf is sociale veiligheid een belangrijk aspect. Hierbij gaat het om voldoende overzicht, verlichting en een goed onderhouden openbare ruimte.

## **Kernopgave 7 Stimuleren fietsgebruik via bewustwording, educatie en verleiden**

### *Gemeente als werkgever en voorbeeld richting andere werkgevers*



Een van de doelen uit het Klimaatakkoord richt zich op het verduurzamen van de mobiliteit. Hierdoor wil de regering zorgen voor schonere, goedkopere en gezondere vormen van particulier en openbaar vervoer. Om dat te bereiken zijn er verschillende afspraken gemaakt. De belangrijkste (qua urgentie) is: Vanaf begin 2022 worden er in de wetgeving normen vastgelegd ten aanzien van de maximale toegestane CO2-uitstoot voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers. Dit geldt ook voor de gemeente Epe als werkgever. De gemeente beschikt al over een deels elektrisch wagenpark en (elektrische) dienstfietsen voor dienstreizen. Nieuwe mogelijkheden om ook het woonwerk-verkeer te verduurzamen, bieden de leasefiets en andere maatregelen, zoals carpoolen, thuiswerken etc. Om de kunnen fietsen van/naar het werk dienen ook de faciliteiten, zoals douchegelegenheid, aanwezig te zijn (zie ook [hoofdstuk 8](#) kernopgave 14 'parkeren centra').

Naast de gemeente Epe als werkgever en de voorbeeldfunctie, dient er (mede vanuit de regio) ook te worden ingezet op duurzaam mobiliteit bij de werkgevers binnen de gemeente Epe (werkgeversaanpak).

### *Actieplan lopen en fietsen: educatie, bewust worden en verleiden van doelgroepen*

Binnen een netwerkaanpak gaat het ook om bewustwording, educatie en het verleiden van automobilisten om te gaan lopen of fietsen. Niet alleen omdat het duurzaam is, maar ook omdat het gezond is. Hierbij is een directe koppeling te maken met het lokale Sport- en Beweegakkoord. Dit is een actieplan voor de toekomst van sporten en bewegen in de gemeente Epe. Daarin staan straks concrete afspraken: dit gaan we zó met elkaar doen. Sport en bewegen heeft een sterke link met mobiliteit: lopen en fietsen. Daarin kunnen beide beleidsvelden elkaar versterken. Vanuit mobiliteit gaat het om de aspecten fietseducatie (kunnen) en het 'aanmoedigen' (bewustwording en verleiden) van kinderen, jongeren en volwassenen om te kiezen voor lopen en fietsen in plaats van de auto. Voorbeelden van acties zijn 'campagne met de fiets naar school' en 'met belgerinkel naar de winkel'. Denk bijvoorbeeld ook aan het plaatsen van een fietsersteller langs de F50.

Er dient een gericht actieplan te worden uitgewerkt, waarbij een koppeling wordt gelegd met het akkoord Sport en Bewegen en de landelijk aanpak Jongeren op Gezond Gewicht (JOGG). Inzet van de JOGG is het creëren van een gezonde en veilige omgeving voor de jeugd (0-19 jaar) in de gemeente Epe. De regie van de lokale JOGG-aanpak ligt bij Koppel-Swoe.

## 7 Hoofdstuk 7 Openbaar vervoer



### Ambitie Openbaar Vervoer



#### Doel 2030:

vergroten van het OV-gebruik onder de inwoners van gemeente Epe met 20%

#### Dat doen we:

door het behouden en versterken van de OV-kwaliteit en regionale OV-bereikbaarheid

#### Dit meten we:

met behulp van reizigers-onderzoeken van de vervoers-bedrijven

#### Waar staan we nu:

Huidige reizigers-aantallen moeten worden opgevraagd bij provincie.

### 7.1 Ambitie: Het vergroten van het OV-gebruik

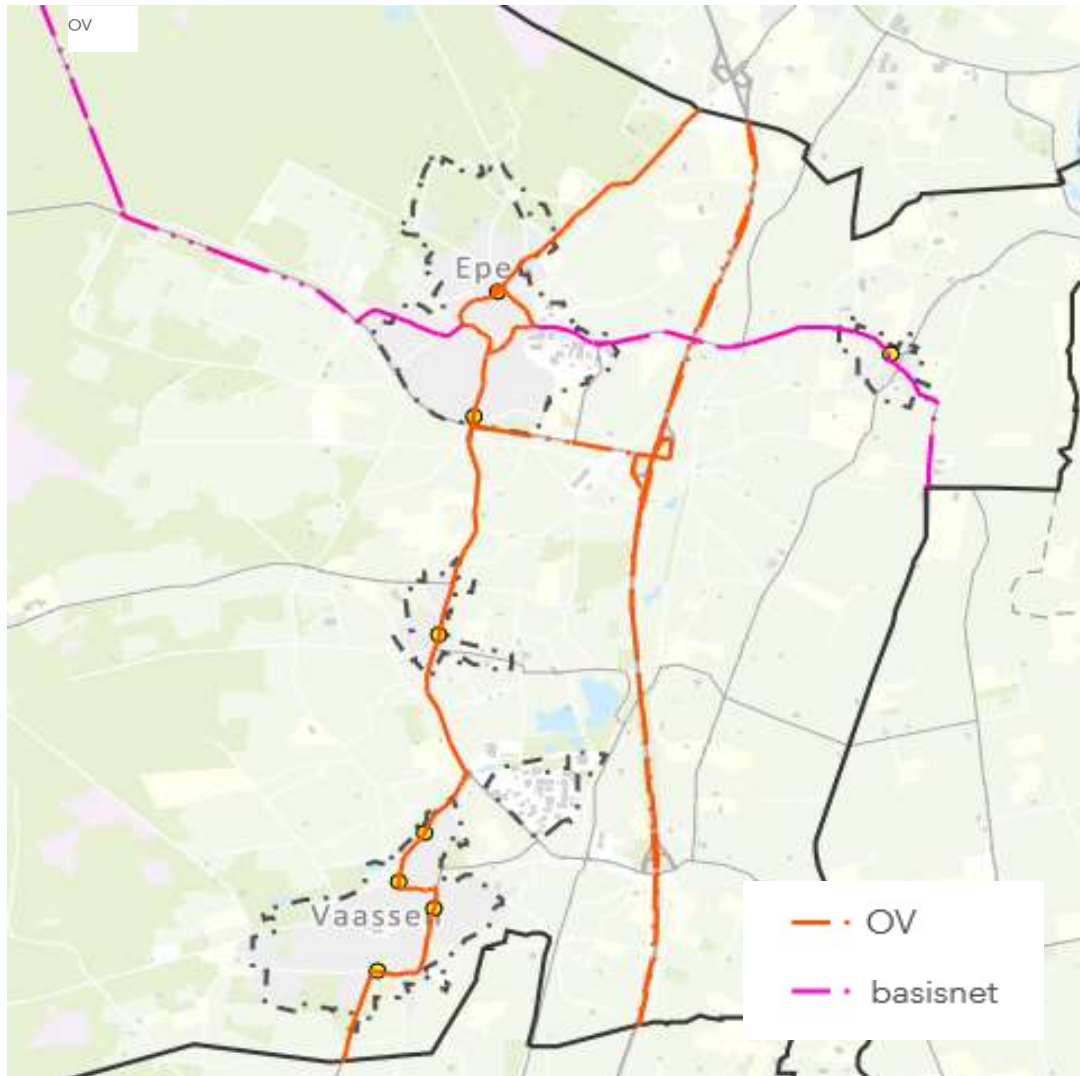
In Epe onderscheiden we vier doelgroepen waarvoor we de huidige OV-bereikbaarheid willen behouden en versterken. De werknemers maken de overstap, meer dan nu, vanuit de auto naar het OV. Hiermee ontlasten we het bovenliggend wegennet en leveren we een bijdrage aan de klimaatdoelen. Ten tweede: de ouderen stimuleren volwaardig(er) aan de samenleving deel te nemen. Ten derde het versterken van de OV-kwaliteit voor de recreatieve bezoeker, zodat we ons toeristisch profiel kunnen versterken. Ten vierde de student een goede ov-bereikbaarheid bieden, zodat ze onderwijs kunnen volgen dat zo goed mogelijk bij hun wensen aansluit.

Om de huidige OV-kwaliteit te kunnen behouden en versterken, zijn er vier speerpunten benoemd, die ook de vier lagen van het OV-netwerk vormen:


1. Hoge frequentie op de noord-zuidverbinding tussen de grote steden Apeldoorn-Zwolle en de tussenliggende kernen Vaassen, Emst en Epe.
2. Kwaliteit basisniveau op de oost-westverbinding: buslijn 170 Epe-Twello en behoud doorgetrokken buslijn Epe-'t Harde

3. Het aanbieden van een vangnet en andere vormen van mobiliteit op de locaties en tijden die niet met het openbaar vervoer bereikbaar zijn.
4. Het verknopen van het netwerk, door het aanbieden van voor- en natransportmogelijkheden.

Op onderstaande afbeelding is het OV-netwerk weergegeven:



## 7.2 Kernopgaven en mogelijkheden Openbaar vervoer

 Kernopgave	Mogelijke maatregel	
OV	1 Behoud en versterken OV-kwaliteit corridor Apeldoorn-Zwolle	Het gemeentelijk belang vertegenwoordigen bij de provincie (=concessieverlener) en zelf actief de ov-knopen versterken.
OV	2 Behoud en versterken basisnet, door behoud van de oost-west OV-verbinding (Twello-Epe-'t Harde)	Het gemeentelijk belang vertegenwoordigen bij de provincie en actief bewoners informeren over de ov-mogelijkheden: - Behoud van de ov-verbinding Epe-Twello. - Behoud van de gerealiseerde westelijke ov-verbinding Epe-'t Harde.
Andere mobiliteit	3 Uitrol andere mobiliteit/ov-vangnet	De regierol voor andere mobiliteit (innovatieve mobiliteitsdiensten) ligt bij de provincie en regio. De gemeente vervult hierin een stimulerende en faciliterende rol (o.a. deelfietsen en deelauto's).
Laagdrempeligheid OV	4 Inzetten op laagdrempelig openbaar vervoer	De regierol voor (de laagdrempeligheid van) het openbaar vervoer ligt bij de provincie. De gemeente wil een faciliterende rol vervullen tussen de bewoners/lokale organisaties om de laagdrempeligheid van het openbaar vervoer te verlagen.
Knopen	5 Versterken van de knopen ('first-and-last-mile')	De knopen in de mobiliteitsnetwerken zijn de locaties waar wordt overstapt van vervoersmiddel (bijv. fietsparkeren bij bushaltes). Inzet is het opstellen en realiseren van een 'plan overstappunten'. Dit heeft een directe relatie met kernopgave 3.

### ***Kernopgave 1 Behoud en versterken OV-kwaliteit corridor Apeldoorn-Zwolle***

De sterke OV-lijn vormt een hoogwaardige verbinding tussen de gemeente Epe en de steden Apeldoorn en Zwolle. Behoud van de OV-kwaliteit is daarom uitgangspunt in combinatie van het verleiden van de doelgroepen om overstappen vanuit de auto naar het openbaar vervoer. In de huidige situatie is er bij de bushaltes in Vaassen en Epe sprake van een groot aantal in- en uitstappers. Dit leidt nu tot capaciteitsproblemen qua fietsparkeren. Het verbeteren van de haltevoorzieningen en het aanbieden van andere voor- en natransportdiensten is daarom nodig (zie ambitie 4).

### ***Kernopgave 2 Behoud en versterken basisnet, door realisatie van een oost-west OV-verbinding***

Qua oostwestverbinding beschikte de gemeente Epe (tot december 2020) alleen over een oostelijke verbinding tussen Epe-Oene-Twello. Deze busverbinding heeft de afgelopen jaren onder druk gestaan, vanwege beperkt gebruik. De buslijn wordt onder andere gebruikt door studenten van/naar Deventer en het AOC in Twello. Een westelijke OV-verbinding ontbrak. Daarom is onderzocht of het haalbaar is om een westelijke busverbinding (Epe-Nunspeet of 't Harde) te realiseren vanuit Epe. Uit de haalbaarheidsstudie die is uitgevoerd, bleek er voldoende potentie te zijn voor een westelijke OV-verbinding Epe-Nunspeet/'t Harde. Inmiddels rijdt er een nieuwe (doorgetrokken) buslijn Twello-Epe-'t Harde. Deze rijdt gedurende de noodconcessie vanaf 14 december 2020 gedurende twee jaar vanuit Epe door naar 't Harde. De keuze voor 't Harde in plaats van Nunspeet is een logische, zeker in het licht van de koppeling met de trein. Het treinstation 't Harde is ten opzichte van Nunspeet gunstiger gelegen qua reistijd. Ook is het voor Keolis essentieel dat de dienstregeling is in te passen binnen een haalbare dienstregeling en een goede koppeling met de treintijden. Belangrijk als gemeente is om onze inwoners te informeren over de mogelijkheden en voordelen om met deze busverbinding te reizen, om ook zo het gebruik te stimuleren (bewustwording en verleiden). Zo zijn inwoners met de nieuwe buslijn per OV een kwartier sneller in Amersfoort.

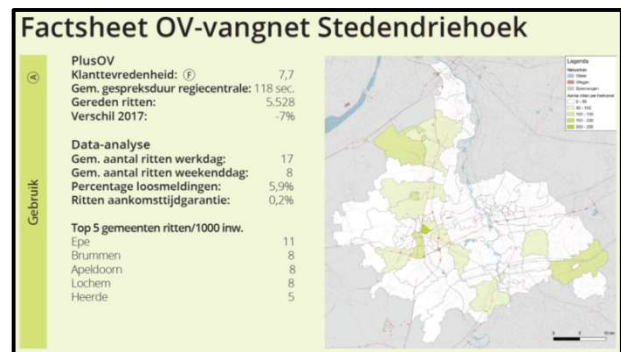
Het is een wens om te onderzoeken of het haalbaar is om de buslijn naar 't Harde via Wissel en daar aanwezige parkeren te laten rijden. Hiermee vergroten we de recreatieve bereikbaarheid. Dit geldt ook voor de locaties nabij rotonde Tongeren en aan de voet van de Knobbel. Realisatie van bushaltes op deze locaties schept wandelmogelijkheden.

### **Kernopgave 3 Uitrol andere mobiliteit/ov-vangnet**

De regierol voor 'andere mobiliteit' en het 'OV-vangnet' ligt bij de provincie/regio. Wij willen graag een faciliterende rol vervullen bij de realisatie van andere mobiliteit en een actieve rol vervullen om het gebruik stimuleren.

#### *Andere mobiliteit*

Bij andere mobiliteit moet bijvoorbeeld worden gedacht aan (elektrische) deelauto's. De regierol voor Andere Mobiliteit ligt bij de provincie/regio. Belangrijke keuze die de provincie gemaakt heeft is om 'Andere Mobiliteit' geen onderdeel te laten uitmaken van de ov-concessie. Hierdoor ontstaat ruimte voor marktpartijen en samenleving om een nieuw vervoersaanbod te introduceren naast het ov-lijndienstvervoer. De provincie wil hierbij intensief samenwerken met de Cleantech-regio, om een goede afstemming met het gemeentelijk vervoer tot stand te brengen. Als er geen bedrijfsmatige uitrol van deelauto's mogelijk is, kan worden ingezet op het promoten van particuliere deelauto's (customer to customer (zie [www.ritjeweg.nl](http://www.ritjeweg.nl))). Belangrijk is om hier op regionaal niveau samen te werken.



#### *OV-vangnet*

Het uitgangspunt is dat er een OV-vangnet is voor de reiziger wanneer openbaar vervoer en andere vormen van Andere Mobiliteit niet beschikbaar zijn. In de gemeente Epe blijkt dat inwoners relatief veel gebruik maken van het OV-vangnet. Een mogelijke verklaring is de afwezigheid van regulier openbaar vervoer en/of het ontbreken van een sociaal netwerk waarop kan worden teruggevalen. De provincie is momenteel bezig met de nieuwe aanbesteding van haltetaxiRRReis.

## **Per 1 januari 2022 haltetaxiRRReis in Gelderland**

*HaltetaxiRRReis* is een deeltaxi die straks rijdt van bushalte naar bushalte in gebieden waar geen openbaar vervoer rijdt. Daarnaast reis je straks met *haltetaxiRRReis* van bushalte naar bus- en/of treinstation binnen een straal van 15 km op tijdstippen dat de (buurt)bus niet meer rijdt. Vanaf het bus-of treinstation kan dan de reis worden vervolgd.

Je kunt ook met *haltetaxiRRReis* reizen als je in een rolstoel zit en met het openbaar vervoer kunt reizen.

Omdat *haltetaxiRRReis* niet volgens een dienstregeling rijdt, moet je deze vooraf reserveren. Reserveren kan straks eenvoudig via de reisplanner op deze website, in de *RRReis* app of telefonisch. *HaltetaxiRRReis* maakt gebruik van duurzaam elektrisch aangedreven voertuigen. Over het algemeen zijn dit personenauto's. Het kan zijn dat je de *haltetaxi* deelt met een andere passagier.

Het komende jaar bepaalt provincie Gelderland via een aanbesteding welk taxibedrijf en/of welke taxibedrijven vanaf januari 2022 *haltetaxiRRReis* gaan rijden. Daarna wordt duidelijk hoe *haltetaxiRRReis* precies werkt. Hierover vind je dan meer informatie op deze site.



#### **Kernopgave 4 Inzetten op laagdrempelig openbaar vervoer**

Voor mensen met een beperking blijft de mentale drempel om van het openbaar vervoer gebruik te maken vaak groot. Om hen te helpen minder afhankelijk te zijn van doelgroepenvervoer en andere persoonlijke vervoershulp, kan extra hulp nodig zijn. In de provincie Gelderland, waaronder ook in de gemeente Epe, worden daarom OV-ambassadeurs ingezet via informatiebijeenkomsten, inloopspreekuren, proefreisjes, telefonische spreekuren. Daarnaast komen er ook steeds meer innovatieve projecten, zoals inzet van apps en technische middelen, om de laagdrempeligheid te vergroten. Dit dient vanuit de provincie Gelderland, als concessieverlener, te worden gecoördineerd. Als gemeente willen we hierin een faciliterende en stimulerende rol vervullen richting onze inwoners en belangenorganisaties én hiervoor aandacht vragen bij de provincie Gelderland.

#### **Kernopgave 5 Versterken van de overstappunten ('first-and-last-mile')**

Er ligt een sterke autocorridor A50 Apeldoorn-Zwolle (maar er is sprake van toenemende congestie!). Er is een sterke OV-lijn Apeldoorn-Zwolle (Veluwelijn). Daarop aansluitend zetten we in op realisatie van de V&V-fietsroute Apeldoorn – Zwolle (F50). Belangrijk is om de verschillende verbindingen (A50, Veluwelijn en V&V-fietsroute) tussen Apeldoorn-Zwolle op strategische punten met elkaar te verknopen, door middel van overstappunten. Zo kan er maatwerk worden geleverd aan de gebruiker met een complete deur-tot-deur verplaatsing.

Een overstappunt is een locatie waar voorzieningen worden aangeboden om over te stappen van vervoersmiddel (lopen, fiets, auto en openbaar vervoer) Daarmee vallen ook carpoolplaatsen en bushaltes onder de term overstappunt. Benamingen als carpoolplaats (auto>auto), Park + Bike (auto>fiets), Park + Walk (auto>lopen) worden daarmee overbodig.

Op de overstappunten kan op de juiste locatie, op het juiste tijdstip, de meest passende vervoersvorm worden aangeboden. Daarbij gaat het ook om andere vormen van vervoer, zoals een deelauto, deelfietsen en oplaadpunten voor elektrische voertuigen en het aanbieden van parkeergelegenheid voor de overstap. Essentieel bij de realisatie van overstappunten is de herkenbaarheid en eenvoud van overstappunten (wat is het? Hoe werkt het? Wat mag de klant verwachten?)

##### **Wat is het?**

- Algemene informatie over overstappunten via publiciteit en marketing
- Herkenbaarheid: één eenvoudige huisstijl

##### **Hoe werkt het?**

- Duidelijkheid: één stappenplan, overal toepasbaar

##### **Wat mag de klant verwachten?**

- Borging van de veiligheid en kwaliteit



De 'M' als toonbeeld van herkenbaarheid en eenvoud.

Onderstaand is een overzicht en indeling gemaakt van de diverse overstappunten:

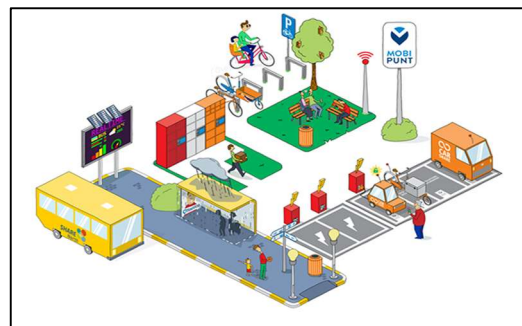
Type overstappunt	Welke overstap?	Welke primaire doelgroep?	Welke locaties?	Gewenste inrichting
Mobipunt	Fiets of andere vervoersvormen > bus en v.v.	Forenzen, (sociaal)-recreatief, toeristen	- locatie Epe-centrum (met overstapmogelijkheid op andere buslijn) - locatie Vaassen: Dorpsstraat Vaassen (i.c.m. recreatiemogelijkheden)	- Parkeergelegenheid - Oplaadpunten e-voertuigen - deelauto en/of deelfietsen - Voldoende fietsparkeren (incl. fietskluisen) - Comfortabele wachtvoorziening en dynamische reisinformatie
Grotere bushaltes	Lopen/fiets > bus en v.v.	Forenzen, studenten, (sociaal)-recreatief, toeristen	OV-lijn 202/203	- Voldoende fietsparkeren (incl. fietskluisen) - Comfortabele wachtvoorziening en dynamische reisinformatie
Kleinere bushaltes	Lopen/fiets > bus en v.v.	Forenzen, studenten, (sociaal)-recreatief, toeristen	Bushaltes langs buslijn 170 (Twello-Epe-'t Harde)	- Voldoende fietsparkeren - Op de drukker bushaltes: wachtvoorzieningen (en andere vormen van vervoer in de kernen Emst en Oene).
Park+Bike	Auto > fiets	(Sociaal)-recreatief, toeristen	Nader te onderzoeken	Nader te onderzoeken
Carpool	Fiets/auto > auto	Forenzen	A50 (afslag Vaassen/Terwolde)	- Veilige parkeermogelijkheid - Veilige toeleidende fietsroute en - voldoende hoogwaardige fietsparkeer- en wachtmogelijkheden

### Mobipunten

Mobipunten passen binnen het beleidsdoel van de provincie Gelderland om te komen tot een efficiënter OV (geen lege bussen), met maatwerk in het landelijk gebied, ter ontlasting van de verkeers- en

leefbaarheidsproblematiek binnen dorpscentra én het stimuleren van een duurzaam mobiliteitsgedrag. Met name de bushaltes langs de buslijn Apeldoorn-Zwolle (Veluwelijn) bieden hiervoor kansen. In Epe liggen functioneel gezien vooral de kansen bij de bushalte Epe-centrum. Hier kan een koppeling worden gemaakt tussen recreatief/toeristisch verkeer en de aanwezige horeca in het centrum. Ook is deze bushalte een ov-knoop met overstap vanaf de Veluwelijn op buslijn 170 naar

treinstation 't Harde en Twello (en v.v.). In Vaassen liggen de meeste kansen voor een mobipunt bij de bushalte Vaassen Dorpsstraat. Hier kan de koppeling worden gelegd met recreatief/toeristisch verkeer, het centrum, de Cannenburch en het achterliggende bosgebied.



### *Grotere bushaltes*

De andere belangrijke bushaltes langs de Veluwelijn zijn in Epe: bushalte Klaarbeek en de Jorisweg/Korte Kuipersweg, in Vaassen: Oosterhof, Apeldoornseweg en Emsterweg en in Emst: de Hoofdweg. Het versterken van de knoofunctie biedt ook hier kansen. Daarbij begint het met het aanbieden van voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen. Hiermee willen we een brede doelgroep bedienen: forenzen, studenten, (sociaal-)recreatief verkeer en toeristen.

### *Kleinere bushaltes*

Ook bij de drukkere bushaltes langs de buslijn 170, kan de knoofunctie worden versterkt, door het aanbieden van fietsparkeren of andere vormen van vervoer (bijvoorbeeld een deelauto). In Oene lijkt de bushalte Dorpsstraat kansrijk als een centrale centrumvoorziening. Hiermee willen we een brede doelgroep bedienen: forenzen, studenten, (sociaal-)recreatief verkeer en toeristen.

### *Park+Bike*

P+B faciliteiten zijn overstappunten waar reizigers hun auto kunnen parkeren en hun reis voort kunnen zetten met de fiets. De fiets is op korte afstanden relatief snel en biedt in vergelijking met het huidige openbaar vervoer in veel gevallen meer vrijheid en flexibiliteit. Bestemmingen dienen op maximaal 2,5 à 3 km van het P+B terrein te liggen. Park+Bike kan breed worden ingezet, enerzijds aan de rand van de dorpskernen, ter ontlasting van de parkeerdruk, leefbaarheid en veiligheid in de dorpscentra. Doelgroepen zijn dan toeristen, maar ook bijvoorbeeld werknemers uit het centrum, die het laatste deel van de verplaatsing per fiets afleggen. Verder kan Park+Bike worden ingezet als een toeristisch overstappunt richting de Veluwe bosgebieden en/of IJsselvallei.

### *Carpool*

Bij de A50 afslag Vaassen/Terwolde is een carpoolterrein gelegen. Primaire doelgroep is de forens. Vanwege toenemende congestie op de A50 en om duurzame mobiliteit te stimuleren, dient het carpoolen te worden gestimuleerd. Het is essentieel om voldoende parkeergelegenheid, wachtvoorzieningen en stallingsvoorzieningen aan te bieden. Ook dient er een veilige fietsroute vanuit en naar Vaassen te worden gefaciliteerd.

Ook zijn er mogelijke locaties waar potentie is voor een carpoolplaats. Dit is ten eerste een mogelijke locatie ter hoogte van afslag Epe-zuid/N309. Daarnaast kan het transferium Horsthoek in Heerde als carpoolplaats (beter) worden benut voor inwoners van Epe-noord.

## 8 Hoofdstuk 8 Auto- en vrachtverkeer



### Ambities auto- en vrachtverkeer



#### Doelen 2030:

waarborgen bereikbaarheid dorpscentra via de inprikkers en de bedrijventerreinen

verminderen doorgaand (vracht)verkeer door de dorpskernen

verbeteren van de leefbaarheid in woonwijken



#### Ambitie 2030:

parkeerdruk in dorpscentra op zaterdag en marktdag maximaal 85%

aandeel vrachtverkeer op dorpenroute minder dan 2,5%

in woonwijken is de maatgevende snelheid onder 40 km/uur en intensiteit onder 2.500 mvt



#### Dit meten we:

door het uitvoeren van parkeeronderzoek

door uitvoeren verkeers-tellingen

door uitvoeren verkeers-metingen



#### Waar staan we nu:

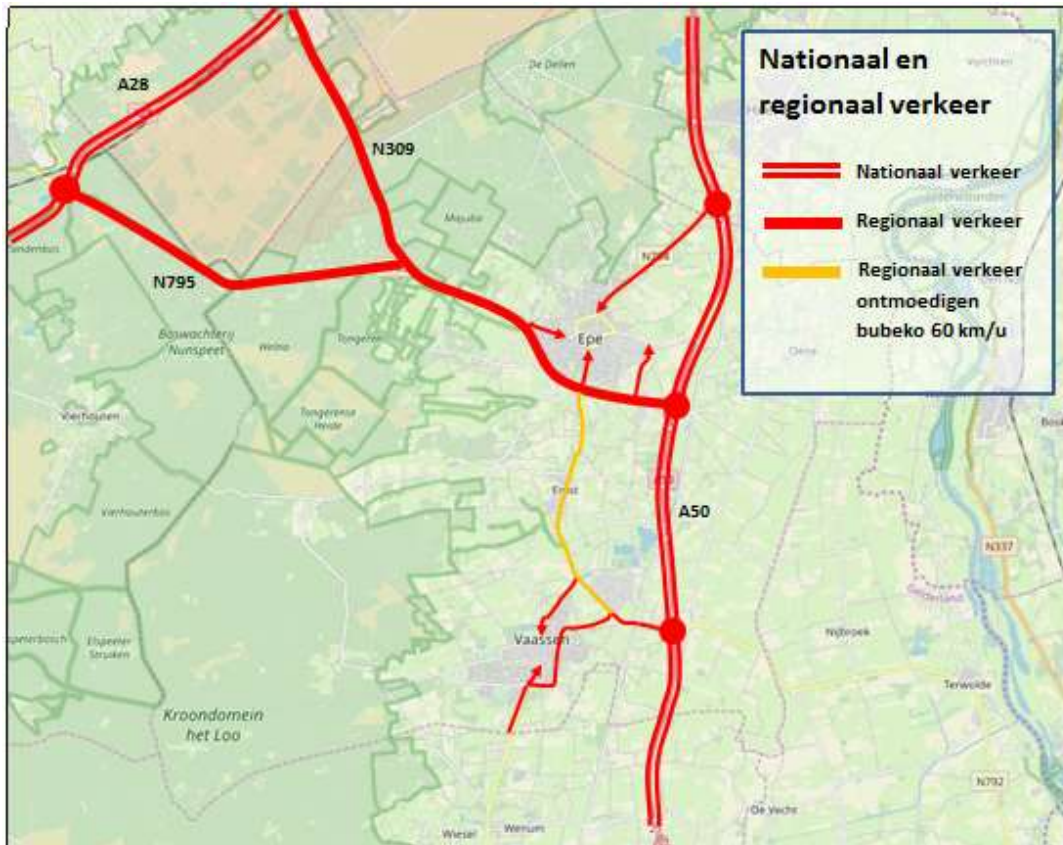
parkeerdruk Epe zaterdag en marktdag 2021: is nu maximaal 80% (op marktdag in kernwinkelgebied 91%)

aandeel vrachtverkeer dorpenroute 5%

op diverse straten komt de maatgevende snelheid boven de 40 km/u

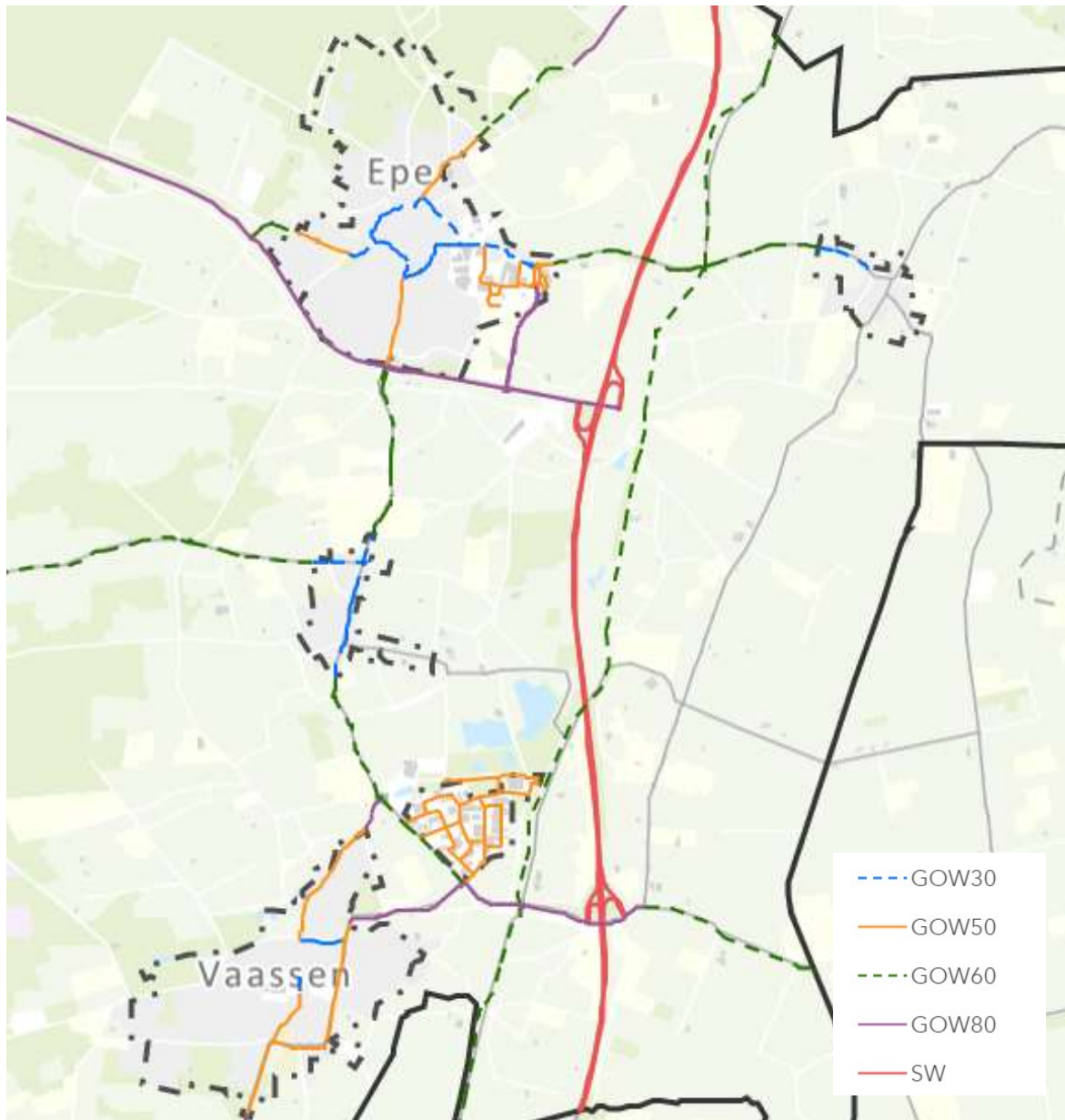
## 8.1 Ambities auto- en vrachtverkeer

Voor logistiek verkeer en forenzen is het belangrijk dat de gemeente goed bereikbaar is met de auto, via het bovenliggend wegennetwerk. Zo moet de gemeente Epe goed bereikbaar blijven via de A50 van/naar Zuid- en Oost-Nederland, via de N795 van/naar de Randstad en via de N309 van/naar noordwest-Veluwe en Flevoland. Het optimaal bereikbaar houden van het bovenliggend wegennet doen we door ons gezamenlijk als regio Cleantech in te zetten (richting het Ministerie) op het beter benutten van de bestaande infrastructuur en het verleiden van bewoners, forenzen en bezoekers om gebruik te maken van duurzame alternatieven.



Op het gemeentelijke wegennet is het hoofddoel het waarborgen van de autobereikbaarheid van de dorpscentra via de (centrum)inprickers. Dit is belangrijk voor regionale bezoekers, voor inwoners uit het buitengebied. Het logistiek verkeer dient op een vlotte en veilige manier via toevorroutes het bedrijventerrein te kunnen bereiken. Tegelijkertijd is het ontmoedigen van doorgaand (vracht)verkeer door de dorpskernen en het verbeteren van de leefbaarheid in woonwijken onderdeel van de ambities. Deze doelen worden uitgewerkt door het opstellen van een wegencategorisering, waarmee onderscheid wordt gemaakt in wegen en routes met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie. Deze wegencategorisering vormt de basis voor de bereikbaarheid van het auto- en vrachtverkeer. Op de afbeeldingen van de wegencategorisering zijn de inprickers naar de centra en de toevorroutes richting bedrijventerreinen zichtbaar. Deze zijn als gebiedsontsluitingswegen gecategoriseerd. De meeste andere wegen zijn erftoegangswegen. Op dit type wegen staat het verblijven en het bereiken en verlaten van bestemmingen centraal.

Op onderstaande afbeelding is de wegcategorisering weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt in stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW). Bij gebiedsontsluitingswegen maken we onderscheid in wegen waar een maximumsnelheid van 80, 60, 50 en 30 km/u geldt:



## 8.2 Kernopgaven en mogelijke maatregelen

	Kernopgave	Mogelijke maatregel
Nationaal	1 Verbeteren doorstroming A50	- Via realisatie flankerende maatregelen (o.a. V&V-fietsroute-Apeldoorn-Zwolle F50) - Dosering A50 door realisatie verkeerslichten bij op- en afritten A50 - Mogelijkheden voor inzet ITS verkennen (via regio).
Provinciaal	2 Behoud kwaliteit N795 (verbinding Epe via A28 naar de Randstad)	Deze weg vormt een essentiële economische verbinding tussen Epe en de A28/Randstad. Inzet is behoud van de huidige functie en maximumsnelheid.
Provinciaal	3 Behoud kwaliteit N309 (verbinding tussen A50 en de noordwest-Veluwe en Flevoland)	Deze weg vormt een belangrijke verbinding tussen A50 en de noordwest Veluwe en Flevoland. Inzet is behoud van de functie en maximumsnelheid (van 80 km/u), inclusief het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de kruisingen (zie ook kernopgave 1).
	N792	Inzet is behoud van de bestaande functie en maximumsnelheid op trajectniveau. Knelpunt qua veiligheid zijn de kruisingen met de op- en afritten van de A50 en de fietsoversteek nabij de Geerstraatschool/Weteringdijk. Ook de veiligheid voor fietsers langs deze weg blijft een aandachtspunt.
Lokaal	4 Autobereikbaarheid waarborgen voor regionale bezoekerscentrum Epe en Vaassen.	Het optimaal inrichten van de vier 'inprikkers' naar het centrum van Epe en de drie 'inprikkers' naar het centrum van Vaassen om de autobereikbaarheid en veiligheid te waarborgen. Op alle overige wegen is/wordt de maximumsnelheid (verlaagd naar) 30 km/u.
Lokaal	5 Ontmoedigen doorgaand (vracht)verkeer op dorpenroute en door kernen Epe, Emst en Vaassen	Het verlagen van de maximumsnelheid op de 'dorpenroute' en specifiek het deel Eperweg (tussen Epe en Emst) naar '60-km/u' met als functie een GOW-.
Lokaal	6 Verbeteren veilige mobiliteit via risico-gestuurde aanpak	Het opstellen van een maatregelenpakket voor de veiligheidsknelpuntenlijst binnen het autonetwerk.
Lokaal	7 Verbeteren leefbaarheid in verblijfsgebieden door het tegengaan van sluipverkeer.	Realisatie verkeerscirculatieplan voor de Schietbaanweg e.o. en het verkeerscirculatieplan voor de Lange Veenteweg e.o. en het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar verkeerscirculatie in relatie tot de doorsteek Pastoor Somstraat.
Lokaal	8 Het optimaal en veilig faciliteren van het landbouwverkeer	Het aanwijzen en realiseren van landbouwroutes (voor steeds breder wordende voertuigen) en het optimaal/veilig inrichten van deze landbouwroutes, met aandacht voor de veiligheid van de overige weggebruikers (m.n. fietsers).
Lokaal	9a Bedrijventerrein	Realisatie veilige inrichting van de bedrijventerreinen en onderzoek haalbaarheid hubs
Lokaal	9b Bedrijventerrein: vrachtwagen parkeren	Onderzoeken haalbaarheid vernieuwde truckparking Eekterveld Vaassen (lopend onderzoek/najaar 2021)
Lokaal	10 Recreatief zoneren van autoverkeer t.b.v. natuur en ecologie	Door alleen recreatief autoverkeer toe te laten op een beperkt aantal wegen die daarvoor geschikt zijn, worden de gevolgen voor o.a. natuur en ecologie zoveel mogelijk beperkt. Waar wenselijk en haalbaar wordt het (doorgaand) autoverkeer op ondergeschikte (zand)wegen ontmoedigd/tegengegaan.
Lokaal	11 Stimuleren duurzame automobilititeit door faciliteren openbaar laden	Er wordt in 2021 een integrale visie laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid opgesteld. Hieronder vallen laadpalen op publiek, semipubliek en privaat terrein, van langzaam tot snelladen, en alle elektrische voertuigen.

Lokaal	12 Aansluiting bij MaaS (mobiliteitsdiensten)	Als gemeente willen we aanhaken bij de regionale initiatieven op het gebied van mobiliteitsdiensten (MaaS).
Lokaal	13 Optimaliseren parkeren in woonwijken	Bewoners hebben als belangrijkste wens een leefbare woonwijk waarin er een optimaal evenwicht is tussen groen, voorzieningen en een parkeerplaats binnen een acceptabele loopafstand. Het is daarom essentieel om heldere beleidsuitgangspunten op te stellen en te hanteren. Er wordt een plan opgesteld om parkeerproblemen in woonwijken aan te pakken met onderscheid tussen quick wins en grootschalige aanpassingen die worden meegenomen bij groot onderhoud.
Lokaal	14 Optimaliseren parkeren in dorpscentra, door beter benutten en verdelen	Onderzoeken optimalisatie parkeren dorpscentra, met als beleidskeuze om niet meer in te zetten op extra uitbreiding, maar op het beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit (actuele parkeerinformatie middels sensoren) en fietsparkeren.
Lokaal	15 Mobiliteitsdata	Het in de organisatie borgen van het aanleveren van actuele mobiliteitsdata (data top 15).

### **Kernopgave 1: verbeteren doorstroming A50**

Belangrijke opgave op nationaal niveau is het verbeteren van de doorstroming van de A50. In de tijd voor de Corona-crisis was er in toenemende mate sprake van congestievorming. Vanuit de Cleantech regio wordt hierin gezamenlijk opgetrokken, om het regionale belang kenbaar te maken bij het Rijk.

Gemeentelijke inzet is om via flankerende (fiets)maatregelen (o.a. V&V-fietsroute-Apeldoorn-Zwolle), OV-maatregelen (Veluwelijn) en het aanbieden van duurzame alternatieven aan de forenzen in onze gemeente. Ook dient door de toepassing van slimme ICT-oplossingen de huidige capaciteit beter te worden benut. De wens is daarom realisatie (op termijn) van verkeerslichten bij de op- en afritten A50 afslag Epe/Nunspeet en Vaassen/Terwolde. Hierdoor is het mogelijk om het verkeer op de A50 te doseren en daarmee de doorstroming op de A50 te verbeteren én ook de verkeersveiligheid te verbeteren (dit laatste geldt met name voor de op- en afrit Vaassen/Terwolde. Ook dienen de bredere mogelijkheden op het gebied van ITS te worden verkend.

### **Kernopgave 2/3 Behoud kwaliteit N795 (verbinding tussen Epe en de A28/Randstad) en de N309 (verbinding tussen A50 en de noordwest-Veluwe en Flevoland)**

De N795 weg vormt een essentiële economische verbinding tussen Epe en de A28 en verder richting de Randstad. Onze inzet is behoud van de huidige functie en maximumsnelheid van 80 km/u, inclusief het verbeteren van de verkeersveiligheid (waaronder aandacht voor wildaanrijdingen) op de wegvakken en kruisingen. De N309 vormt een belangrijke verbinding tussen A50 en de noordwest-Veluwe en de Flevoland. Ook hier is de inzet behoud van de functie en maximumsnelheid (van 80 km/u), inclusief het verbeteren van de verkeersveiligheid op de kruisingen. Doorstroming speelt ook een rol op het wegvak tussen Epe en de A50. Het kruispunt met De Meent wordt voorzien van verkeerslichten. Verkeerslichten hebben een positief effect op de doorstroming en verkeersveiligheid. Er kan meer verkeer worden afgewikkeld en veiliger. Daarom zijn verkeerslichten ook de voorkeursoplossing voor de op- en afritten van de A50 met de N309 en N792. Hierdoor is het ook mogelijk het verkeer op de A50 te doseren (zie ambitie 1).

### **Kernopgave 4 Autobereikbaarheid waarborgen voor regionale bezoekerscentrum Epe en Vaassen (en v.v.).**

- Centrum Epe: De autobereikbaarheid van het centrum van Epe willen we waarborgen voor regionale bezoekers via vier inprikkers: Heerderweg, Tongerenseweg, Hoofdstraat en de Meent. De Meent is ook de verbindingsweg van de A50 naar het bedrijventerrein 'Kweekweg'.



- Centrum Vaassen: De Laan van Fasna en de Eekterweg vormen de hoofdverbinding van Vaassen, bedrijventerrein Eekterveld met de A50. De autobereikbaarheid voor regionale bezoekers van/naar het dorpscentrum van Vaassen willen we waarborgen via drie inprickers: Emsterweg, Laan van Fasna en Apeldoornseweg-noord.

- Bereikbaarheid vanuit wijken naar provinciale en rijkswegen.

De bereikbaarheid geldt omgekeerd ook vanuit de wijken naar de provinciale en rijkswegen. De wijk Vegtelarij e.o. heeft een directe ontsluiting naar de A50/A28 via de Hoofdstraat (naar de N309). De wijk Burgerenk e.o. heeft een directe ontsluiting naar de N309 via de Tongerenseweg en naar de A50 via de Hoofdstraat. Epe-Noord (o.a. Hoge Weerd en Hoge Land) heeft een directe ontsluiting op de A50 richting Zwolle via de Heerderweg. In beperkte mate kan en wordt de Officiersweg als ontsluiting gebruikt naar de N309.

- Calamiteitenroutes:

De calamiteitenroutes voor de hulpdiensten zijn de rijkswegen, provinciale wegen en de inprickers naar de dorpscentra en woonwijken. Op deze wegen dient de doorstroming centraal te staan met zo min mogelijk hinder (bijvoorbeeld in plaats van drempels kiezen voor andersoortige snelheidsremmende maatregelen, zoals een busvriendelijk plateau). Dit uitgangspunt geldt ook voor het openbaar vervoer.

**Kernopgave 5 Lokaal: regionaal (vracht)verkeer in dorpskernen niet faciliteren en waar mogelijk ontmoedigen**

*Verlagen maximumsnelheid dorpenroute*

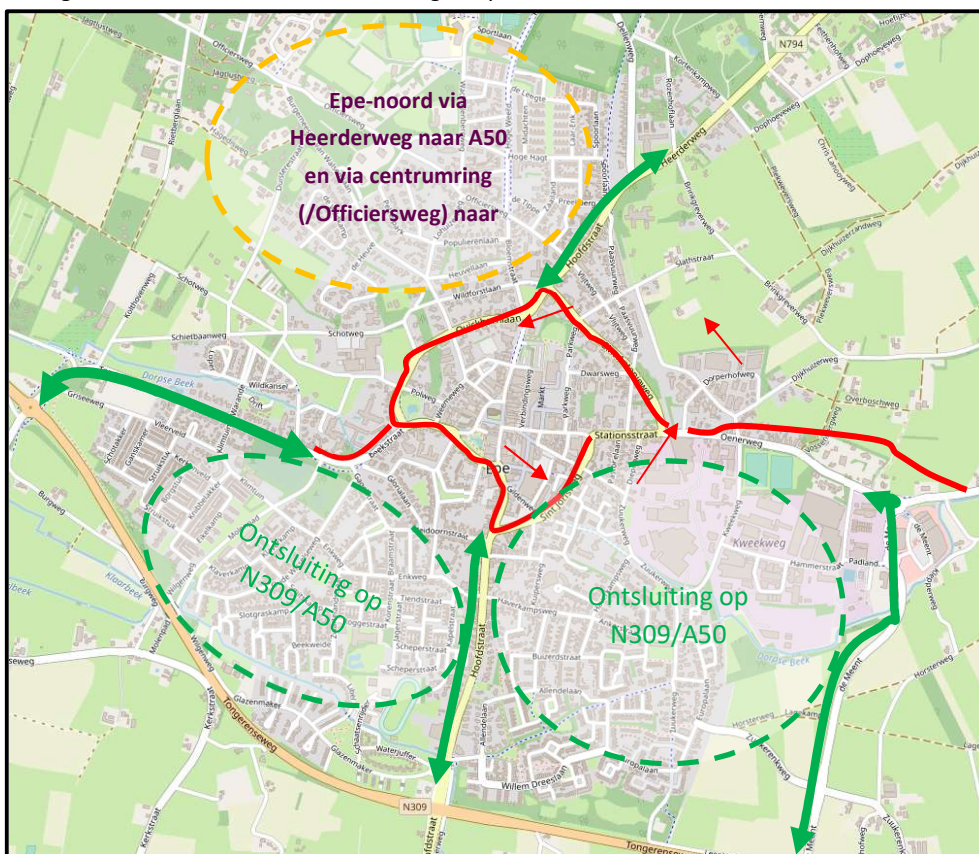
In de huidige situatie ervaren de inwoners van Emst en Vaassen overlast van snelheid en intensiteit van doorgaand (vracht)verkeer. De dorpenroute is qua functie niet bedoeld voor regionaal (vracht)verkeer. Het regionale verkeer dient zich af te wikkelen via de snelweg A50 (de A50 heeft een nationale en regionale verkeersfunctie). Ook voldoet de huidige inrichting van de Eperweg niet aan de richtlijnen voor een 80 km/u-weg). Het afwaarderen van de Eperweg heeft ten doel de snelheid te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u (en volgens, in overeenstemming met in te richten) en het ontmoedigen van het doorgaande (vracht)verkeer. Hiermee willen we de veiligheid voor fietsers en voetgangers verbeteren. Ook willen we hiermee de leefbaarheid in de dorpskernen Emst en Vaassen verbeteren (overlast trilling, geluid en woonkwaliteit). Ook de mogelijke gevolgen van een landelijke tolheffing voor vrachtverkeer op de rijkswegen voor het lokale wegennet dient te worden beschouwd: wat betekent dit en zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk, wenselijk en haalbaar.

Voor het verlagen van de maximumsnelheid op de Eperweg tussen Emst en Epe is overleg met de provincie Gelderland nodig inzake de inpassing en gevolgen voor het openbaar vervoer.

Huidig gebruik: Op de Eperweg tussen Epe en Emst is de intensiteit gemeten in 2017 (tijdens werkzaamheden aan de Hoofdweg in Emst). Op een gemiddelde werkdag maken circa 6.000 motorvoertuigen gebruik van de Eperweg. Het aandeel zwaar vrachtverkeer bedraagt 5%. Ter vergelijking na de werkzaamheden zijn in 2019 6.500 mvt/etm op de Hoofdweg in Emst geregistreerd, met een aandeel zwaar vrachtverkeer van circa 6%.

Huidige inrichting: Bij een toekomstbestendige inrichting voor een 80 km/u-weg dienen de fietspaden voldoende breed te zijn (min. 2,5m breed) en een obstakelvrije zone tussen de rijbaan en het vrijliggende fietspad. Er is onvoldoende ruimte aanwezig om de Eperweg als '80 km/u-weg' in te richten. De fietspaden zijn nu gedeeltelijk aanliggend.

### Verlagen maximumsnelheid centrumring in Epe



We willen de maximumsnelheid op de centrumring verlagen naar 30 km/u. Op de Lohuizerweg is het fietsgebruik groot, waaronder veel scholieren van de middelbare school: RSGNOV. De fietsers maken hier gedeeltelijk gebruik van de rijbaan met een relatief hoge intensiteit en snelheid qua motorovertuigen. Dit is ongewenst. Daarom wordt voorgesteld de maximumsnelheid op de Lohuizerweg te verlagen naar 30 km/u. Dit geldt ook voor het deel Beekstraat, Hoofdstraat (=winkelgebied) tot aan de Korte Kuipersweg. Hier maken ook veel fietsers gebruik van. Bovendien is het door de bochtige structuur in de praktijk al niet mogelijk om hier veel harder dan 30 km/u te rijden. (Op de Sint Jorisweg is/wordt de kruising met de Brinklaan als onveilig ervaren (hier wordt op korte termijn het kruisingsvlak versmald, zodat het verkeer beter wordt geleid). Dit geldt ook voor de kruising met de Harderbrink hier wordt in 2021 ook een kleinschalige reconstructie uitgevoerd om de (fiets)veiligheid en afwikkeling van het verkeer te verbeteren.) Verderop kenmerkt de centrumring zich door een bochtige structuur op het deel Hardenbrink/Stationsstraat/Antonieweg. Door het verlagen van de maximumsnelheid op de centrumring verkleinen we het verschil tussen de snelheid van het autoverkeer en het fietsverkeer en het sluit beter aan op de dichtbebouwde omgeving met veel uitwisseling van verkeer. Naast verkeersveiligheid komt dit ook de leefbaarheid ten goede. Op de Antonieweg en Quickbornlaan kenmerkt de weg zich door een open omgeving. Hier wordt snelheidsoverlast ervaren als een aantasting van de leefbaarheid.

*Wensen inrichting centrumring: visueel kan de rijloper op de centrumring worden versmald en de fietsstroken verbreed. Voorgesteld wordt een profiel: 1,75 fiets – 2,2 m rijloper – 1,75 fiets (suggestiestroken). Dit biedt meer ruimte voor fiets (dat is gewenst) en een smallere rijloper werkt snelheidsremmend. Bij deze maat zullen auto's nog wel in het midden van de weg blijven rijden. Bij een nóg smallere rijloper gaan auto's permanent op de suggestiestrook rijden. Verbreden van de weg is geen optie in verband met de aanwezige bomen. Mogelijk kan wel bekeken worden of er nog op meer plaatsen banden langs de rijbaan kunnen komen en beplanting. Dit zorgt voor een versmallend en snelheidsverlagend effect. Daarnaast zijn in de wegvakken attentieverhogende en snelheidsremmende maatregelen vanuit veiligheid gewenst om de snelheid verder te verlagen. Dit laatste is echter, afhankelijk van het type maatregelen, minder gewenst vanuit de hulpdiensten en de Veluwelijn.*

Ook op de Oenerweg (binnen de bebouwde kom) dient de maximumsnelheid te worden verlaagd naar 30 km/u. In de huidige situatie zijn massa en snelheid niet in evenwicht met elkaar (5.000 motorvoertuigen en de weg is onderdeel van de hoofdfietsroute (t.h.v. vv EZC zijn in 2019 circa 500 fietsers per dag geteld)). Het veilig inrichten van de Oenerweg als een 50 km/u-weg is niet mogelijk, omdat er onvoldoende ruimte is voor realisatie van vrijliggende fietspaden. Daarnaast is het zo dat in de praktijk de werkelijk gereden snelheid hier al relatief laag ligt, als gevolg van de omgeving (bebouwing dicht op de rijbaan) en de inrichting van de weg met een relatie smal wegprofiel. Ook ontbreken deels volwaardige voetpaden. Op de Beekstraat, vanaf de Gagelstraat, maken veel fietsers (circa 1.800 per dag) gebruik van de rijbaan (menging van verkeer). Hier dient daarom de maximumsnelheid te worden verlaagd naar 30 km/u, door een kleiner verschil in snelheid tussen vervoersmiddelen.

#### **Potentiële woningbouwlocatie woonwijk 't Slath (ontwerp-omgevingsvisie)**

Het gebied 't Slath is een potentiële uitbreidingslocatie van de kern Epe (ontwerp-omgevingsvisie). Deze locatie is ten noordoosten van de kern Epe gelegen. De vraag waar we voor staan, is hoe gaan we deze nieuwe woonwijk verkeerskundig inpassen? Welke varianten zijn denkbaar? Per variant moet duidelijk worden welke maatregelen nodig, wenselijk en haalbaar zijn om de wijk verkeerskundig te kunnen ontsluiten. Dit geldt ook voor de effecten op het bestaande wegennet en welke (aanvullende) maatregelen hier nodig, wenselijk en haalbaar zijn. Deze vragen worden in het najaar van 2021 beantwoord middels een variantenstudie.

#### *Verlagen maximumsnelheid Tongerenseweg Epe (bubeko)*

Vanuit de functie als gebiedsontsluitingsweg en inrikker naar het centrum dient op het gedeelte buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 80 km/u te gelden. Er zijn echter doorslaggevende argumenten om hiervan af te wijken. Als de inrichting wordt geanalyseerd, geldt dat het wegvak buiten de bebouwde kom een relatief beperkte weglengte heeft van ongeveer 400 meter (tussen de provinciale weg N309 en de bebouwde kom). Bovendien is een deel van dit wegvak gelegen in een ruime bocht, waardoor een snelheid van 80 km/u hier in de praktijk niet gereden kan worden (V85 = circa 65 km/u op trajectniveau). Daarom wordt de snelheid op het deel buiten de bebouwde kom verlaagd naar 60 km/u. De bedoeling is dat automobilisten met een lagere snelheid de bebouwde kom naderen en inrijden.

#### *Verlagen maximumsnelheid Deventerstraat Vaassen*

Op de Deventerstraat verlagen we de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u. Dit is een schilgebied rondom het centrum met diverse (winkel)voorzieningen, die bezoekers aantrekken. Er is geen mogelijkheid om vrijliggende fietspaden aan te leggen, mede daarom dient de maximumsnelheid te worden verlaagd naar 30 km/u. Hiermee doen we recht aan de voetgangers en fietsers en dit past beter bij een schilgebied rondom het centrum met veel uitwisseling van verkeer en bezoekers. Door het verlagen van de maximumsnelheid verbeteren we tevens de veiligheid van de veel gebruikte fiets-/voetgangersoversteek bij de Teije

en willen we onderzoeken wat dit betekent voor de voorrangssituatie op de kruising met de Dorpsstraat en welke aanvullende maatregelen hier nodig, wenselijk en haalbaar zijn.

#### *Verlagen maximum snelheid Oranjeweg Emst*

Het gedeelte van de Oranjeweg binnen de bebouwde kom kent een maximum snelheid van 50 km/u. Ook heeft de weg een profiel, dat past bij een maximum snelheid van 50 km/u. Zo zijn er vrijliggende fietspaden aanwezig, maar met alleen een markeringsscheiding tussen fietspad en rijbaan. Echter gezien de beperkte ontsluitende functie van de Oranjeweg en het relatief beperkte gebruik (circa 1.500/2.000 mvt per etmaal), dient op deze weg de snelheid te worden verlaagd naar een maximumsnelheid van 30 km/u en bijbehorende inrichting voor een GOW-.

#### *Apeldoornseweg buiten bebouwde kom: instellen '60' ter hoogte van de kruising met de Waterstraat*

Met name de kruising met de Waterstraat wordt als onveilig ervaren. Door het instellen van éénrichtingsverkeer op de Kouwenaars zijn de verkeersbewegingen richting de Apeldoornseweg hier mogelijk toegenomen. Er wordt daarom voorgesteld om plaatselijk bij deze kruising 60 km/u in te voeren en dan tot aan de bebouwde kom van Vaassen, zodat automobilisten ook met een gepaste snelheid de bebouwde kom in rijden.

#### *Hoofdweg Emst*

De Hoofdweg in Emst is in 2018/2019 heringericht, waarbij op een deel van de weg de maximumsnelheid is verlaagd naar 30 km/u. Er blijven echter klachten bestaan over de gereden snelheid. In de zomer/het najaar van 2021 wordt daarom, op verzoek van Emster belang, een analyse uitgevoerd van maatregelen om de gereden snelheid omlaag te brengen en de veiligheid te verbeteren via quick wins. Daarin wordt ook de vraag betrokken of het op lange(re) termijn noodzakelijk, wenselijk en haalbaar is om binnen de gehele bebouwde kom een maximum snelheid van 30 km/u in te voeren en welke aanvullende maatregelen daarvoor noodzakelijk, wenselijk en haalbaar zijn.

*Voor het verlagen van de maximum snelheid op bovengenoemde wegen is overleg met de provincie Gelderland nodig inzake de inpassing en gevolgen voor het openbaar vervoer.*

#### ***Kernopgave 6/7 Verbeteren veilige mobiliteit via risico-gestuurde aanpak en het verbeteren van de leefbaarheid in woonwijken***

Veilige mobiliteit is een basisvoorwaarde. Nederland is inmiddels op het gebied van verkeersveiligheid haar koppositie in West-Europa kwijt en raakt achterop. Nieuwe (e-)voertuigen vragen om een hernieuwde kijk op veilige infrastructuur. Binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Ministerie van I&W en Duurzaam Veilig 3 wordt in plaats van een reactief beleid (op basis van geregistreerde ongevallen) ingezet op een risico-gestuurde aanpak (wat zijn risicofactoren die leiden tot onveiligheid?).

In het aparte bijlagerapport 'Risicoanalyse gemeente Epe' (onderdeel I) is een uitgebreide analyse van de risicofactoren uitgevoerd, zoals onderzoek naar snelheden, intensiteiten en wegkenmerken. In dit rapport zijn per wegcategorie de belangrijkste veiligheidsknelpunten weergegeven. In bijlage 12 is een uitgebreide analyse uitgevoerd van de ongevallenlocaties (onderdeel II) en een analyse van de wegen op basis van functie, vormgeving en gebruik (onderdeel III). De wegen die hierin zijn opgenomen zijn mede tot stand gekomen op basis van de inbreng van bewoners en weggebruikers: de subjectief onveilige locaties (onderdeel IV). De subjectief onveilige locaties zijn tot stand gekomen op basis van een analyse van de klachten/meldingen van de afgelopen jaren en de inbreng vanuit de uitgevoerde enquête. Deze vier onderdelen zijn de basis om te komen tot een geprioriteerde knelpuntenlijst, die wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

Naast de veiligheid vormt ook de leefbaarheid (in woonwijken) een essentieel onderdeel die nauw verwant is met snelheid, omdat snelheid en intensiteit van het autoverkeer hier sterk van invloed op is.

*Nader onderzoek sluipverkeer in verblijfsgebieden als gevolg van éénrichtingsverkeer op centrumring*  
Aangezien de centrumring geheel éénrichtingsverkeer is, wordt er vanuit Epe-noord gebruik gemaakt van ondergeschikte wegen, om de centrumring te ontwijken. Het gaat dan om de Lange Veenteweg, Brinkgreverweg en Dijkhuizerweg (onderdeel variantenstudie 't Slath) en de doorsteek Pastoor Somstraat. Voor de Lange Veenteweg e.o. en de Pastoor Somstraat e.o. dient een apart verkeerscirculatieplan te worden opgesteld. Het verkeerscirculatieplan Lange Veenteweg e.o. is onderdeel van de variantenstudie 't Slath.

***Kernopgave 8: Het optimaal en veilig faciliteren van het landbouwverkeer: logistieke landbouwroutes***

(Land)bouwvoertuigen worden steeds groter. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties (w.o. fietsers die in het gedrang komen), schade aan wegen en berm en daarmee hoge onderhoudskosten (en de aansprakelijkheid hierin als wegbeheerder). Het grote verschil in massa tussen fietsverkeer en landbouwverkeer zorgt ervoor dat ongevallen tussen landbouwverkeer en fietsers vaak ernstige gevolgen hebben. Het RDW gaat vanaf 1 januari 2023 RDW-ontheffingen uitgeven voor voertuigen breder dan 3,0 meter. Deze brede landbouwvoertuigen mogen alleen gebruik maken van speciale landbouwroutes, die door de wegbeheerder als geschikt worden geacht. Deze zogenaamde landbouwroutes dienen qua breedte en verkeersveiligheid geschikt te zijn voor deze brede landbouwvoertuigen. Deze landbouwroutes dienen daarom optimaal en veilig te worden ingericht.

Voor het passeren van landbouwvoertuig en een vrachtwagen is een minimale breedte van 5,50 meter nodig. Theoretisch kan het voorkomen dat twee landbouwvoertuigen van 3,00 meter breedte elkaar moeten passeren. Op een (drukke) landbouwroute wordt daarom geadviseerd zoveel mogelijk de beschikbare ruimte, die vaak beperkt is, te benutten voor het aanbrengen van bermbeton. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezige bomen. Landbouwverkeer ervaart vaak overlast van met name verticale snelheidsremmende maatregelen. Het CROW heeft in haar richtlijnen zogenaamde OV-vriendelijke drempels opgenomen. Deze zijn ook geschikt voor landbouwverkeer. Daarom worden alleen landbouwvriendelijke drempels (dat zijn drempels met een lang(er) bovendak) en kruispuntplateaus toegepast.

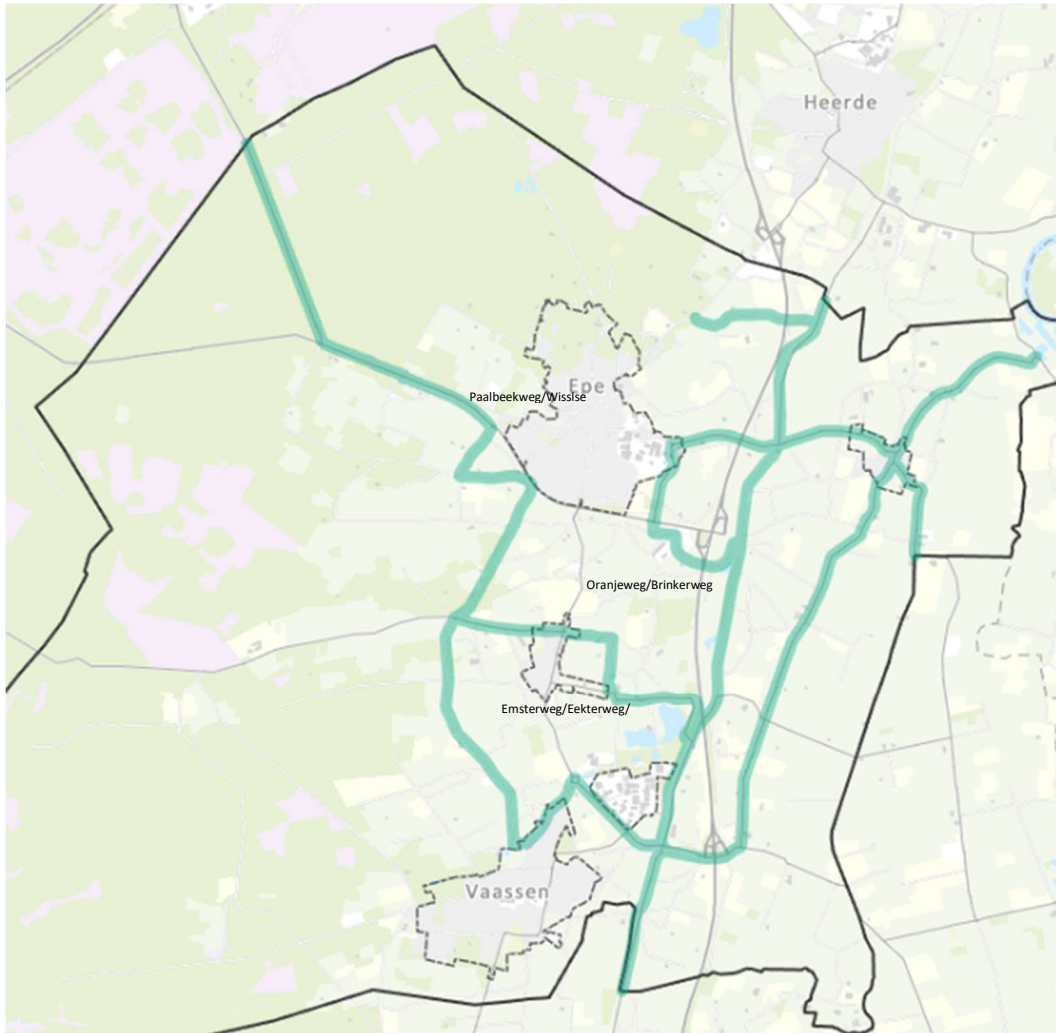
Landbouwroutes binnen de gemeente:

- Vemderweg-Kanaalweg (op de Vemderweg is reeds bermbeton aangelegd)
- Ledderweg-De Meent-Epe
- Geerstraat-Eekterweg-Emsterweg-Prins Bernhardlaan
- Vaassense binnenweg-Veldweg-Woesterweg-Paalbeekweg-N309,
- Weteringdijk-Houtweg
- Deventerweg-Eperweg
- Oranjeweg-Brinkerweg-Spoorstraat-Schobbertsweg

In de huidige situatie is een aantal van deze wegen onvoldoende geschikt qua breedte. Langs deze wegen dient, daar waar mogelijk, bermbeton te worden aangebracht. Alleen bermbeton is geschikt als oplossing op trajectniveau. Echter het verbreden van wegen, met bermbeton, kan ook leiden tot een hogere snelheid van het autoverkeer. Tezamen met de landbouwroutes zijn de genoemde trajecten veelal ook de wegen waar de auto-intensiteit en de hoge snelheid van het autoverkeer (relatief) hoog zijn, met name op de Kanaalweg en Weteringdijk. Daarom zijn aanvullende verkeersmaatregelen nodig ten behoeve van de veiligheid. Ook valt een aantal landbouwroutes samen met knooppuntenroutes en/of schoolroutes. Voor de Weteringdijk, Veldweg-V. binnenweg en deel Vemderweg is een alternatieve (nieuwe!) (fiets)verbinding aangedragen (zie [hoofdstuk 6](#) 'fiets'). Voor de Geerstraat, Wisselseweg en Ledderweg is het wensbeeld dat

het brede landbouwverkeer wordt afgewikkeld via de provinciale wegen. De provincie Gelderland is hier echter geen voorstander van.

Op onderstaande afbeelding zijn de landbouwroutes weergegeven:



### ***Kernopgave 9a, 9b en 9c Bedrijventerreinen: veilige inrichting, hubs en vrachtwagenparkeren***

#### ***Veilige en bereikbare inrichting bedrijventerreinen***

Voor de bedrijventerreinen Kweekweg in Epe en Eekterveld in Vaassen dient te worden geïnventariseerd welke knelpunten en wensen er liggen om de verkeersveiligheid en duurzame bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te kunnen waarborgen/te verbeteren en te komen tot een toekomstbestendige situatie. Voor bedrijventerrein Eekterveld zijn al enkele studies uitgevoerd, die mede als basis kunnen dienen voor vervolgonderzoek. Aandachtspunten zijn onder andere parkeerproblematiek, lopen en verkeersveiligheid.

#### ***Vrachtwagenparkeren: truckparking***

De huidige vrachtwagenparkeerplaats op het Eekterveld in Vaassen functioneert niet optimaal. Er worden opleggers voor langere tijd gestald. Hierdoor is het terrein minder goed bruikbaar voor het eigenlijke doel, namelijk het vrachtwagenparkeren. Mogelijke oplossingen zijn het optimaliseren van het huidige terrein of het realiseren van een truckparking. Hier kunnen werknemers tegen betaling (door het afsluiten van een abonnement) gebruik maken van de (beveiligde) vrachtwagenparkeerplaats inclusief voorzieningen.

Momenteel (najaar 2021) loopt een studie/verkenning naar het huidige functioneren van de vrachtwagenparkeerplaats op het Eekterveld in Vaassen. De noodzaak, wenselijkheid en haalbaarheid voor optimalisatie en/of verplaatsing worden daarin onderzocht.

#### *Hubs*

Een hub is een centraal distributiepunt aan de rand van de bebouwde kom van een stad of dorp waar verschillende vervoerders goederen aanleveren. Dit kan zowel ter bevoorrading van de detailhandel en horeca in het centrum zijn, maar ook voor de verdere distributie van pakketjes. In de huidige situatie zorgen pakketdiensten voor veel onnodige verkeersbewegingen in de dorpscentra, woonwijken en leidt het tot foutparkeren op bijvoorbeeld voetpaden. Dit heeft ook gevolgen voor het onderhoud van en schade aan de voetpaden. Met een hub kunnen de goederen gebundeld worden en op een duurzame manier het dorp in gaan, met elektrisch vervoer en/of de fiets. Het gebruik van goederenhubs vermindert het aantal vervoersstromen in het dorp. Dit leidt tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het succesvol inzetten van logistieke hubs vereist dat betrokken partijen data met elkaar uitwisselen. Dit is de belangrijkste uitdaging. Bedrijven zijn voorzichtig om data te delen met onbekenden, want logistieke informatie kan concurrentiegevoelig zijn of leiden tot diefstal. Of realisatie van een hub wenselijk en haalbaar is voor de gemeente Epe, dient (in regionaal verband) te worden onderzocht. Een mogelijke locatie is het bedrijventerrein Eekterveld.

#### **Kernopgave 10 Recreatief zoneren van ondergeschikte (zand)wegen**

### **Recreatieve zonering Veluwe (Natura2000-gebied)**

De samenwerking op de Veluwe richt zich op twee ambities: zuinig zijn op wat de Veluwe te bieden heeft enerzijds en aantrekkelijk zijn voor bewoners en bezoekers. Economische motieven (recreatie versterken) naast ecologische motieven (biodiversiteit versterken), beide komen voor in de VeluweAgenda. Het lijken tegenpolen maar binnen de VeluweAgenda halen we de kracht uit de samenwerking om de tegenkracht samen te smeden.

Recreatiezonering is een goed voorbeeld daarvan. Door aandacht te besteden aan een aantrekkelijke infrastructuur voor de wandelaars, fietsers en ruiters op de Veluwe gaan we bepaalde gebieden minder verstoring laten beleven. Binnen de gemeente Epe gaat het om de aangewezen Natura 2000 contouren.

Op de Veluwe hebben we veel aandacht voor optimale beleving van de natuur, het landschap en het erfgoed. Een goed middel om de bezoekers (zowel bewoners als toeristen) te laten genieten van de Veluwe zijn de recreatieve routes. Voor fietsers is er nu al enige tijd het knooppuntensysteem, voor wandelaars, mountainbikers en ruiters wordt er volop gewerkt aan kwaliteitsverbetering op dat vlak. Bij het opzetten van routes kan rekening worden gehouden met de situatie van deelgebieden op de Veluwe.

Op plekken waar de natuur niet veel verstoring kan gebruiken, leggen we geen routes aan. Op andere fraaie plekken weer wel. Zo willen we de wandelaars, fietsers en ruiters verleiden om bepaalde gebieden te mijden. Het kan zijn dat door het project van soortenherstel en recreatiezonering bepaalde routes anders worden ingericht.

Vanuit natuur en ecologie is recreatief zoneren gewenst. Dit betekent dat recreatie wordt gefaciliteerd op een aantal plekken binnen de gemeente Epe. Recreatief zoneren betekent ook dat we doorgaand (recreatief) autoverkeer alleen faciliteren op een beperkte aantal wegen die daarvoor geschikt zijn en we ontmoedigen dit verkeer op ondergeschikte (zand)wegen. Daarbij gaat het ook om het faciliteren van geschikte parkeerlocaties net het ontmoedigen/reguleren van parkeren op ongewenste locaties.

### *Afwaarderen wegen met niet-noodzakelijk doorgaand recreatief verkeer*

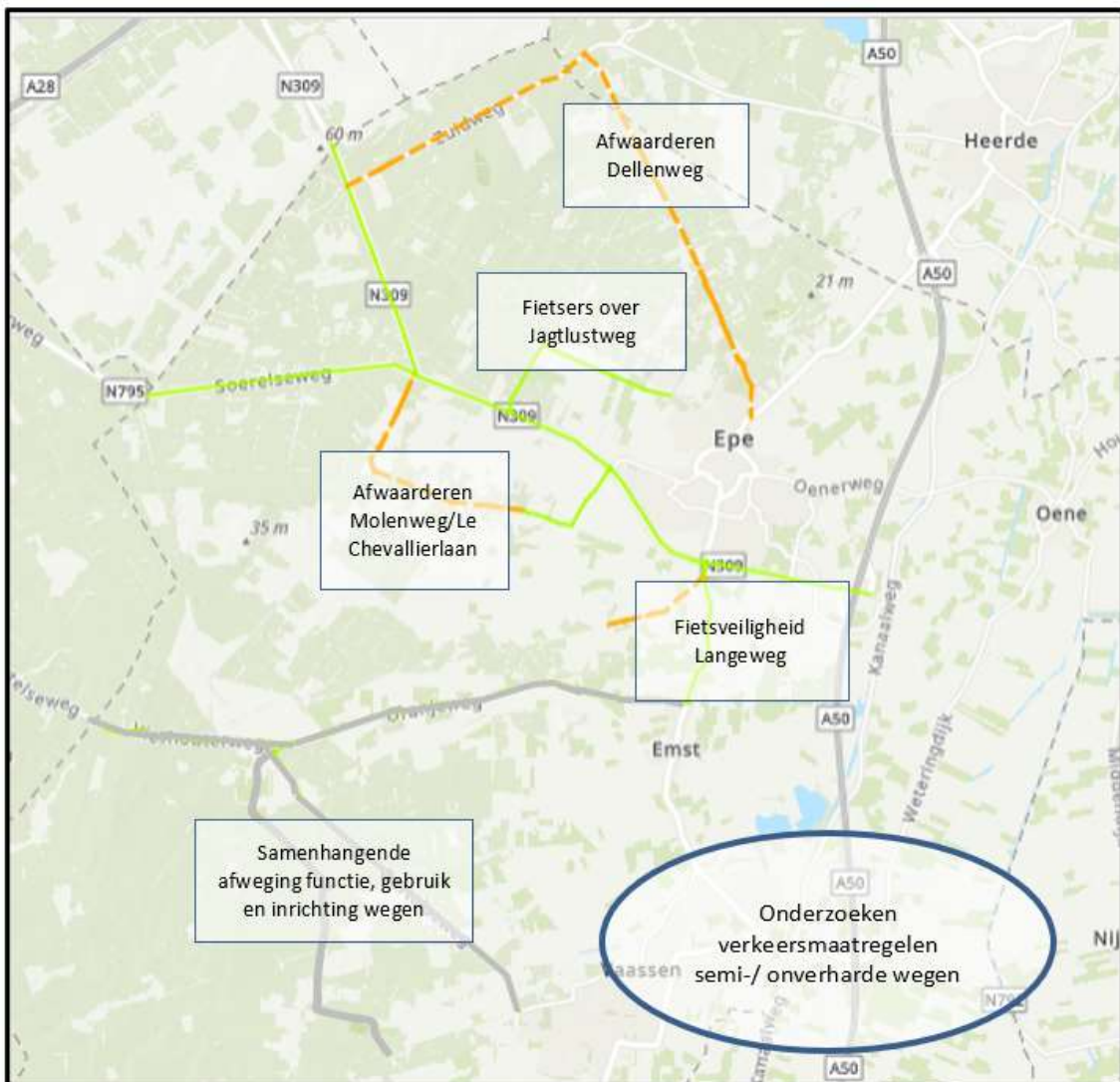
De provinciale wegen zijn aangewezen voor de afwikkeling van regionaal verkeer en hebben daarom ook vanuit recreatieve bereikbaarheid een belangrijke ontsluitende functie. De Officiersweg/Koekenberg vervult een recreatieve ontsluitende functie voor onder andere de camping Jagerstee, direct via de N309. De Koekenbergweg is een aantal jaren heringericht om dit te beter te faciliteren. De Oranjeweg en Gortelseweg blijven ook een beperkte ontsluitende functie voor autoverkeer vervullen, vanwege de verbindingen richting Vierhouten en de west-Veluwe. De Oranjeweg kent een hogere intensiteit (met name in de weekenden en het toeristenseizoen), maar heeft ook vrijliggende fietspaden. Voor de Gortelseweg (richting Vaassen) en de Oranjeweg is het noodzakelijk te onderzoeken hoe de veiligheid hier verbeterd kan worden. De hoge snelheid is hier een knelpunt. Voor de wegen in het Kroondomein geldt daarbij dat ook de wildaanrijdingen om aandacht vragen binnen het aspect verkeersveiligheid.

Voorgesteld wordt om de Molenweg (/Le Chevallierlaan), de Dellenweg/Zuidweg, Elburgerweg (in Vaassen) en Langeweg af te waarderen, door het doorgaande (recreatieve) autoverkeer te ontmoedigen en/of te beperken. De Molenweg en Le Chevallierlaan zijn gelegen in een landgoed. De Molenweg heeft een smal wegprofiel met bomen direct naast de rijbaan. Twee auto's kunnen elkaar lastig passeren en zeker in combinatie met caravanverkeer. Ook vraagt de fietsveiligheid op deze smalle weg, die onderdeel uitmaakt van het knooppuntensysteem, met vrijwel geen uitwijkmogelijkheden, om maatregelen. De Dellenweg (en Zuidweg) liggen middenin een natuurgebied. Ook doorgaand (recreatief) verkeer maakt gebruik van deze wegen. Voor dit doorgaande (recreatieve) verkeer is er een volwaardig alternatief beschikbaar, namelijk de N309. De Dellenweg is namelijk een aantrekkelijk alternatief voor automobilisten, aangezien dit een autoroute is met een hoge belevingswaarde. Echter ten behoeve van de natuur en de veiligheid van de fietsers en voetgangers (o.a. bezoekers van de Renderklippen/Hertenkamp), is de keuze gemaakt om deze autoroute af te waarderen. Doel is het verbeteren van de veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers en voetgangers. Daarnaast willen we de negatieve effecten voor natuur en ecologie beperken. Wel dienen de maatregelen zodanig te worden gekozen, dat de autobereikbaarheid van de Ossenstal/Fletcher hotel/Hertenkamp etc. blijft gewaarborgd. Ook het doorgaande (recreatieve) autoverkeer op De Langeweg en de Elburgerweg (gelegen in het Kroondomein) willen we ontmoedigen en/of beperken via verkeersmaatregelen. Beide wegen zijn onderdeel van het fietsknooppuntensysteem. Daarnaast is in het verlengde van de Elburgerweg (dit is de Oranjeweg in Gortel) ook een basisschool op deze route gelegen. Op deze wegen dient de recreatieve fietser (deze wegen maken onderdeel uit van het knooppuntensysteem) een prominente en veilige plek te krijgen<sup>8</sup>.

Voor alle bovengenoemde wegen, die worden afgewaardeerd, geldt dat nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen noodzakelijk, wenselijk en haalbaar zijn. Het kan dan gaan om realisatie van een 'fietsstraat-achtige' inrichting, waarbij de auto te gast is, of het toepassen van verkeersmaatregelen, waarbij wordt overgegaan tot (gedeeltelijke) (nachtelijke) of een algehele afsluiting. De verkenning van mogelijke maatregelen dienen in een apart verkeersplan voor Wissel, voor Gortel/Niersen/Kroondomein en voor de Dellenweg/Zuidweg e.o. te worden uitgewerkt. Dit dient gebeuren in gezamenlijkheid met bewoners en belanghebbenden.

<sup>8</sup> Er zal een samenhangende afweging over de status en inrichting van deze wegen worden opgesteld.





#### *Afsluiting zandwegen/(semi-)onverharde wegen voor doorgaand autoverkeer*

De zandweg/semi-verharde weg is één van de karakteristieken van het agrarisch gebied en de bosgebieden met meestal hoge landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische waarden. Op veel zandwegen wordt veel gefietst en gewandeld. Recreanten genieten te voet, per fiets of per paard (ruiters/ menners) van de ruimte en de natuur. De auto is 'te gast' op deze wegen. Echter niet op alle zandwegen is de functie, het (oneigenlijk) gebruik en de inrichting hierop afgestemd. Recreanten én bewoners ondervinden soms hinder van het gemotoriseerd verkeer qua (gevoel van) veiligheid, maar ook door het opgeworpen stof. Ten opzichte van verharde wegen hebben onverharde wegen vaker onderhoud nodig, afhankelijk van het gebruik van de weg. De mogelijkheden tot het plegen van onderhoud is mede afhankelijk van de weersomstandigheden. Het is daarom essentieel alle zandwegen/semi-verharde wegen te analyseren om te bepalen of en zo ja welke verkeersmaatregelen noodzakelijk en haalbaar zijn. Zie verder [Bijlage 1 Beleid zandwegen en semi-verharde wegen](#)".

#### **Kernopgave 11 Stimuleren elektrisch vervoer en laadinfrastructuur**

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een bijlage van het nationale Klimaatakkoord en heeft als doel ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van het aantal elektrische voertuigen. Hiervoor is een enorme versnelling nodig in het uitroltempo. Op basis van de voorspelde

aantallen laadpunten uit de NAL moeten er in Gelderland-Overijssel van een plaatsingstempo van 3,5 laadpunten per werkdag, naar ca 70 laadpunten per werkdag in de periode 2020-2025, en 160 laadpunten per werkdag in de periode 2025-2030.

Om die opschaling te halen, ligt er een belangrijke rol bij gemeenten. In de NAL staan een aantal afspraken waarvoor gemeenten aan de lat staan. Zo moet elke gemeente een integrale visie laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid vaststellen. Hieronder vallen laadpalen op publiek, semipubliek en privaat terrein, van langzaam tot snelladen, en alle elektrische voertuigen (personenauto tot bus, taxi tot vrachtwagen), binnen en buiten bebouwde kom.

#### *Integrale visie op laadinfrastructuur nodig*

De gemeente Epe beschikt al over een vastgestelde beleidsnotitie 'openbaar laden' met bijbehorende plankaart. Dit beleid gaat over de 'reguliere' openbare oplaadpunten voor bezoekers en bewoners. Het openbaar laden wordt en is echter veel breder met diverse vormen en gericht op specifieke doelgroepen. Wij staan als gemeente Epe daarom voor de opgave om een integrale visie op laadinfrastructuur en bijpassend plaatsingsbeleid vast te stellen. Met deze visie en beleid kan een doorvertaling gemaakt worden naar een capaciteits- en uitrolplanning.

De visie op laadinfrastructuur omvat alle vormen van laden, van publiek tot privaat en snelladen, en alle vormen van elektrische voertuigen. Deze visie wordt nu opgesteld met een zichttermijn van 10-15 jaar en dient periodiek te worden herzien. De verwachte bestuurlijke vaststelling van de laadvisie staat gepland voor 2021. Het plaatsingsbeleid omvat de planning van de uitrol van publieke laadinfrastructuur en wordt ook periodiek herzien.

De opgave voor onze gemeente op het gebied van het plaatsen van aantallen laadpunten is als volgt:

Huidige aantal regulier publieke laadpunten	Circa 15-20
Aantal regulier publieke laadpunten in 2025	Circa 300
Aantal regulier publieke laadpunten in 2030	Circa 600
Aantal regulier publieke laadpunten in 2035	Circa 1300

#### ***Kernopgave 12 Mobiliteitsdiensten en MaaS***

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een verandering in de mobiliteitswereld. Het gaat niet meer om het bezit van vervoersmiddelen, maar om de beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten. Via één portaal zijn mobiliteitsdiensten inzichtelijk en zijn gekoppeld aan informatie- en betaalfuncties. Het is dan wel belangrijk dat de beschikbaarheid van diensten (zoals deelfietsen, deelscooters, deelauto's) en de actuele reisinformatie over bus- en treintijden op orde is, zodat MaaS betrouwbaar, betaalbaar, flexibel en snel is. Met technologieën zoals nauwkeurige plaatsbepaling en apps wordt het steeds makkelijker een deelauto te vinden en te gebruiken. Mensen die een auto delen maken veel minder autoritten. In plaats daarvan reizen ze meer met het openbaar vervoer, de fiets of ze lopen. Autodelen levert een positieve bijdrage aan het milieu en de leefbaarheid binnen de gemeente Epe. Belangrijk is om op dit onderdeel regionaal op te trekken en aan te sluiten bij regionale initiatieven/pilots en mogelijkheden voor (co)financiering.

#### *Informatievoorziening*

De beschikbaarheid van mobiliteitsdata neemt een grote vlucht, zoals actuele reistijden, de snelheid en intensiteit van het verkeer, parkeerbezetting). Op basis van het slim ontsluiten van deze data kunnen reizigers een slimme keuze maken ten aanzien van het meest geschikte vervoersmiddel, route en parkeerlocatie. Om het verkeerssysteem slimmer en efficiënter te maken gaan wij onze data digitaal delen. Ook dit wordt in regionaal verband vanuit Cleantech-verband opgepakt.

### **Kernopgave 13 Optimaliseren parkeren in woonwijken**



Bewoners hebben als belangrijkste wens een leefbare woonwijk waarin er een optimaal evenwicht is tussen groen, voorzieningen en een parkeerplaats binnen een acceptabele loopafstand. Bewoners zien in veel gevallen het faciliteren van parkeercapaciteit door de gemeente als een recht. Bewoners worden nog weinig uitgedaagd om hun eigen parkeerprobleem op te lossen. Een voorbeeld is dat bewoners de eigen parkeervoorziening gebruiken voor allerlei doeleinden behalve parkeren en verwachten dat de parkeervraag op het openbaar terrein wordt ingevuld. Ook bestaat er discussie over de acceptabele loopafstand. In veel gevallen zijn er binnen een acceptabele loopafstand voldoende parkeermogelijkheden, maar vinden bewoners de loopafstand te groot. Het is daarom essentieel om heldere beleidsuitgangspunten te hanteren die duidelijk zijn uit te leggen aan bewoners en bezoekers en welk stappenplan wordt gevolgd (zie Nota Parkeernormen 2018). Met deze uitgangspunten als basis wordt een plan opgesteld om parkeerproblemen in woonwijken aan te pakken met onderscheid tussen quick wins en grootschalige aanpassingen die worden meegenomen bij groot onderhoud.

#### 1: Acceptabele loopafstand van 100 meter

Bewoners dienen hun voertuig op acceptabele/aanvaardbare loopafstand van hun woning te kunnen parkeren. Hierbij hanteren wij een loopafstand van 100 meter tussen de woning en de parkeervoorziening. Deze loopafstand komt overeen met de landelijke richtlijnen van het CROW.

#### 2: Parkeerdruk van >100% in de bestaande woonwijken op meerdere momenten in de week

Eerste stap is te onderzoeken of er sprake is van een parkeerprobleem op basis van een parkeerdrukmeting (objectief onderzoek), rekening houdend met de acceptabele loopafstand voor bewoners. De parkeerdruk dient daarbij in het onderzoeksgebied meer dan 100% te bedragen in bestaande woonwijken. Deze situatie dient zich op meerdere momenten in de week voor te doen, zodat er sprake is van een structurele situatie en niet alleen van een piekmoment. De late avond/nachtelijke situatie is daarbij maatgevend, aangezien dan veruit de meeste bewoners thuis zijn. Een avondsituatie wanneer er een feestje of verjaardag is, is niet maatgevend en komt incidenteel voor. Door een parkeerdrukmeting ontstaat er een objectief beeld van de parkeersituatie en of er daadwerkelijk sprake is van een parkeerprobleem. Om achter de oorzaak van het probleem te komen, kan het noodzakelijk zijn om ook subjectief onderzoek te verrichten. Als blijkt dat er objectief gezien sprake is van een parkeerprobleem, kunnen onderstaande maatregelen worden overwogen.

#### 3: > eerst aanspreken, dan beïnvloeden, dan benutten en als laatste bouwen

Als blijkt dat er sprake is van een parkeerprobleem onderzoeken we welke maatregelen noodzakelijk en haalbaar is. Daarbij kijken we eerst naar het onderling afspraken maken in de buurt, daarna beïnvloeden, dan naar benutten en tenslotte naar bouwen.

**Onderling afspraken:** Essentieel is dat de buurt eerst onderling met elkaar in gesprek gaat (of via de gebiedsregisseur) om de parkeersituatie te verbeteren, bijv. door zoveel mogelijk de parkeergelegenheid op eigen terrein te gebruiken en afspraken te maken hoe er zo efficiënt mogelijk kan worden geparkeerd.

**Beïnvloeden:** Door het aanbieden van alternatieve vervoerswijzen (zoals fiets- en OV-gebruik) kan de parkeervraag in een woonwijk op een langere termijn beperkt worden.

**Benutten:** Veel van de parkeercapaciteit in Nederland wordt niet optimaal benut. Het parkeren langs de openbare weg, in openbare en private parkeergarages en op eigen terrein is in veel gevallen van elkaar gescheiden. Buurten met een hoge parkeerdruk worden afgewisseld met buurten met weinig parkeerproblemen. Een mogelijke oplossing is dan het opvangen van de parkeervraag in een aangrenzend gebied, binnen acceptabele loopafstanden. Een andere mogelijkheid is dubbelgebruik van de capaciteit door verschillende doelgroepen op verschillende tijdstippen. Ook het instellen van een eenzijdig parkeerverbod kan de parkeercapaciteit en toegankelijkheid van een weg vergroten.

**Bouwen:** Bouwoplossingen vragen om een integrale aanpak, omdat bouwen meestal ten koste gaat van het openbare groen. Daarbij zijn er twee opties: herindeling door versmalling en/of éénrichtingsverkeer of aanleg van extra parkeervoorzieningen.

A: Herindeling door versmalling en/of eenrichtingsverkeer: In woonwijken met een hoge parkeerdruk kan ervoor gekozen worden de wegen te versmallen, het parkeren buiten de rijbaan te faciliteren en eenrichtingsverkeer in te stellen. Dergelijke maatregelen vragen om een reconstructie van de weg en komen meestal pas in beeld bij groot onderhoud en/of rioleringswerkzaamheden. Deze oplossingen zijn voornamelijk geschikt in wijken met een hoge parkeerdruk en bredere wegen. Het realiseren van parkeervakken buiten de rijbaan kan wel ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit. Een alternatief is de aanleg van parkeerkoffers buiten de woonstraat. Dit betekent een grotere loopafstand, maar wel meer mogelijkheden voor groen in de woonstraat.

B: Aanleg extra parkeervoorzieningen: Het toevoegen van extra parkeerplaatsen zorgt ervoor dat op korte termijn de parkeerproblemen worden verlicht. Dit gaat echter in veel gevallen ten koste van andere functies van de openbare ruimte. Bij de inpassing van nieuwe parkeervoorzieningen moet daarom zorgvuldig worden omgegaan met de beschikbare ruimte en dient de ruimtelijke/groene kwaliteit te worden gecompenseerd en versterkt. Een alternatief is de aanleg van parkeerkoffers buiten de woonstraat. Dit betekent een grotere loopafstand, maar wel meer mogelijkheden voor groen in de woonstraat.

#### *Parkeren grote voertuigen in woonwijken*

De gemeentelijke handhavingsambtenaren krijgen in toenemende mate meldingen of vragen over het parkeren van grote voertuigen in de woonwijken. Dit is volgens de APV binnen de bebouwde kom verboden in de avond en nachtelijke uren. Het parkeren van grote voertuigen is een groeiend fenomeen, onder andere door een toename van het aantal zzp'ers of werknemers die de grote voertuigen 's avonds in de buurt van de woning parkeren. Dit vraagstuk wordt ook meegenomen in de eerdergenoemde studie/verkenning rondom het vrachtwagenparkeren (kernopgave 9c).

#### ***Kernopgave 14 Optimaliseren parkeren in dorpscentra***

Uit het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd in april 2019 en in juni 2021 in het centrum van Epe blijkt dat er geen capaciteitsprobleem is, maar een verdeelprobleem. Ten aanzien van het parkeren in de dorpscentra van Epe en Vaassen wordt daarom ingezet op beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit en niet op uitbreiding van het aanbod (uitgezonderd ruimtelijke ontwikkelingen die extra parkeervraag genereren). Er zijn diverse maatregelen denkbaar om de beschikbare capaciteit beter te benutten en te verdelen:

- Op de marktdag zijn er relatief veel langparkeerders, waaronder werknemers van het gemeentehuis. Onderzoek is nodig op welke wijze de parkeerdruk als gevolg van het parkeren van werknemers kan worden verlicht (bijv. thuiswerken, alternatieve vervoerswijzen aanbieden en stimuleren, parkeren op afstand). Gemeente Epe is als werkgever aan het onderzoeken hoe zij hier invulling aan kan geven.
- Uit gesprekken met de ondernemersverenigingen blijkt dat in beide dorpscentra de verwijzing en de vindbaarheid van de parkeerterreinen verbetering behoeft (zie ook de koppeling met de kernopgave 'centrum Epe' onder [hoofdstuk 5](#) 'lopen'). Door intelligente toepassingen kunnen parkeerders beter worden verdeeld over de aanwezige parkeercapaciteit.



### **Kernopgave 15 Mobiliteitsdata**

Essentieel is dat de gemeente als wegbeheerder de actuele data over afsluitingen bij evenementen, recent ingestelde geslotenverklaringen voor (vracht)verkeer, verkeersmaatregelen vanuit verkeersbesluiten, etc., bijhoudt en verwerkt. Dit dient organisatorisch te worden ingebed in de ambtelijke organisatie qua taken en verantwoordelijkheden. Deze mobiliteitsdata dient tijdig te worden aangeleverd bij het NWB, zodat dit snel en vlot kan worden verwerkt in de navigatiedata en incar-systemen. Vanuit de regio Cleantech loopt er inmiddels een project 'mobiliteitsdata', om dit zowel inhoudelijk als organisatorisch, vorm te geven. De gemeente Epe participeert hierin. Uiteindelijk is en blijft de gemeente Epe als wegbeheerder verantwoordelijk voor het aanleveren van actuele data.

*Mobiliteitsdata (waaronder o.a. wegwerkzaamheden, omleidingsroutes, incidenten, parkeerdata) zijn van steeds groter belang voor weggebruikers maar ook voor wegbeheerders. Ook zijn deze data belangrijk voor de verdere ontwikkeling in rijtaakondersteunende systemen, en slimme voertuigen. Samenwerking in ketens tussen private en publieke partijen is hiervoor noodzakelijk. De aan te leveren data dienen actueel en van een goede en betrouwbare kwaliteit te zijn. De Minister van I&W heeft daarom eind 2018 met de MIRT-regio's in Nederland afgesproken dat provincies en gemeenten de levering van 15 data items op orde krijgen én de datalevering te verankeren in de werkprocessen en de organisaties. Doel is om in 2023 per data item minimaal 90 procent door overheden structureel beschikbaar te hebben. Om dit mogelijk te maken is het van groot belang dat datalevering wordt geborgd binnen overheidsorganisaties.*

# 9 Hoofdstuk 9 Via lagenbenadering: van knelpunten en visie naar mogelijke maatregelen

## 9.1 Inleiding

In voorgaande hoofdstukken is beschreven wat de langetermijnvisie is op mobiliteit, welke ambities er zijn, wat de kernopgaven zijn en welke beleidskeuzes er worden gemaakt. Dit is uitgewerkt in vier thema's lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto-/vrachtverkeer. Daarbij is ook inzichtelijk gemaakt welke knelpunten er zijn en welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn. [Paragraaf 9.2](#) biedt een overzicht van de groslijst met geïnventariseerde knelpunten en mogelijke maatregelen. In [paragraaf 9.3](#) is aangegeven op welke wijze we deze mogelijke maatregelen willen prioriteren. Dit willen we doen via de lagenbenadering (stap 1). Op basis van deze lagenbenadering ontstaat inzicht waar koppelkansen liggen en uiteindelijk ook welke maatregelen de grootste winst opleveren (dit zijn de prioritaire projecten). De mogelijke maatregelen dienen uiteindelijk een vertaling te krijgen in een uitvoeringsprogramma voor de komende 10 jaar met naast een prioritering en fasering van maatregelen. Daarbij maken we onderscheid in quick wins en grootschalige maatregelen die, met onderscheid tussen prioritaire projecten en projecten die (kunnen) worden gekoppeld aan groot onderhoud (stap 3).

De groslijst in [paragraaf 9.2](#) biedt een overzicht van de mogelijke maatregelen die als basis dienen voor het uitvoeringsprogramma. Het besluit of én wanneer welke maatregelen worden uitgevoerd, wordt genomen in het uitvoeringsprogramma.

### Stap 1: Lagenbenadering

Door alle netwerken als lagen over elkaar heen te leggen ontstaat er integraal inzicht in de knelpunten en wensen. Wat zijn de dilemma's? Welke keuzes zijn er nodig? En waar kunnen netwerken elkaar juist versterken (win-win)? Door de lagen over elkaar heen te leggen, ontstaat er ook inzicht in welke routes de hoogste prioriteit hebben om te worden aangepakt. Dit zijn wegen waar verschillende netwerken overheen lopen, bijvoorbeeld een fietsroute en landbouwroute.

- Lopen
- Fiets
- Openbaar vervoer
- Auto(vracht)verkeer
- Ruiterroutes
- Recreatieve routes
- Landbouwroutes



» Netwerken over elkaar heen leggen:  
» Integrale gebiedsgerichte analyse en maatregelen

### Stap 2: Faseren op basis van quick wins en koppeling met groot onderhoud

Laatste stap is om, mede op basis van stap 1 en 2 de maatregelen niet alleen te prioriteren, maar ook de te faseren. We maken daarbij onderscheid tussen prioritaire projecten en projecten die we (kunnen) koppelen aan groot onderhoud.

Weg	Aankomst	Weg	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Weg 1	Maatregel 1	Maatregel 2																					
	Maatregel 3	Maatregel 4																					
	Maatregel 5	Maatregel 6																					
	Maatregel 7	Maatregel 8																					
Weg 2	Maatregel 9	Maatregel 10																					
	Maatregel 11	Maatregel 12																					
	Maatregel 13	Maatregel 14																					
	Maatregel 15	Maatregel 16																					
Weg 3	Maatregel 17	Maatregel 18																					
	Maatregel 19	Maatregel 20																					
	Maatregel 21	Maatregel 22																					
	Maatregel 23	Maatregel 24																					

## 9.2 Overzicht groslijst knelpunten en mogelijke maatregelen

Onderstaand is een overzicht gegeven van de geïnventariseerde knelpunten en mogelijke maatregelen. Dit is gedaan op basis van de volgende onderdelen:

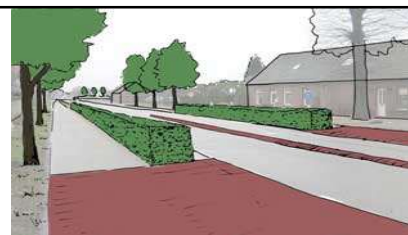
Onderdeel	Type vervoerswijze	Doelen
A Knelpunten risicoanalyse	Lopen, fiets en auto	Veiligheid
B Snelheidsverlaging	Lopen, fiets en auto	Veiligheid en leefbaarheid
C Woon-ontwikkellocaties	Lopen, fiets, OV en auto	Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid
D Fietsroutes	Fiets	Duurzaam, gezond, veilig en leefbaarheid
E Looproutes	Lopen	Duurzaam, gezond, sociaal en leefbaarheid
F Landbouwroute	Landbouwverkeer	Bereikbaarheid, veiligheid en onderhoud
G Recreatieve routes	Lopen, fiets en auto	Natuur, recreatie en veiligheid
H Parkeren	Fiets, auto	Bereikbaarheid en veiligheid

### A Objectieve en subjectieve knelpunten

In het aparte bijlagerapport 'Risicoanalyse gemeente Epe' (onderdeel I) is een uitgebreide analyse van de risicofactoren uitgevoerd, zoals onderzoek naar snelheden, intensiteiten en wegkenmerken. In dit rapport zijn per wegcategorie de belangrijkste veiligheidsknelpunten weergegeven. In bijlage 12 is een uitgebreide analyse uitgevoerd van de ongevallenlocaties (onderdeel II) en een analyse van de wegen op basis van functie, vormgeving en gebruik (onderdeel III). De wegen die hierin zijn opgenomen zijn mede tot stand gekomen op basis van de inbreng van bewoners en weggebruikers: de subjectief onveilige locaties (onderdeel IV). De subjectief onveilige locaties zijn tot stand gekomen op basis van een analyse van de klachten/meldingen van de afgelopen jaren en de inbreng vanuit de uitgevoerde enquête. Deze vier onderdelen zijn de basis om te komen tot een geprioriteerde knelpuntenlijst, die wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

### Natuurlijk sturen

*Door natuurlijke/landschappelijke elementen toe te voegen willen we de gereden snelheid verlagen (visueel vernauwen van de weg) en daarnaast de landschappelijke en natuur kwaliteit verbeteren (=win-winsituatie). Deze kansen worden als quick-win meegenomen.*



- Onderzoek bedrijventerreinen: Voor de bedrijventerreinen Kweekweg in Epe en Eekterveld in Vaassen dient te worden geïnventariseerd welke knelpunten en wensen er liggen om de verkeersveiligheid en duurzame bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te kunnen waarborgen/te verbeteren en te komen tot een toekomstbestendige situatie.

### B Snelheidsverlagingen

Massa en snelheid tussen fiets en auto in evenwicht brengen. Daarom overal waar fietsers op de rijbaan zitten binnen de bebouwde kom verlagen maximumsnelheid naar 30 km/u. Dit betreft de Oenerweg in Epe, de centrumring in Epe, De Beekstraat in Epe, de Deventerstraat in Vaassen en de Oranjeweg in Emst. Er is nader onderzoek nodig naar het verlagen van de maximumsnelheid op de gehele Hoofdweg in Emst. Buiten de bebouwde kom verlagen we de maximumsnelheid op de dorpenroute: de Eperweg (tussen Epe-Emst) en

op de Tongerenseweg vanaf de N309 tot aan de komgrens. Hiervoor zijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk.

### C Woonwijk Slath en Zuukerenk

Potentiële woningbouwlocaties woonwijken Slath en Zuukerenk (ontwerp-omgevingsvisie!)

Het gebied 't Slath is een potentiële uitbreidingslocatie van de kern Epe, met mogelijk 250-300 woningen. Deze locatie is ten noordoosten van de kern Epe gelegen. De vraag waar we voor staan, is hoe gaan we deze nieuw woonwijk verkeerskundig ontsluiten en aansluiten op het bestaande wegennet. En wat zijn de gevolgen voor het bestaande wegennet en zijn hier aanvullende maatregelen nodig? Deze vraag/vragen worden in het najaar van 2021 beantwoord middels een variantenstudie.

### D Fietsprojecten\*

Momenteel bevinden we ons midden in een fietsrevolutie. Door nieuwe (fiets)vormen neemt de heterogeniteit toe (verschil in massa en snelheid). Dit vraagt om een nieuwe kijk op fietsinfrastructuur. Er is sprake van een toename van het aantal fietsongevallen, met name onder ouderen. Ook de technologische ontwikkelingen, zoals de speed-pedelec en de (elektrische) bakfiets vragen om een nieuwe kijk op fietsroutes. Dit betekent dat veel fietsroutes op een opwaardering vragen. Onderstaand is daarom een uitgebreide lijst opgenomen met knelpunten en mogelijke maatregelen/wensen.

\* De (mogelijke) feeders naar de F50 zijn niet opgenomen in deze lijst, omdat deze integraal onderdeel uitmaken van het project F50 Apeldoorn-Zwolle.

Route	Type	gebruik	Gewenste inrichting
Bloemstraat-Hoge Weerd:	Stadsroute: ontsluitingsroute woonwijk Hoge Weerd van/naar het centrum en sportaccommodaties	Circa 1.000	Bloemstraat: fietsstraat(achtige) inrichting en Hoge Weerd: brede fiets(suggestie)stroken en 30 km/-u inrichting. De opwaardering van de fietsroute Hoge Weerd dient te worden gekoppeld aan groot onderhoud.
Willem Tellstraat-Burg.van Walsemlaan-Jagtlustweg	Stadsroute en recreatief: Ontsluitingsroute wijk Hoge land route en vanaf campings van/naar het centrum én knooppuntenroute	Circa 1.000	Fietsstraat(achtige) inrichting + autoluw(er)
Centrumring Epe	Stadsroute: ontsluitingsroute voor het centrum. Huidige maximum snelheid: 50 km/u	Nb	Max. snelheid verlagen naar 30 km/u: aanbrengen fiets(suggestie)stroken en aanvullende maatregelen om snelheid te beïnvloeden
Molenpad-Beekstraat:	Stadsroute: ontsluitingsroute voor het centrum.	circa 2.000	Max. snelheid verlagen naar 30 km/u: aanbrengen fiets(suggestie)stroken en aanvullende snelheidsmaatregelen en aansluiting Gagelstraat
Oenerweg Epe:	Is al onderdeel provinciaal fietsnetwerk	Circa 500	Max. snelheid verlagen naar 30 km/u: wensbeeld is vrijliggende fietspaden, alternatief is het aanbrengen fiets(suggestie)stroken met snelheidsmaatregelen, rotonde De Meent in de voorrang brengen voor fietsers
Molenweg-Wissel:	Recreatief met dubbelfunctie: ontsluitingsroute vakantieparken va/naar Epe en onderdeel knooppuntensysteem	Circa 1.000	Onderzoeken fietsstraat(-achtige) inrichting.
Woonwijk Klaarbeek-Beekstraat	Hoofd fietsnet: ambitie is realisatie en gebruik als fietsradiaal	Circa 400 fietsers per dag t.h.v. E. Post-straat	Onderzoeken fietsstraat(-achtige) inrichting
Lohuizerweg	Hoofd fietsnet: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum	-	Onderzoeken fietsstraat(-achtige) inrichting.



Lutuliweg- Patrijsweg- Kuipersweg- Gildenweg	Hoofd fietsnet: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum en scholierenroute	Circa 950 fietsers per dag	Onderzoeken mogelijkheden fietsstraat (Patrijsweg is al als zodanig ingericht en Kuipersweg is relatief autoluw, vanwege ingesteld éénrichtingsverkeer)
Radiaal Marijkeweg	Hoofd fietsnet: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum		Onderzoeken mogelijkheden inrichten als fietsroute
Julianaalaan	Hoofd fietsnet en knooppuntenroute	-	Aanbrengen fiets(suggestie)stroken
Hoofdstraat-zuid Epe	Stadsroute: ontsluitingsroute voor het centrum.	1.800	Er wordt veel geparkeerd, deels op/naast het fietspad. Onderzoeken mogelijkheden verbeteren (fiets)veiligheid en parkeersituatie.
Deventerstraat	Stadsroute: ontsluitingsroute voor het centrum vanuit woonwijken.	nb	Max. snelheid verlagen naar 30 km/u: aanbrengen fiets(suggestie)stroken en aanvullende maatregelen om snelheid te beïnvloeden
Emsterweg	Hoofd fietsnet: dit is een interlokale verbinding tussen Emst en Vaassen	Circa 550	Onderzoeken mogelijkheid verbeteren kwaliteit fietspaden.
Oenerweg- Eperweg (bubeko)	Hoofd fietsnet: dit is een interlokale verbinding tussen Epe en Oene (en onderdeel van het provinciale fietsnetwerk)	Circa 500	Onderzoeken om de fietsveiligheid te verbeteren. Wensbeeld is een vrijliggend fietspad, alternatief is brede fietsstroken. Nader onderzoek dient uit te wijzen wat haalbaar is. Daarin worden ook de kruisingen met de Kanaalweg en Ooster Oenerweg betrokken.
<b>Recreatieve fietspaden</b>	<b>Gewenste inrichting*</b> * De wens is 2,5 meter betonfietspad. Echter per project zal een integrale afweging worden gemaakt, waarin diverse belangen gebiedsspecifiek worden afgewogen (w.o. toepassing van halfverharding)		
Nieuw fietspad Jagtlustweg inclusief aansluiting op Koekenbergweg:	De huidige knooppuntenroute loopt via de Officiersweg. Deze weg vervult echter een (beperkte) autoverkeersfunctie voor Epe-noord. Het deel buiten de bebouwde kom is mede bedoeld voor recreatief autoverkeer vanaf de campings naar de N309/A28 (de aansluitende Koekenbergweg is hiervoor geschikt gemaakt). Door een nieuwe fietsroute (2,5 meter breed (beton)fietspad) aan te bieden via de onverharde/semi-verharde Jagtlustweg, die parallel aan de Officiersweg loopt kunnen we het fietsverkeer scheiden van het autoverkeer op de Officiersweg. Deze nieuwe fietsroute sluit dan aan op de Burgemeester van Walsemlaan, die wordt opgenomen als fietsradiaal van en naar het dorpscentrum.		
Aanleg van een fietsverbinding via Hertenkampsweg – Oranjeweg - Pollenseweg -Langeweg -naar Woesterbergweg	De huidige knooppuntenroute loopt via de Woesterbergweg. Het zuidelijke deel van de Woesterbergweg (tussen de Langeweg en de Oranjeweg) kent een smal wegprofiel en fietsers dienen gebruik te maken van de rijbaan. Het is daarom wenselijk om een nieuwe fietsverbinding tussen de Langeweg en de Oranjeweg te realiseren via de Pollenseweg en deze op te nemen in het knooppuntenstelsel.		
Boerweg (fietspad deel)	Deze route (tussen 21 en 7) is onderdeel van het knooppuntenstelsel en is in slechte staat. Opwaardering van het fietspad is nodig.		
Nieuwe -Zuidweg – vrijliggende fietspad	Het huidige fietspad is te smal (1,5 meter) en daardoor gevaarlijk bij passeren van een tegenligger (meanderend profiel en relatief veel hoogteverschil). Het fietspad is voor een (klein)deel ook knooppuntenroute. Een mogelijke optie is het ontmoedigen/beperken van het autoverkeer op de Zuidweg, waardoor er (meer) menging van verkeer mogelijk is. Verder is aandacht voor voldoende uitzicht bij het fietspad nodig.		
Officiersweg – vrijliggend fietspad in bosgebied	Dit fietspad is de laatste jaren ook knooppuntenroute, maar is in zeer slechte staat. Het fietspad wordt veel gebruikt, o.a. vanuit camping de Jagerstee. Gevaar op valpartijen bij passeren van tegenligger. Het is nu onverhard tussen 27-47. Opwaardering van het fietspad is nodig.		
Gortelseweg	Opwaarderen van dit fietspad (onderdeel van het knooppuntenstelsel) die van de Gortelseweg naar de Tongerenseweg in de gemeente Nunspeet loopt, is nodig. Het fietspad is soms in slechte staat en is nu half verhard en is een deel tussen twee betonpaden.		
Elburgerweg (vanaf 43-42-02-45-46)	Wens is een fietstraat(achtige) inrichting/koppeling met mogelijke beperking/ontmoedigen voor/van het autoverkeer (wens ook vanuit recreatiezonering (Kroondomein)).		
Elspeterweg	Wens is een fietstraat(achtige) inrichting.		
Vierhousterweg (Gortel-Nunspeet)	Verbreden fietspad tussen 43-16. Het huidige fietspad is <2 meter breed. Ook is de kwaliteit van het asfalt slecht.		
Oost-Ravenweg (tussen Koeweg-Molenweg):	Onderzoek alternatieve route via Koeweg-Centrumweg. Dit wordt betrokken in verkeersplan Wissel, die momenteel in ontwikkeling is.		
Tepelbergweg nu onverhard	Nu onverhard. Inzet is een 2,5m breed (beton)fietspad.		
Langeweg (07-65 tot Woesterweg)	Kwaliteit verharding (slecht asfalt). Opwaardering van het fietspad is nodig.		

Enkhoutweg	Onderzoek naar alternatieve route/doorsteek naar Niersen (onderdeel nog op te starten verkeersplan Kroondomein).
Niersenseweg/Emmalaan (45-75)	Traject voldoet niet meer (slecht asfalt). Opwaardering van het fietspad is nodig.
Hertenkampweg (44-75)	Wens is om het deel waar fietsers van de rijbaan gebruik maken om te zetten naar een fietsstraat.
Deventerstraat (78-37)	Wens is om deze fietsroute, omdat fietsers op de rijbaan zitten, om te zetten naar een fietsstraat.
Heerderweg-Badweg	Opwaarderen van deze fietsroute is gewenst.
Kanaalweg (78-65)	Slecht asfalt en relatief smal. Opwaarderen van deze fietsroute is gewenst.

### *E Lopen*

- Vanuit de Nota Toegankelijkheid is er een aantal knelpunten, die nog moeten worden aangepakt. Dit betreft de Oenerweg in Epe, de Wilem Tellstraat in Epe en de Deventerstraat in Vaassen.
- Centrum-Epe: om de veiligheid, verblijfskwaliteit en toegankelijkheid te verbeteren, dient een integraal onderzoek te worden naar het autoluw(er) maken van de Markt/Hoofdstraat (bijvoorbeeld in het toeristenseizoen) inclusief een circulatieplan voor het gehele centrumgebied. Daarbij dient ook de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parkeerlocaties te worden meegenomen, de parkeerdrukverdeling, het fietsparkeren en de bevoorrading van de winkels.
- Voor het dorp Oene moet worden onderzocht of er in de dorpskern meer toegankelijke voetpaden kunnen worden gerealiseerd, in plaats van de huidige rabatstroken waar ook op (mag) worden geparkeerd.
- Quick-wins toegankelijkheid woonwijken (verwijderen/verplaatsen obstakels, realiseren op- en afritjes, etc.)
- Vanuit meldingen zijn er wensen binnengekomen voor aanleg van een voetpad aan de Heuvellaan/Populierenlaan en Burg. v. Walsemlaan in Epe en de Vulcanusweg in Vaassen.
- De knelpunten (w.o. quick-wins) op de schoolthuisroutes dienen in een apart project te worden geïnventariseerd en aangepakt.
- De knelpunten (w.o. quick-wins) op de belangrijkste looproutes naar de bushaltes dienen in een apart project te worden geïnventariseerd en aangepakt.
- De wensen qua recreatieve wandelroutes en beweegvriendelijke omgeving dienen in een apart project te worden geïnventariseerd en aangepakt.

### *F Landbouwroutes*

(Land)bouwvoertuigen worden steeds groter. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties (w.o. fietsers die in het gedrang komen). Het grote verschil in massa tussen fietsverkeer en landbouwverkeer zorgt ervoor dat ongevallen tussen landbouwverkeer en fietsers vaak ernstige gevolgen hebben. Ook is er schade aan wegen en bermen en daarmee hoge onderhoudskosten (en de aansprakelijkheid hierin als wegbeheerder). Het RDW gaat van 1 januari 2023 ontheffingen afgeven voor brede landbouwvoertuigen die alleen gebruik mogen maken van speciale landbouwroutes, die door de wegbeheerder als geschikt worden geacht. Deze zogenaamde landbouwroutes dienen qua breedte en verkeersveiligheid geschikt te zijn voor deze brede landbouwvoertuigen. Deze landbouwroutes dienen daarom optimaal en veilig te worden ingericht (daar waar mogelijk) in de vorm van bembeton. Het betreft de volgende landbouwroutes:

- Kanaalweg
- Weteringdijk: Geerstraat-Ravenstraat
- Houtweg Oene: Ooster Oenerweg-IJsseldijk
- Vaassense binnenweg: Prins Bernhardlaan-Oranjeweg
- Woesterweg (Oranjeweg-Paalbeekweg) (of via N309?)
- Brakerweg-Ledderweg-Werlerweg (Eperweg-kanaalweg)
- Brinkerweg Emst (Oranjeweg-Spoorstraat)

Op met name de Kanaalweg, Weteringdijk, Vaassense binnenweg/Veldweg, Woesterweg en Werlerweg is

de hoge snelheid van het autoverkeer een knelpunt, maar dit geldt ook in mindere mate voor de andere routes. Bij de uitwerking van deze plannen dient daarom ook de aanpak van de snelheid een plek te krijgen. Fietsknooppuntenroutes lopen bij voorkeur niet over de landbouwroutes en worden waar mogelijk (op termijn) verlegd (zie ook [hoofdstuk 6](#) 'fietsen').

Landbouwroutes hebben een directe relatie met het wegenbeleidsplan, omdat de aanleg van bermbeton ook gaat over de staat (van onderhoud) van deze landbouwroutes. Dit onderwerp krijgt daarom ook een plek in het wegenbeleidsplan.

#### *G Recreatieve routes*

Vanuit natuur en ecologie is recreatief zoneren gewenst. Dit betekent dat recreatie wordt gefaciliteerd op een aantal plekken binnen de gemeente Epe. Recreatief zoneren betekent ook dat we doorgaand (recreatief) autoverkeer alleen faciliteren op een beperkte aantal wegen die daarvoor geschikt zijn/worden gemaakt en we ontmoedigen dit verkeer op ondergeschikte (zand)wegen. Het betreft een drietal kerngebieden: Wissel e.o., Kroondomein (Gortel-Niersen) en Dellenweg e.o..

Het gebiedsproces voor Wissel is begin 2021 opgestart. Het gebiedsproces voor Gortel-Niersen (Kroondomein) wordt eind 2021/begin 2022 opgestart. Het gebiedsproces Dellenweg-Zuidweg e.o. moet nog worden opgestart.

#### *H Parkeren*

- Parkeren centrum-Epe: om de veiligheid, verblijfskwaliteit en toegankelijkheid te verbeteren, dient een integraal onderzoek te worden naar het autoluw(er) maken van de Markt/Hoofdstraat (bijvoorbeeld in het toeristenseizoen) inclusief een circulatieplan voor het gehele centrumgebied. Daarbij dient ook de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parkeerlocaties te worden meegenomen, de parkeerdrukverdeling en de bevoorrading van de winkels. Ook een onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het (bewaakt) fietsparkeren dient hierin een plek te krijgen (zie ook onderdeel 'lopen'). Momenteel loopt een onderzoek naar de inzet van ICT-toepassingen op de grotere parkeerterreinen in het centrum van Epe (met als doel het aanbieden van actuele parkeerinformatie, wat moet leiden tot een betere verdeling van de beschikbare parkeercapaciteit).
- Parkeren centrum-Vaassen: verwijzing en de vindbaarheid van de parkeerterreinen verdient verbetering, bijvoorbeeld door ICT-toepassingen.
- Truckparking: momenteel loopt een verkenning naar de noodzaak, wenselijkheid en haalbaarheid van een truckparking en het functioneren van de huidige vrachtwagenparkeerplaats in Vaassen.
- hubs en fietsparkeren bushaltes: bij de meeste bushaltes langs de Veluwelijn is een (sterk) tekort aan fietsparkeerplaatsen. Er is daarom behoefte aan meer fietsparkeerplaatsen. De behoefte aan vormen van andere mobiliteit dienen in afstemming met de regio/provincie te worden onderzocht.
- Parkeren woonwijken: onderzocht moet worden hoe in wijken met een te hoge parkeerdruk de parkeersituatie kan worden geoptimaliseerd. Onderzocht moet worden welke opgave in de woonwijken er ligt en welke maatregelen denkbaar zijn (quick wins, grootschalige aanpassingen, etc.).

### Overige

- Zandwegen (quick wins):

Onderstaand is het overzicht gegeven van de nog uit te voeren projecten rondom zandwegen:

Deelgebied	Actie
Heerderweg e.o.	Maatregelen reeds in 2017 uitgevoerd.
Schietbaanweg e.o.	Verkeerplan in concept gereed
Wissel e.o.	Verkeersplan in ontwikkeling (2021)
Niersenseweg e.o.	Onderdeel uitwerking mobiliteitsplan: planning ntb
Langeweg e.o.	Onderdeel uitwerking mobiliteitsplan: planning ntb
Dellenweg e.o.	Deels uitgevoerd bij Heerderweg: overige wegen meenemen in planuitwerking Dellenweg

- Campagnes/acties fietsen en lopen: bewustwording en het verleiden om te gaan lopen en fietsen dient in een apart project te worden opgepakt.

### 9.3 Prioritering volgens lagenbenadering

Binnen de lagenbenadering zijn de belangrijkste lagen op elkaar gestapeld. Dit zijn de onveilige trajecten op basis van de uitgevoerde risicoanalyse (A), de trajecten waar we een snelheidsverlaging willen doorvoeren (B), de ontsluitingsroutes voor de potentiële woonontwikkellocaties (C), de fietsroutes waar maatregelen gewenst zijn (D), de looproutes waar maatregelen gewenst zijn (E), de inrichting van landbouwroutes (F), de inrichting van recreatieve routes (G) en ten slotte de parkeeropgaven (H). In onderstaand schema is aangegeven waar deze lagen elkaar raken.

In het uitvoeringsprogramma moet worden bepaald welke knelpunten en mogelijke maatregelen uit [paragraaf 9.2](#) één of meerdere van deze lagen raken. De routes (waar maatregelen zijn voorzien) die meerdere lagen raken, krijgen een hoge(re) prioriteit, doordat er een win-winsituatie is te behalen. Dit zijn de prioritaire projecten.

	A	B	C	D	E	F	G	H	Natuurlijk sturen
A Knelpunten risicoanalyse	X	X	X	X	X	X	X		X
B Snelheidsverlaging	X	X	X	X	X				X
C Woon-ontwikkellocaties	X	X	X	X					
D Fietsroutes	X	X	X	X		X	X		
E Looproutes	X	X	X		X		X		
F Landbouwroutes	X			X		X			
G Recreatieve routes	X			X			X		X
H Parkeren								X	

#### 9.4 Uitvoeringsprogramma met prioritering, fasering en monitoring

De mogelijke maatregelen dienen uiteindelijk een vertaling te krijgen in een uitvoeringsprogramma voor de komende 10 jaar met een prioritering en fasering van maatregelen. In het uitvoeringsprogramma maken we daarom onderscheid in korte termijn (<2 jaar), middellange termijn (2-5 jaar) en lange termijn (5-10 jaar). Daarbij maken we een onderscheid in **quick wins** en **grootschalige maatregelen**, met onderscheid tussen **prioritaire projecten** en **projecten die (kunnen) worden gekoppeld aan groot onderhoud**. In deze opdeling betrekken we bewoners en belanghebbenden al bij de eerste plannen. Eerste aanpassingen (quick wins) zijn door te voeren voor relatief lage kosten en hierdoor worden plannen flexibeler. Bij de uitwerking van de plannen betrekken we bewoners en belanghebbenden actief via enquêtes, klankbordgroepen en bewonersbijeenkomsten. De wijze van participatie is afhankelijk van de aard en omvang van de projecten.

Het besluit of én wanneer welke maatregelen worden uitgevoerd, wordt genomen in het uitvoeringsprogramma. De mogelijkheden voor cofinanciering bij de regio, de provincie en het rijk houden we daarbij nauwlettend in de gaten. Dit kan in de praktijk betekenen dat projecten 'naar voren worden gehaald' als er mogelijkheden zijn vanuit een subsidieregeling om (eerder) uitvoering aan een specifiek project te geven.

## BIJLAGE 1 BELEID ZANDWEGEN EN SEMI-VERHARDE WEGEN



### Inleiding

Er wordt onderscheid gemaakt in zandwegen (onverharde wegen) en semi-verharde wegen. Semi-verharde wegen zijn wegen waar gebruik wordt gemaakt van puinverharding of een soortgelijk materiaal.

Onderstaand is puntsgewijs de problematiek weergegeven op deze wegen:

- er is een toename van het aantal klachten over zandwegen en semi-verharde wegen;
- de klachten hebben vooral betrekking op onderhoud en stofoverlast;
- er is sprake van een toename van het autoverkeer op een aantal zandwegen/semi-verharde wegen en
- er is sprake van een toename in de verzoeken tot het nemen van maatregelen.

De maatregelen worden tot nu toe individueel behandeld. Er is behoefte aan een integraal beleid, waarin gezamenlijke beleidskeuzes worden gemaakt, vanuit verkeer, groen/landschap, cultuurhistorie, recreatie en wegbeheer.

### Belangen<sup>9</sup>

- Cultuurhistorische waarden: Eeuwenlang hebben mensen zich te voet naar hun bestemming begeven. Zandwegen werden hiervoor van oudsher als verbindingsroutes gebruikt. Dit geldt in veel gevallen ook voor semi-verharde wegen.

- Landschappelijke waarden: Zandwegen hebben een hoge landschappelijke waarde, omdat zandwegen bijdragen aan de leesbaarheid van het landschap en aan een positieve beleving. De zandweg is één van de karakteristieken van het agrarisch gebied en de bosgebieden. Dit geldt in bepaalde mate ook voor semi-verharde wegen.

- Natuurwaarden: Zandwegen en de bermen zijn ook van ecologische waarde.

- Recreatieve waarden: recreanten genieten te voet, per fiets of per paard (ruiters/ menners) van de ruimte en de natuur. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van het bestaande netwerk van wegen en paden. Sommige zandwegen en semi-verharde wegen vormen een belangrijke schakel in dit netwerk. Zo lopen fiets- en wandelroutes over verschillende zandwegen. Recreanten ondervinden soms hinder van het gemotoriseerd verkeer en het daardoor opgeworpen stof.

- Verkeersveiligheid: op veel zandwegen en semi-verharde wegen wordt veel gefietst en gewandeld. De



<sup>9</sup> Bron: Nota Zandwegen - gemeente Ede, 2008

auto is 'te gast' op deze wegen. Echter niet op alle zandwegen is de functie, het (oneigenlijk) gebruik\* en de inrichting hierop afgestemd. Dit leidt tot (gevoel van) onveiligheid.

- wegbeheer: Ten opzichte van verharde wegen hebben onverharde en semi-verharde wegen vaker onderhoud nodig, afhankelijk van het gebruik van de weg. De mogelijkheden tot het plegen van onderhoud is mede afhankelijk van de weersomstandigheden. Wanneer de zandwegen door de weersomstandigheden in zeer slechte staat zijn, worden deze soms afgesloten voor het verkeer, uitgezonderd aanwonenden.

### *Beleidsuitgangspunten*

Onderstaand zijn de beleidsuitgangspunten weergegeven ten aanzien van zandwegen en semi-verharde wegen:

- 1: Behoud zandweg/semi-verharde weg: vanwege natuur, cultuurhistorische, landschappelijke en recreatieve waarden.
- 2: Het principe uitgangspunt is dat wegen niet worden verhard, tenzij er zwaarwegende maatschappelijke belangen zijn.
- 3: Bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen moeten bereikbaar blijven, maar zodanig dat het karakter van de zandwegen en semi-verharde wegen behouden blijft. Gemotoriseerd verkeer heeft een ondergeschikte rol en is primair bedoeld ter ontsluiting van de aanliggende percelen (= geen oneigenlijk gebruik) \*.
- 4: Als het niet mogelijk is om met het huidige gebruik het karakter van de zandweg/semi-verharde weg te behouden en/of om het oneigenlijk gebruik tegen te gaan, wordt onderzocht of verkeersmaatregelen kunnen worden toegepast, zoals een fysieke knip.

\* Met oneigenlijk gebruik wordt bedoeld op doorgaand verkeer dat oneigenlijk gebruik maakt van de zandweg/semi-verharde weg. Doorgaand verkeer is verkeer dat geen bestemming aan het betreffende wegvak heeft. Met oneigenlijk gebruik wordt bedoeld dat er een alternatieve verharde ontsluitingsroute voor dit doorgaande verkeer beschikbaar is."

### *Maatregelen*

#### A) Maatregelen hoeveelheid verkeer

Bij welke aantal motorvoertuigen per etmaal een weg wordt afgesloten, is afhankelijk van de hoeveelheid bestemmingsverkeer (noodzakelijk verkeer t.b.v. ontsluiting aangrenzende percelen) en de hoeveelheid doorgaand verkeer (het oneigenlijke gebruik). Uitzondering hierop zijn wegen met een zeer smal wegprofiel en/of ligging van de zandweg in een kwetsbaar natuurgebied. Bij deze laatste categorie is maatwerk nodig, aangezien ook een zeer lage intensiteit al reden kan zijn tot afsluiting.

#### A1 Fysieke knip:

Een fysieke knip heeft als maatregel de voorkeur boven een selectieve afsluiting met bebording. Met een fysieke knip wordt het oneigenlijk in het geheel tegengegaan. Er is bovendien geen handhaving meer nodig wat kostenbesparend werkt. Wel dient er een acceptabele alternatieve ontsluitingsroute aanwezig te zijn voor zowel het doorgaande verkeer als voor het bestemmingsverkeer. Bij het nemen van een dergelijke verkeersmaatregel dienen de effecten op de verkeersstromen in beeld worden gebracht.

#### A2 Selectief afsluiten:

Wanneer een weg of weggedeelte selectief wordt afgesloten, mag deze uitsluitend door de aangrenzende percelen worden gebruikt. Afsluiting vindt plaats met bebording (middels een geslotenverklaring). Nadeel van een selectieve afsluiting is dat er in meer of mindere mate oneigenlijk gebruik van de weg zal worden

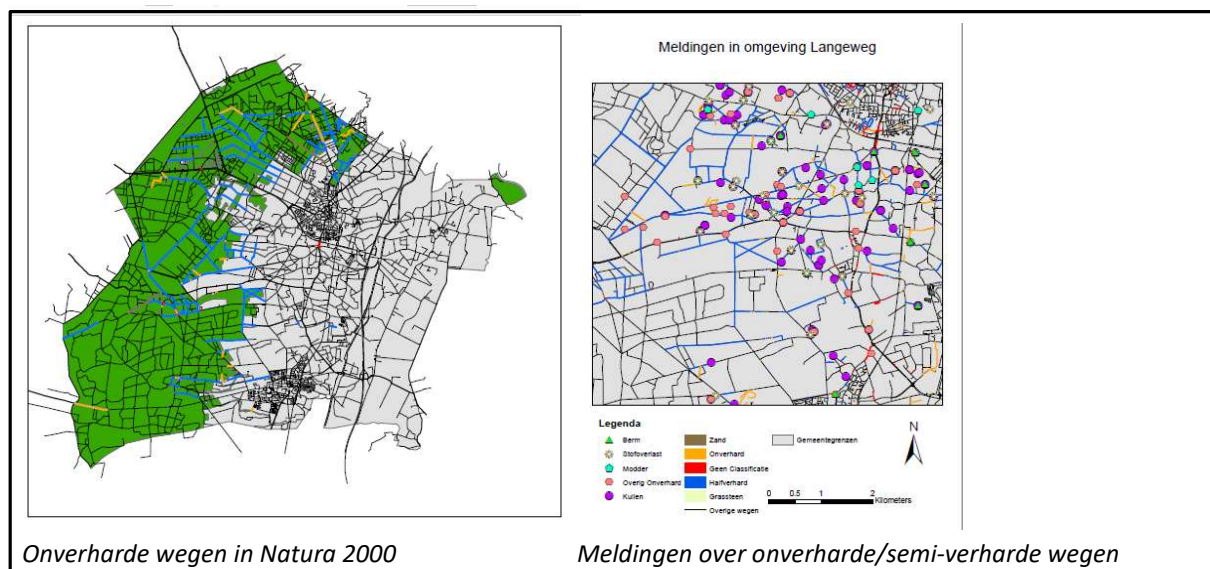
blijven gemaakt. Dit vraagt dan om handhaving en inzet van handhavingsambtenaren. Dit is in beginsel ongewenst. Er wordt daarom alleen overgegaan tot selectieve afsluiting als een fysieke knip niet haalbaar is. Bij het nemen van een dergelijke verkeersmaatregel dienen de effecten op de verkeersstromen in beeld worden gebracht.

### C) Niet verhard

Het principe uitgangspunt is dat zandwegen wegen niet worden verhard. In geen geval als deze is gelegen in een Natura 2000 gebied of een gebied met hoge landschappelijke waarden. In andere gevallen geldt dat alleen in uitzonderlijke situaties als dit nodig is om de bereikbaarheid van de aangrenzende percelen te waarborgen en andere maatregelen niet effectief of haalbaar zijn en er een zwaarwegend maatschappelijk belang geldt, is er de mogelijkheid om te mogen verhard.

### Uitwerking beleid

Om inzichtelijk te krijgen op welke wegen maatregelen nodig zijn, is een analyse gemaakt. In de analyse is onderzocht welke onverharde/semi-verharde wegen in Natura2000 gebied vallen (linker afbeelding) en alle binnengekomen meldingen van de afgelopen jaren zijn geïnventariseerd en geanalyseerd (rechter afbeelding).





Op basis van voorgaande analyse zien we een clustering van enkele gebieden waar relatief veel semi/onverharde wegen zijn gelegen. In onderstaande tabel is aangegeven wanneer er maatregelen zijn uitgevoerd, in de planning staan of nog moeten worden gepland.

<b>Deelgebied</b>	<b>Actie</b>
Heerderweg e.o.	Maatregelen reeds in 2017 uitgevoerd.
Schietbaanweg e.o.	Verkeerplan in concept gereed
Wissel e.o.	Verkeersplan in ontwikkeling (2021)
Niersenseweg e.o.	Onderdeel uitwerking mobiliteitsplan: planning ntb
Langeweg e.o.	Onderdeel uitwerking mobiliteitsplan: planning ntb
Dellenweg e.o.	Deels uitgevoerd bij Heerderweg e.o.: overige wegen meenemen in planuitwerking Dellenweg

## BIJLAGE 2 BELEID TOEPASSING TYPE SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN



Deze paragraaf gaat specifiek in op het verkeersgedrag ten aanzien van de gereden snelheid en het toepassen van snelheidsmaatregelen. Het beschrijft de oorzaken en achtergrond van het gedrag ten aanzien van te hard rijden. Het geeft de voorkeurskenmerken weer die horen bij een geloofwaardige inrichting. Ook gaat het in op de beleidsuitgangspunten ten aanzien van het toepassen van het type snelheidsremmende maatregelen per type weg.

Snelheidsremmende maatregelen worden hoofdzakelijk ingezet om de verkeersveiligheid te vergroten. Volgens de SWOV ([www.swov.nl](http://www.swov.nl): Factsheet Snelheidsremmende maatregelen) is er een negatieve relatie tussen snelheid en ongevallen: hoe harder er wordt gereden, hoe groter de kans op een ongeval. Naarmate de snelheid hoger is, leidt de botsing tot erger letsel. Inzittenden van lichtere voertuigen zijn over het algemeen slechter af dan die van zwaardere voertuigen.

Bij 'te hard rijden' is er sprake van een discrepantie. De meeste mensen weten dat het gevaarlijk is om te hard te rijden, maar toch wordt het door een grote groep gedaan. Er zijn verschillende oorzaken aan te wijzen die deze discrepantie tussen gedrag en attitude (houding) kunnen verklaren.

- Verkeersgedrag verloopt voor een groot deel onbewust en via automatische processen. Het is dan ook mogelijk dat men zich niet bewust is van het te hard rijden. Zodra mensen in de gaten hebben dat ze te hard rijden, zullen ze hun snelheid weer aanpassen.
- Structureel te hard rijden daarentegen is meestal een bewuste keuze. Mensen hebben de neiging om hun eigen rijvaardigheden als beter in te schatten dan die van anderen.
- Wat mensen vaak vergeten is dat externe factoren ook een rol spelen bij het ontstaan van ongelukken. Iemand is zelf misschien wel in staat om snel genoeg op de rem te trappen, maar een achterliggende automobilist niet.
- Een andere verklaring waarom mensen er bewust voor kiezen om te hard rijden, ondanks dat ze het gevaarlijk vinden, heeft te maken met het gedrag van andere weggebruikers. Bekend is dat als andere automobilisten te hard rijden, de kans groter is dat men zelf ook harder gaat rijden. Daarnaast geldt dat mensen ook een soort van druk ervaren als ze niet meegaan in het gedrag van anderen. Het voelt ongemakkelijk als je achterliggende auto's ophoudt.
- Haast kan ook een reden zijn waarom iemand te hard rijdt, ondanks dat dit gevaarlijk vinden en zorgt ervoor dat mensen hun normen overboord gooien als de situatie daar naar hun inschatting om vraagt.
- Er zijn uiteraard ook mensen die niet tegen te hard rijden zijn en daarom te hard rijden. Sommige mensen vinden het stoer om hard te rijden of kicken op snelheid. Ook kan men de auto gebruiken als 'afreageermachine' voor elders opgelopen frustratie. Weer andere mensen vinden de toegestane snelheid niet geloofwaardig en rijden daarom te hard.

De SWOV benadrukt het belang van geloofwaardige snelheidslimieten. Dat wil zeggen dat het limiet idealiter moet aansluiten bij de verwachtingen die het wegbeeld oproept. Mensen zijn eerder geneigd om zich aan de toegestane snelheid te houden als ze deze geloofwaardig vinden. Er dient een zichtbare aanleiding te zijn waarom zachter rijden gewenst is (bijvoorbeeld een wegversmalling of wegwerkers). Tot

slot is bekend dat men eindeloos lange 30 km/h zones vaak ongeloofwaardig vindt. Rijden mensen zelf een keer te hard, dan vinden ze dat niet zo erg (moet kunnen voor een keer). Maar zien ze andere mensen te hard rijden, dan is de acceptatie een stuk minder. De volgende factoren zijn van invloed op de geloofwaardige snelheid, de zogenaamde 'versnellers' en 'vertragers' (Bron: Aerts en Van Es, 2007)

	Versnellers	Vertragers
Rechtstanden	Lange rechtstanden (rechte weg)	Korte rechtstanden (bochten/kruisingen)
Fysieke snelheidsremmers	Geen	Wel
Openheid in de omgeving	Open/ overzichtelijk	Gesloten/ onoverzichtelijk
Wegbreedte	Breed wegprofiel	Smal wegprofiel
Wegdek	Effen	Oneffen

Onderstaand zijn de voorkeurskenmerken van drie type wegen in relatie tot een geloofwaardige maximumsnelheid weergegeven (bron: CROW (aangepaste versie)).

Type	Kenmerken wegtype	Inrichting wegtype
30 km/u	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mengen van snel verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers of situatie met voetgangersvoorzieningen en/of fiets(suggestie)stroken</li> <li>- Parkeren op de rijbaan toegestaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rechtstanden tot 50m</li> <li>- gesloten bebouwde omgeving</li> <li>- wegbreedte tussen 4,5-5,5m</li> <li>- plateaus op kruispunten</li> <li>- fysieke snelheidsremmers om de 50 tot 150m</li> <li>- oneffen wegverharding</li> </ul>
50 km/u	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kwetsbare verkeersdeelnemers en snelverkeer scheiden</li> <li>- Bromfiets op rijbaan</li> <li>- Parkeren in parkeervakken langs de rijbaan</li> <li>- stopzichtafstand minimaal 47m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rechtstanden tot 126m</li> <li>- bebouwing niet dicht op de weg</li> <li>- wegbreedte tussen 5,9 – 7,2m</li> <li>- effen of oneffen wegverharding</li> </ul>
60 km/u	<ul style="list-style-type: none"> <li>- obstakelvrije zone minimaal 2,5m of obstakels afgeschermd</li> <li>- stopzichtafstand min. 64m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rechtstanden tot 177m</li> <li>- fysieke snelheidsremmers op wegvakken en kruisingen</li> <li>- gesloten of open landelijke omgeving</li> <li>- wegbreedte tussen 4,5-5,5m</li> <li>- effen of oneffen wegverharding</li> </ul>

Gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) zijn bij uitstek wegen waarop een grote snelheidsgerelateerde veiligheidswinst is te behalen, vanwege het grote verkeersaanbod. Op erftoegangswegen (30 km/u bibeko en 60 km/u bubeko) is over het algemeen het risico beperkt(er). Toch zijn er erftoegangswegen waar het ongevalsrisico hoger is en waar ook een veiligheidswinst valt te behalen. Voorbeelden zijn landelijke wegen met relatief veel (sluip)verkeer, wegen met zowel een erftoegangs- als een gebiedsontsluitende functie en schoolthuisroutes (zie ook schoolomgevingen). Bij de toepassing van snelheidsremmende maatregelen hanteren we de volgende uitgangspunten:

Uitgangspunt bij herinrichting van wegen is het (visueel) vernauwen van de weg

De inrichting van een omgeving kan worden gebruikt om hard rijden tegen te gaan. Een voorbeeld hiervan is het plaatsen van bomen in de berm waardoor de weg visueel smaller lijkt. Dit wordt ook wel 'natuurlijk sturen' genoemd. De visuele illusie moet ervoor zorgen dat mensen langzamer gaan rijden. Onderzoek heeft aangetoond dat de snelheid van weggebruikers afneemt als de berm druk en afwisselend is (bomen,

struiken en lantaarnpalen) en deze dicht bij de rijbaan staan. Dit vraagt altijd om een zorgvuldige afweging tussen groene bermen en veilige bermen. Een nog groter effect heeft het daadwerkelijk (fysiek!) versmallen van de rijbaan en de weg 'in de banden' te zetten. Bij herinrichting van wegen of de aanleg van nieuwe wegen is dit daarom uitgangspunt.

#### Uitgangspunt bij 50 km/u-wegen: toepassen middengeleider/uitbuiging

Een middengeleider kan worden toegepast om voetgangers en/of fietsers te helpen bij het oversteken door een veilig rustpunt te creëren, bij de oversteek van een weg met een breed wegprofiel. Middengeleiders worden ook toegepast op gebiedsontsluitingswegen in de vorm van een uitbuiging op de komgrens. Door de realisatie van een middengeleider of komuitbuiging is er voor automobilisten een duidelijk zichtbaar obstakel, dat de attentie verhoogt. In het geval van een middengeleider wordt duidelijk gemaakt dat men een plek nadert waar mensen oversteken en in het geval van de komuitbuiging wordt duidelijk gemaakt dat men de bebouwde kom in rijdt. Doordat er in beide gevallen sprake is van een (flauwe) bocht is men geneigd snelheid te minderen. Deze maatregel kent de volgende aangrijpingspunten:

- Het verkeerseiland biedt een daadwerkelijk rustpunt voor overstekende voetgangers en/of fietsers;
- Een uitbuiging kan ook worden toegepast bij de komgrens om de lagere maximumsnelheid te ondersteunen.

#### Uitgangspunt bij 30 km/u-zone: kruispuntplateau en 30 km/u-drempel

Een kruispuntplateau is een kruispunt dat verhoogd wordt aangelegd. De verhoging zorgt ervoor dat weggebruikers worden afgeremd. Deze maatregel kent de volgende aangrijpingspunten:

- Er is een zichtbare reden om de snelheid te minderen, namelijk dat men een gelijkwaardige kruising nadert waar uitwisseling van verkeer plaatsvindt
- Het plateau heeft daarmee een attentieverhogende werking. Het maakt duidelijk dat er een situatie is die om verminderde snelheid vraagt en
- Automobilisten zijn vaak zuinig op de eigen auto en weten dat een plateau passeren zonder af te remmen de auto niet ten goede komt.

Volgens de SWOV zijn er geen cijfers bekend over de effecten van kruispuntplateaus op hard rijden. Wel zijn er indirecte effecten (ongevallencijfers) bekend van kruispuntplateaus buiten de bebouwde kom.

Verskillende onderzoeken laten een ongevallenreductie zien als gevolg van kruispuntplateaus op provinciale wegen buiten de bebouwde kom. De cijfers lopen uiteen van 25-35% minder slachtofferongevallen. Ongevallen op kruispunten zijn uiteraard slechts deels te verklaren door te hard rijden.

Bij de keuze tussen een 30 km/u-drempel of een kruispuntplateau wordt als eerste onderzocht of een kruispuntplateau noodzakelijk, wenselijk en haalbaar is. Daarin wordt ook het draagvlak meegewogen. Op een kruispuntplateau vindt uitwisseling van verkeer plaats en daarom is een aangepaste snelheid hier het meest wenselijk vanuit veiligheid. Aanvullend of als alternatief (bijvoorbeeld in verband met verwachte trillingsoverlast) kan worden gekozen voor een of meerdere 30 km/u-drempels, afhankelijk van de verkeerssituatie (o.a. V85 en intensiteit) en het draagvlak bij omwonenden.

Op landbouwroutes passen we landbouvvriendelijke drempels toe. Dit zijn drempels met een lang(er) bovenvlak.

#### Alternatieve snelheidsremmende maatregel binnen 30 km/u-zone: de punaise

Wanneer een kruispuntplateau en 30 km/u-drempel niet wenselijk zijn in verband met bijvoorbeeld trillingshinder of hoge aanlegkosten, kan ook gekozen worden voor een opbolling in het wegdek, een

zogenaamde punaise (bij voorkeur in een andere structuur of kleur). Deze punaises zijn minder effectief om de snelheid te remmen dan plateaus of drempels maar hebben wel een goede attentiewaarde waardoor automobilisten gewaarschuwd worden voor verkeer uit zijstraten.

Uitgangspunt: we passen geen wegversmalling toe in woonstraten en op wegen met (veel) fietsers op de rijbaan

Een ander alternatief voor een drempel in zowel 30 km/u zones als op 50 km/u wegen, is de wegversmalling. Wegversmallingen zijn zodanig breed dat er slechts één voertuig tegelijk doorheen kan. Hierdoor moet het verkeer even op elkaar wachten en wordt daardoor geremd. Voordelen van de wegversmalling zijn dat er geen trillingshinder kan ontstaan. Een nadeel van de wegversmalling als snelheidsremmer is het feit dat ze alleen werken indien er voldoende verkeer uit twee richtingen komt. In woonstraten hebben wegversmalling daarom onvoldoende effect en worden daarom niet toegepast. Een ander nadeel van wegversmallingen heeft er mee te maken dat fietsers in het gedrang komen, doordat automobilisten 'nog even' langs de wegversmalling willen en de fietser afsnijden. Op wegen met (veel) fietsers op de rijbaan (zonder de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden) worden daarom geen wegversmallingen toegepast.

### BIJLAGE 3 BELEID ZICHTHOEKEN



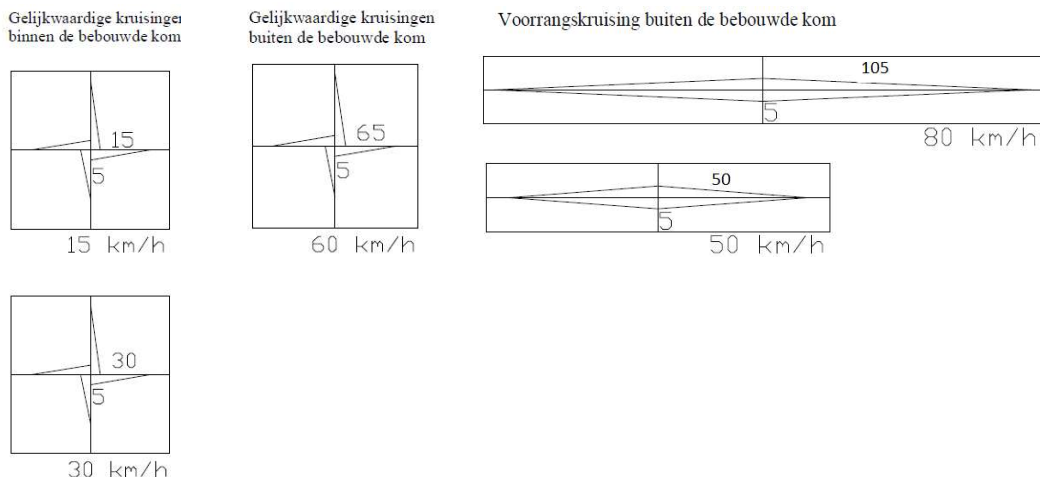
Het is belangrijk dat er bij zijwegen voldoende zicht is op kruisend verkeer. Hiermee dient rekening te worden gehouden met aanplant en het beheer van de bermen. Overigens leidt een te grote zichthoek tot onveiligheid, omdat kruispunten dan met een te hoge snelheid worden gepasseerd. Een zekere beperking van het zicht draagt dus ook bij aan de verkeersveiligheid. In de praktijk is daarom elke verkeerssituatie maatwerk.

#### - Zichthoeken kruisingen

Het oprijzicht is de afstand waarover stilstaand verkeer kruisende weg moet kunnen overzien om deze op te rijden of over te steken, zonder het verkeer op de kruisende weg te hinderen. Op gelijkwaardige kruispunten moet op alle aansluitende wegen voldoende oprijzicht aanwezig zijn. Op kruispunten met een voorrangregeling hoeft er alleen op de ondergeschikte zijweg(en) voldoende oprijzicht te zijn.

Voor een veilige verkeersafwikkeling op kruisingen is het noodzakelijk dat een vrije uitzichthoek naar links en rechts is gegarandeerd. Het uitzicht naar links en rechts moet bij een voorrangskruising ruimer zijn dan bij een gelijkwaardige kruising, omdat het verkeer dat een voorrangsweg nadert, voorrang moet verlenen aan het van links en rechts komende verkeer. Daarbij geldt op een voorrangsweg vaak een hogere maximumsnelheid. Bij gelijkwaardige kruisingen is vooral het uitzicht naar rechts van belang. Om te zorgen voor voldoende uitzicht, zijn voor de kruisingen uitzichtdriehoeken vastgesteld. Met uitzichtdriehoeken wordt bedoeld het gebied waarin de verkeersdeelnemers voldoende zicht op elkaar moeten hebben. De uitzichtdriehoek is groter naarmate de toegestane maximumsnelheid hoger is. Hierbij is rekening gehouden met de volgende maximumsnelheden op de wegen: 30, 50, 60 of 80 km/uur. De voorwerpen of beplanting die in een uitzichtdriehoek aanwezig zijn, mogen niet hoger zijn dan 50 cm. Een uitzondering kan worden gemaakt voor bomen als deze zijn gesnoeid tot een hoogte van minimaal 3 meter en er tussen de stammen voldoende uitzicht blijft (minimaal 1 meter breed tussen de stammen).

Op onderstaande afbeelding is aangegeven wat de richtlijnen zijn ten aanzien van de zichthoeken. De afbeeldingen laten zien dat 5 meter vóór de kruising minimaal XX meter zicht naar rechts moet zijn op een gelijkwaardige kruising. Op een voorrangskruising geldt zowel de zichtafstand voor verkeer van rechts als links.



#### Zichthoeken fietspaden

Als er langs de weg vrijliggende fietspaden zijn, die in de voorrangregeling zijn opgenomen, moet ook vanaf de zijweg voldoende uitzicht (oprijzicht) op de fietspaden bestaan. Het zicht vanaf de zijweg op het fietspad moet op 5,0 meter voor de fietsoversteekplaats/kruising aanwezig zijn en in verband met de naderingssnelheid van de bromfietzers 75 meter bedragen. Als de bromfietzers van de rijbaan gebruikmaken, kan worden volstaan met circa 35 meter. Bij een eenzijdig, in twee richtingen te bereden fietspad, moet bijzondere aandacht worden besteed aan het oprijzicht en de wijze van voorrangverlenen.

#### Verkeersspiegels

Om het uitzicht te verbeteren, krijgen wij regelmatig het verzoek om een verkeersspiegel te plaatsen. Deze plaatsen wij in principe niet. Het blijkt namelijk dat de verkeersveiligheid door zo'n spiegel vaker achteruit dan vooruitgaat. Zo zorgt een verkeersspiegel regelmatig voor een vertekend beeld, waardoor men de snelheid van het naderende verkeer niet goed kan inschatten. Ook zijn verkeersdeelnemers vaak erg gefocust op de spiegel en letten daardoor minder goed op de rest van het verkeer. Wanneer iemand uit baldadigheid de spiegel verdraaid, kan dit grote gevolgen hebben omdat een naderend voertuig daardoor niet tijdig in de spiegel wordt waargenomen.

#### *Bestaande situaties*

In nieuwe situaties gelden bovenstaande uitgangspunten. Voor bestaande situaties geldt het volgende:

- Ten aanzien van de uitzichthoeken maakt de gemeente de afweging of er bij belemmering van de uitzichthoeken er ook daadwerkelijk sprake is van een verkeersonveilige situatie. Minder zicht is in sommige situaties juist veiliger, omdat automobilisten met gepaste snelheid de kruising naderen. Daarnaast vraagt dit om een zorgvuldige afweging tussen het algemene en particuliere belang.
- Als er op de kruising onvoldoende zicht is cf. de richtlijnen én dit hinderlijk/gevaarlijk is voor de verkeerssituatie dan dient het groen te worden teruggesnoeid (dit betreft niet de kap van bomen). Cf. de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) kan een bestuurlijk handhavingstraject in gang worden gezet. Hiervoor geldt de 'Beleidsregel 'hinderlijke en gevaarlijke beplanting – gemeente Epe':

Het vrijmaken van de – volgens de richtlijnen gewenste – uitzichthoeken is niet in iedere situatie **noodzakelijk**, omdat dit niet per definitie verkeersonveilig is, maar dat dit afhangt van verschillende factoren die de veiligheid beïnvloeden. Elke verkeerssituatie vraagt

daarom om een eigen risico-afweging. Geen enkele kruising is namelijk verkeerskundig gezien exact hetzelfde. Dit geldt ook voor het rijgedrag van de verkeersdeelnemers op de kruising, die verschilt ook per kruising. Wel hebben de inrichting van de kruising en het feitelijke gedrag een direct verband met elkaar. Factoren die een rol spelen zijn de intensiteit van het verkeer, het type verkeer, de geldende maximumsnelheid en de werkelijk gereden snelheid. Ook zijn het lengte- en breedteprofiel van de weg, evenals de feitelijke inrichting/complexiteit van de kruising én de directe omgeving van belang. Daarbij gaat het om waarneembaarheid en zichtbaarheid van de kruising, maar ook om alertheid/afleiding door afleidende elementen in de omgeving. Al deze aspecten spelen mee in de risico-afweging.

Over het algemeen is het zo dat een kruising op een zandweg (met veelal een lagere auto-intensiteit en een lagere rijnsnelheid) en de veelal groene/landschappelijke omgeving uitzichthoeken qua risico anders worden gewogen, dan op verharde wegen met een hogere intensiteit en een hogere rijnsnelheid. Er dient daarom per situatie een inschatting van de veiligheidsrisico's te worden gemaakt.

- Bij specifieke ongevallenlocaties worden als uiterste maatregel de afweging vanuit Verkeer gemaakt om één of enkele bomen te kappen, om het zicht te verbeteren. Deze afweging wordt alleen gemaakt, als andere maatregelen niet haalbaar zijn of onvoldoende effect hebben gehad. Het kappen van bomen valt buiten de reikwijdte bovengenoemde beleidsregel.



## **BIJLAGE 4 BELEID VERKEERSBORDEN**

Verkeersborden worden niet toegepast als daarmee een regeling beoogd wordt die overeenkomt met een gedragsregel of een ander verkeerstekens. Ook als het gewenste gedrag voortvloeit uit de weginrichting blijven borden achterwege. Minder borden zorgt voor rustiger straatbeeld en een fraaiere buitenruimte. Het zorgt bovendien voor een grotere attentiewaarde van de borden die wel blijven staan en bevordert daarmee de verkeersveiligheid. Daarnaast levert minder verkeersborden een kostenbesparing op.

Wetgeving die van toepassing is op wegen en verkeer is ondergebracht in de Wegenverkeerswet (WVW 1994). Daaruit zijn als Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) het RVV 1990 en de BABW tot stand gekomen.

### - Wegenverkeerswet 1994 (WVW)

De wettelijke basis betreffende de toepassing van verkeerstekens is vastgelegd in artikel 14 WVW 1994: "Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent het toepassen van verkeerstekens en onderborden alsmede omtrent het treffen van maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer. Bij ministeriële regeling worden nadere regels vastgesteld over het toepassen van verkeerstekens en onderborden. Bij ministeriële regeling worden voorschriften vastgesteld betreffende inrichting, plaatsing, kleur, afmeting en materiaal van verkeerstekens en onderborden."

### - Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV)

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 oftewel RVV 1990 is een AMvB bij de Wegenverkeerswet 1994. In het RVV zijn de verkeersregels en verkeerstekens te vinden die in Nederland van toepassing zijn. Dit betekent voor verkeersborden dat geen andere bebording mag worden toegepast dan vermeld in bijlage I van het RVV 1990.

### - Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)

De BABW is het besluit Administratieve Bepalingen Wegverkeer. Het besluit geeft nadere instructies over de plaatsing en verwijdering van verkeerstekens. Hierin wordt ook geregeld voor welke verkeerstekens er een verkeersbesluit moet worden genomen. De 'Uitvoeringsvoorschriften BABW' geven aan waar, wanneer en hoe de verkeerstekens moeten worden geplaatst. Het VNVF Bordenboek (juni 2012) is een directe vertaling van de uitvoeringsvoorschriften BABW.

### *Verkeersbesluiten*









Voor het plaatsen of verwijderen van de meeste verkeersborden en verkeerstekens is een verkeersbesluit noodzakelijk. Dit is geregeld in artikel 15 van de Wegenverkeerswet (WVW 1994). Voor welke verkeerstekens dit geldt, is geregeld in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

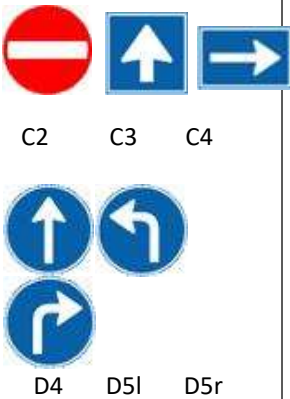






### *Verkeersveiligheid en aansprakelijkheid*




De wegbeheerder is altijd verantwoordelijk voor een goed en veilig wegennet binnen haar gemeentegrens. Dit is geregeld in artikel 6:174 BW. Als er een incident gebeurt op een locatie waar de verkeersborden en verkeerstekens ontbreken en deze wel worden verwacht, dan is de wegbeheerder aansprakelijk en verantwoordelijk.

### **Uitgangspunten**

Onderstaand is per categorie borden aangeven in welke verkeerssituaties borden niet (meer) worden toegepast.

Type bord	Uitgangspunt
<b>A-categorie (snelheid)</b>	
 A130zb  A230ze  A160zb  A260ze	<p>Borden begin/einde 30 km/u zone (A130zb/A230ze) en borden begin/einde 60 km/u zone (A160zb/A260ze) worden alleen zonaal toegepast en niet herhaald. Om automobilisten te attenderen op de maximumsnelheid kan als herhaling markering met de geldende maximumsnelheid op het wegdek worden aangebracht in beide richtingen.</p> <p>Buiten de bebouwde kom worden bij een rijbaan van meer dan 5 meter snelheidsborden indien mogelijk ook aan de linkerkant van de rijbaan geplaatst.</p>
 A150	<p>De borden met een maximumsnelheid van 50 km/h (A150) plaatsen we niet onder een komportaal of bebouwde kombord (H1). Op wegen binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/u, tenzij door middel van verkeerstekens een andere maximumsnelheid is aangegeven.</p>
 A450	<p>Adviessnelheden passen we alleen toe wanneer er sprake is van een gevarenpunt of als de naderende bestuurders niet goed genoeg kunnen zien met welke snelheid ze het gevarenpunt veilig kunnen passeren.</p>
<b>B-categorie (voorrang)</b>	
 B1  B6	<p>Binnen de bebouwde kom wijzen we in principe geen voorrangswegen (bord B1) toe. We passen enkel voorrangskruispunten toe op wegen waar 50 km/u geldt en bij uitzondering binnen een 30 km/u zone, vanwege de slechte zichtbaarheid van de zijweg.</p> <p>Voorrangswegen (bord B1) passen we alleen toe op wegen buiten de bebouwde kom waar 80 km/u geldt. Op een voorrangsweg buiten de bebouwde kom mag niet op de rijbaan worden geparkeerd. We plaatsen het bord B1 daarom na de kruising.</p> <p>Bord B6 plaatsen we enkel rechts van de weg. Buiten de bebouwde kom dient bij een wegbreedte van meer dan 5 meter het bord B6 ook aan de linkerkant te worden geplaatst. Als buiten de bebouwde kom een verkeersdruppel aanwezig is, plaatsen we het bord B6 in de druppel en niet aan de linkerkant van de weg.</p> <p>Bord B1 en B6 passen we niet dubbel toe, bijvoorbeeld langs de rijbaan en langs het vrijliggende fietspad.</p> <p>Bord B1 en B6 passen we bij rotondes en kruisingen enkel vóór het fietspad toe.</p> <p>Voorrangsborden passen we niet toe op een kruising van een verharde weg met een onverharde weg, omdat hiervoor gedragsregels gelden.</p> <p>Formeel mag bord B6 niet worden geplaatst bij een uitritconstructie.</p>

C-categorie (geslotenverklaring)	
 <p>C2    C3    C4</p> <p>D4    D5l    D5r</p>	<p>Bij T-kruispunten waarbij de zijweg gesloten is in éénrichting voor voertuigen passen we bij voldoende zichtbaarheid alleen bord C2, C3 en C4 toe en niet D4 of D5.</p>
 <p>C14    C15</p>	<p>Bord C14 of C15 passen we niet toe langs rijbanen met een vrijliggend fietspad waar bord G11 (verplicht fietspad) of G12a (verplicht fiets/bromfietspad) geplaatst zijn. De borden G11 en G12a verplichten de (brom-)fietsers namelijk gebruik te maken van het (brom-)fietspad.</p>
D-categorie (verplicht rijrichting)	
 <p>D1    J9</p>	<p>Bord D1 gebruiken we niet als voorwaarschuwingsbord voor rotondes. Als voorwaarschuwing voor het naderen van een rotonde wordt uitsluitend bord J9 (rotonde) geplaatst buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom uitsluitend indien de rotonde niet tijdig waarneembaar is.</p>
 <p>D2    D3</p>	<p>Bord D2 en D3 passen we niet toe op andere plaatsen dan aan het begin van een verkeersgeleider. Ook passen we dit bord niet toe op het middeneiland bij een rotonde (BABW).</p>
E-categorie (parkeren en stilstaan)	
F-categorie (gebodsborden)	
 <p>F5    F6</p>	<p>F-borden binnen een 30 km/u of 60 km/u zone passen we niet toe bij wegversmallingen.</p>
G-categorie (verkeersregels)	
 <p>G11    G12a</p> <p>G12    G12b</p> <p>G14</p>	<p>Bord G11 en G12a passen we uitsluitend toe bij (brom-)fietspaden en bij fietsdoorsteken als de inrichting onvoldoende duidelijkheid biedt.</p> <p>Borden G12, G12b en G14 passen we alleen toe als het (brom-)fietspad overgaat in een parallelweg.</p>
 <p>G7</p>	<p>Bord G7 passen we niet toe als er een verhoogde trottoirband aanwezig is. Bord G7 gebruiken we ook niet op voetpaden binnen een 30 km/h zone daar waar het onwaarschijnlijk is dat hier andere weggebruikers komen (behalve als andere weggebruikers expliciet geweerd moeten worden).</p>

 G5      G6	<p>Bij het begin en einde van een erf passen we de borden G5 en G6 toe bij de rijbaan en bij solitaire (brom-)fietspaden. In een erf mogen bestuurders niet harder rijden dan 15 km/u. Borden G5 en G6 passen we in een erf niet toe bij voetpaden.</p>
<b>J-categorie (waarschuwing)</b>	
 J21    J23 J24	<p>Bord J21 passen we niet toe in een 30 km/u zone, omdat een 30 km/u zone bedoeld is om te verblijven en uitwisseling hier overal mag en kan plaatsvinden. In een schoolomgeving passen we, indien noodzakelijk en haalbaar, schoolzone borden toe.</p> <p>Bij nadering van een kruispunt is de weggebruiker al bedacht op de aanwezigheid van kinderen, voetgangers en (brom)fietsers. Toepassing van de borden J23 en J24 beperken we tot de situaties waarin overstekende kinderen, voetgangers of (brom)fietsers buiten het verwachtingspatroon vallen, bijvoorbeeld bij solitaire oversteekplaatsen.</p>
 J38	<p>Bord J38 passen we niet toe in een 30 km/uur of 60 km/uur zone bij drempels of plateaus.</p>

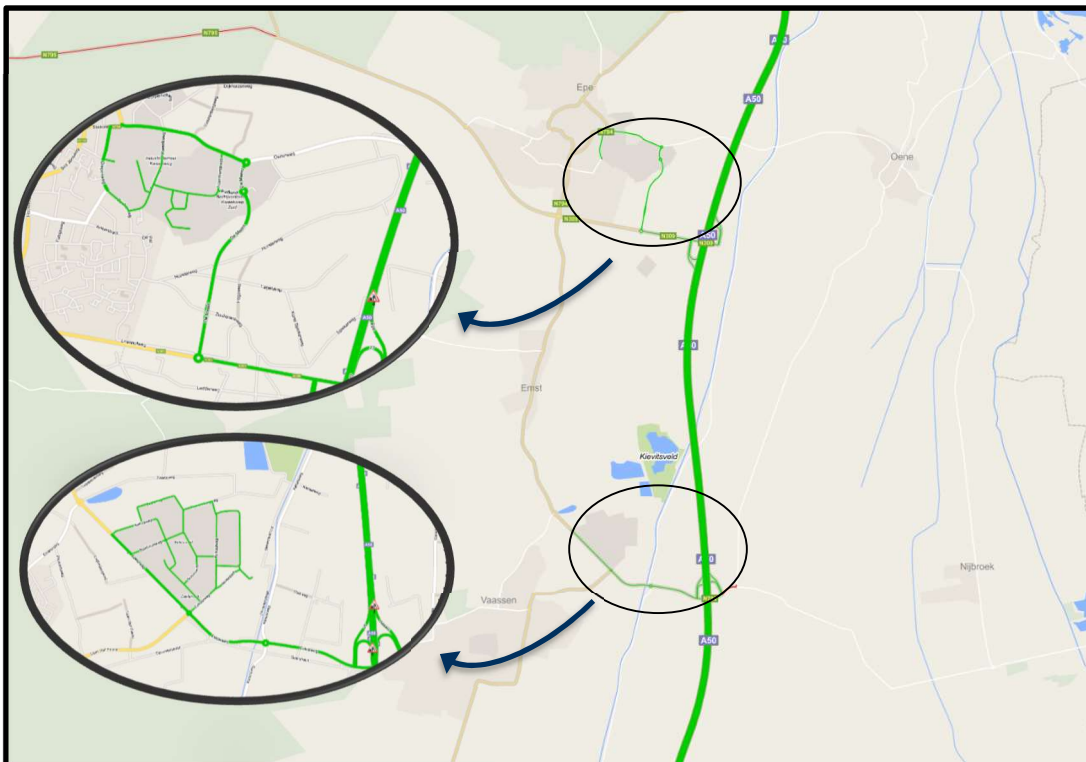
## ***BIJLAGE 5 BELEID PARKEREN GROTE VOERTUIGEN***

Ontheffingen grote voertuigen worden in principe niet verleend.

## BIJLAGE 6 BELEID LZV-ROUTES

LZV's zijn Lange Zware Vrachtoertuigen met een lengte van maximaal 25,25 meter en een gewicht van maximaal 60 ton. De maten en gewichten van LZV's wijken af van de Europese Richtlijn voor de afmetingen van vrachtwagens. Door te rijden met LZV's worden CO2 uitstoot en kosten voor de logistieke keten verminderd. Voor het rijden met een LZV moet een ontheffing aangevraagd worden.

Met een Basisontheffing LZV wordt er een ontheffing afgegeven om te mogen rijden op wegen die zijn vrijgegeven voor LZV's. Binnen Epe zijn dat de wegen zoals afgebeeld op de onderstaande kaart, richting de bedrijventerreinen Kweekweg en Eekterveld. Voor aansluitende routes moeten de vervoerders een incidentele ontheffing aanvragen bij het RDW en die zal de wegbeheerder eerst om toestemming vragen voor het gebruik van de betreffende wegen.



## BIJLAGE 7 BELEID GEHANDICAPTENPARKEREN



### **Algemene gehandicaptenparkeerplaats: bezoekersparkeren**

Met een algemene gehandicaptenparkeerplaats kunnen houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart dicht bij hun bestemming parkeren, zoals een openbare voorziening of in een winkelgebied. Zo kunnen zij zelfstandig en onafhankelijk deelnemen aan het maatschappelijke verkeer. De landelijke richtlijn is dat 2% van het totale areaal in het centrum dient te bestaan uit openbare gehandicaptenparkeerplaatsen.

### **Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken: voor bewoners**

Vanuit het verdelen van de schaarse parkeerruimte onder alle doelgroepen legt de gemeente alleen een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan als een gehandicapte bewoner geen eigen parkeermogelijkheden heeft en de kans op een vrije parkeerplaats op beperkte afstand van de woning of het werkadres klein is (uitzondering hierop zijn de ernstige gevallen waarin men nauwelijks nog enige afstand kan overbruggen). Daarnaast moet de gehandicapte beschikken over een geldige Europese Gehandicaptenparkeerkaart voor Bestuurders. Houders van een Gehandicaptenparkeerkaart voor Passagiers kunnen door de bestuurder worden afgezet bij de woning, waarna de bestuurder een vrije parkeerplaats opzoekt. Daarom is het in dat geval niet nodig een parkeerplaats op kenteken te reserveren.

#### *Waarom geen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij woningen/voor bewoners?*

Bovenstaand is aangegeven welk onderscheid er wordt gemaakt. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats bij woningen is niet wenselijk. Ten eerste is dan niet objectief vast te stellen hoeveel plekken er nodig zijn. Op deze plekken kunnen ook mensen parkeren met een passagierskaart en bezoekers vanuit een andere gemeente. Daarmee zal er discussie blijven bestaan over het aantal benodigde plekken. Daarnaast is er geen plaatsgarantie met een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Dit is wel noodzakelijk ten behoeve van de toegankelijkheid van de mindervalide bewoner.

#### *Criteria voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bij het woonadres*

Als de parkeerdruk hoger dan of gelijk aan 90% is, kan het vinden van een vrije parkeerplaats lastig worden. De aanvrager loopt dan het risico om verder te moeten lopen voor een parkeerplaats dan de maximale afstand die hij/zij zelfstandig te voet en aan een stuk kan afleggen. Daarom hanteren wij het uitgangspunt dat een aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken alleen in behandeling wordt genomen als de parkeerdruk binnen een straal van 70 meter rondom de woning vermoedelijk hoger dan of gelijk is aan 90%. Bij twijfel over de beschikbare parkeerruimte en de parkeerdruk kan de gemeente een parkeerdrukmeting uitvoeren op een maatgevend moment. Dat kan bijvoorbeeld een nachtmeting (piekbelasting bewonersparkeren) of een meting tijdens de zaterdagmiddag (piekbelasting winkelgebied) zijn.

Als blijkt dat de parkeerdruk in de woonomgeving hoger is dan 90% dan wordt de aanvraag getoetst aan onderstaande criteria. Om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bij het woonadres moet:

- U hebt een gehandicaptenparkeerkaart (bestuurderskaart).
- De auto staat op naam van u of uw partner (woonachtig op hetzelfde adres).
- Parkeren in de directe omgeving van uw woning of bestemming is vaak niet mogelijk, omdat de beschikbare parkeerplaatsen meestal bezet zijn.
- De verkeersveiligheid en het doelmatig gebruik van de weg mag niet worden verstoord door de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats en moet technisch mogelijk zijn.
- Het is niet mogelijk om een parkeerplaats aan te leggen op uw eigen terrein.

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt opgeheven als één of meer van de volgende situaties van toepassing zijn:

- de houder van de parkeerplaats verhuist;
- de houder van de parkeerplaats komt te overlijden;
- de houder heeft geen geldig rijbewijs meer;
- de houder heeft geen gehandicaptenparkeerkaart Bestuurder meer;
- de houder heeft geen voertuig meer op zijn naam staan.



## BIJLAGE 8 BELEID EVENEMENTEN



### *Opstellen verkeersplan bij grote(re) evenementen*

Voor de grote(re) structurele evenementen binnen de gemeente Epe zijn verkeersplannen opgesteld. Dit betreft de structurele evenementen: de braderie Epe, zaterdagafsluiting (en op koopzondagen) in Epe (o.a. t.b.v. Jazz comes to town), het Oener koe-feest, de Pinksterfair en de kerstmarkt in Vaassen en ten behoeve van incidentele evenementen, zoals de vaccinatie van de GDD en oefenwedstrijden van betaald voetbalclubs die veel publiek trekken.

Belangrijke veiligheidsaspecten bij grootschalige evenementen die moeten worden overwogen, zijn:

- het vrijhouden van de calamiteitenroute (geslotenverklaring en wegsleepregeling van kracht; voorwaarde is dat er geen parkeervoorzieningen aan de calamiteitenroute zijn gelegen, zodat deze bij calamiteit niet door terugkerende bezoekers worden bezet en er opstoppingen ontstaan);
- een adequate afzetting van het evenemententerrein met hekken en duidelijke bebording;
- inzet van gecertificeerde verkeersregelaars;
- een adequaat verkeerscirculatieplan met, indien nodig, éénrichtingsverkeer, parkeerverboden en geslotenverklaringen van het evenemententerrein e.o.;
- duidelijk verkeersplan met omleidingsroutes, gecommuniceerd via de gemeentewijzer in de Schaapskooi en op de gemeentelijke website en
- vooraf overleg met hulpdiensten (VNOG, brandweer, ambulance en politie).

### *Rijden onder invloed*

Het blijkt dat het rijden onder invloed zich met name voordoet bij evenementen in plattelandsgemeenten (meer dan bij evenementen in de steden). Het is daarom belangrijk om in te zetten op ('gratis') interventies bij evenementen, bijvoorbeeld door het aanbieden van een virtuele simulatie 'rijden onder invloed'. De gemeente kan een proactieve rol op zich nemen via het evenementenbeleid, door in de vergunningverlening hier (op vrijwillige basis) afspraken over te maken.

## BIJLAGE 9 TOELICHTING V&V-FIETSRROUTE APeldoorn-ZWOLLE (F50)

Bijdrage V&V-fietsroute aan versterking ruimtelijke (economische) structuur en gemeentelijke mobiliteitsdoelen	
<u>1: Versterking economische regio's</u>	Inzet is het verbinden van de regio Stedendriehoek (ongeveer 400.000 inwoners, +200.000 arbeidsplaatsen) met de regio Zwolle(-Kampen) (700.000 inwoners, arbeidsplaatsen +300.000).
<u>2: Inzetten op een optimale bereikbaarheid Apeldoorn-Zwolle</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er ligt een sterke verkeerscorridor A50 Apeldoorn-Zwolle (maar er is sprake van toenemende congestie!)</li> <li>- Er is een sterke OV-lijn Apeldoorn-Zwolle (Veluwelijn) aanwezig. De provincie zet in op een efficiënter OV (geen lege bussen).</li> <li>- Daarop aansluitend realisatie van de V&amp;V-FIETSRROUTE Apeldoorn – Zwolle: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaa sprong voor de fiets maken (van lokaal naar regionaal)</li> <li>- Bijdragen aan het verminderen van de congestie op de A50</li> <li>- Verknoping van modaliteiten en verbindingen (A50/OV-lijn/V&amp;V-FIETSRROUTE)</li> </ul> </li> </ul>
<u>3: Het (economisch) Verbinden van bestemmingen (type gebruikers):</u>	<p>De V&amp;V-FIETSRROUTE Apeldoorn-Zwolle zorgt voor ontsluiting van diverse bestemmingen in beide regio's en leidt tot de volgende type reizigers:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forenzen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Van/naar werklocaties in Apeldoorn/Zwolle</li> <li>- Inzetten op duurzaam mobiliteitsgedrag bij werknemers bedrijventerrein Eekterveld Vaassen, VMI-Epe/Kweekweg, etc.</li> </ul> </li> <li>- Scholieren en studenten (middelbare scholen RSG-NOV in Epe met 1100 leerlingen, de Noordgouw Heerde, ROC's in Apeldoorn en Zwolle, HBO Windesheim in Zwolle)</li> <li>- Toeristen en recreanten: circa 750.000 toeristische overnachtingen in Epe. Bereikbaarheid toeristische bestemmingen vergroten in Epe en Apeldoorn (Cannenburg, paleis het Loo, Apenheul, Julianatoren etc.).</li> <li>- Potentiële woningbouwlocatie Slath (concept-omgevingsvisie): de mogelijke ontwikkeling van een woonwijk vergroot de potentie van de F50, doordat deze mogelijke locatie direct ten oosten van het mogelijke tracé is gelegen.</li> <li>- Potentiële woningbouwlocatie Zuukerenk (concept-omgevingsvisie): de mogelijke ontwikkeling van een woonwijk vergroot de potentie van de F50, doordat deze mogelijke locatie direct ten oosten van het mogelijke tracé is gelegen en ook als verbinding kan fungeren tussen de woonwijk en het centrum van Epe.</li> <li>- Ontwikkeling Oosterhof-zuid in Vaassen (nieuwe woonwijk met circa 80 woningen)</li> <li>- Uitbreiding bedrijventerrein Eekterveld IV.</li> </ul>
<u>1 Veilige mobiliteit: V&amp;V-fietsroute biedt kansen om fietsknelpunten aan te pakken: Veilige mobiliteit is een basisvoorwaarde. Nederland is inmiddels op het gebied van verkeersveiligheid haar koppositie in West-Europa kwijt en raakt achterop. Nieuwe (e-)fietsen vragen om een hernieuwde kijk op veilige fietsinfrastructuur. Als gemeente Epe zien we met de realisatie van de V&amp;V-fietsroute volop kansen om onveilig (ervaren) fietssituaties aan te pakken, zoals de oversteek van de Laan van Fasna, de rotonde Deventerstraat-Laan van Fasna en de oversteek met de Eekterweg.</u>	
<u>2-3 Duurzame en gezonde mobiliteit: Om te komen tot duurzame en gezonde mobiliteit willen we eerst inzetten op lopen en fietsen. Het principe is dat lopen en fietsen de meeste beleidsmatige voordelen bieden: het is kosten-efficiënt, het ruimtebeslag is beperkt, het is duurzaam en veilig, het biedt gezondheidsvoordelen, het kost de gebruiker geen/weinig geld.</u>	

*4 Verbeteren leefbaarheid in dorpskernen (dorpenroute): In de huidige situatie ervaren de inwoners van Epe, Emst en Vaassen overlast van snelheid en intensiteit van doorgaand (vracht)verkeer. De dorpenroute tussen Epe en Apeldoorn is qua functie niet bedoeld voor regionaal (vracht)verkeer. Het regionale verkeer dient zich af te wikkelen via de snelweg A50 (de A50 heeft een nationale en regionale verkeersfunctie). Door de realisatie van de V&V-fietsroute willen we automobilisten stimuleren de overstap te maken van de auto naar de fiets.*

*5 Netwerkaanpak: verleiden tot duurzaam mobiliteitsgedrag: Binnen een netwerkaanpak gaat het ook om flankerend beleid. Dit zijn niet-fysieke maatregelen erop gericht om bewustwording bij bewoners te creëren en ze te verleiden om te kiezen voor een duurzamere en gezondere mobiliteitsvorm, zoals lopen en fietsen en het gebruik van de V&V-fietsroute.*

## **BIJLAGE 10 VOORKEURSKENMERKEN EN OPBOUW GEACTUALISEERD FIETSNETWERK**

Deze bijlage begint met een samenvatting van de wijze waarop het nieuwe fietsnetwerk is opgebouwd (10.1). Daarna zijn in onderdeel 10.2 de voorkeurskenmerken beschreven die behoren bij dit fietsnetwerk en de verschillende type fietsroutes. 10.3 bevat een overzicht van de opgenomen fietsroutes en een beknopte onderbouwing waarom deze zijn opgenomen. 10.4 bevat een overzicht van de huidige status van het fietsnetwerk op basis van de fietsnota 2010.

### **10.1 Samenvatting opbouw fietsnetwerk**

Onderstaand is een samenvatting weergegeven vanuit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW. Daarin zijn de verschillende onderdelen beschreven van waaruit een fietsnetwerk wordt opgebouwd, namelijk: samenhang, directheid, verkeersveiligheid, aantrekkelijkheid en comfort.

#### - Samenhang en maaswijdte

De samenhang van een netwerk wordt sterk bepaald door de combinatie van maaswijdte en verknoping. De maaswijdte is de afstand tussen (min of meer) parallel lopende verbindingen in een netwerk. De mate van verknoping wordt bepaald door het aantal uitwisselpunten (kruispunten) tussen de takken van het netwerk:

- **Binnen de bebouwde kom** wordt meestal uitgegaan van een maaswijdte van **300 tot 500 m**.
- **Buiten de bebouwde kom** dienen de belangrijkste **voorzieningen**, zoals dorpscentra, scholen, bedrijventerreinen en ov-knooppunten te zijn verbonden met een maaswijdte van **1.000 tot 1.500 m**
- **Verknoping** met de netwerken voor **auto, openbaar vervoer en voetganger** (bushaltes, carpoolplaats, etc.)
- Fietsers dienen **centrumgebieden** en voetgangerszones zo dicht mogelijk te kunnen naderen en gebruiken

#### - Directheid

Reistijd is een relatief begrip. Als de fietser over zo direct mogelijke routes kan beschikken en de automobilist moet omrijden, zal de fiets sneller zijn dan de auto en daardoor vaker de aantrekkelijkste vervoerwijze zijn. Directe routes voor fietsers waarbij autoverkeer moet omrijden, zijn bijvoorbeeld te realiseren door:

- het toepassen van **autoknips** (hierbij kunnen fietsers een barrière wel passeren, auto's niet);
- het instellen van **eenrichtingsverkeer** voor auto's;
- het creëren van passages en bruggen voor uitsluitend langzaam verkeer.

De omrijfactor is de verhouding tussen de kortste afstand over de weg en de hemelsbrede afstand. Het belang van de omrijfactor is gerelateerd aan de afstand van de verplaatsing. Voor een goed ontworpen hoofdfietsnetwerk binnen de bebouwde kom moet daarom voor de gemiddelde omrijfactor over het netwerk een streefwaarde van 1,2 worden gehanteerd. Voor de kilometers buiten het hoofdfietsnetwerk om mag de gemiddelde omrijfactor 1,3 à 1,4 bedragen. Bij een goed gebruikt hoofdfietsnetwerk leidt dit tot een overall omrijfactor van maximaal 1,26.

#### - Verkeersveiligheid

Op netwerkniveau gelden wat betreft de verkeersveiligheid voor fietsers de volgende eisen:

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Snelheid reduceren op conflictpunten</li> <li>• Zorgen voor herkenbare wegcategorieën (continuïteit van oplossingen)</li> <li>• Zorgen voor uniforme verkeerssituaties (bijv. op kruisingen)</li> <li>• Het vermijden van verkeershinder (te krappe ruimte, lawaai en ook gezondheid).</li> <li>• Voertuigsoorten scheiden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conflicten met kruisend verkeer vermijden</li> <li>• Voorkomen of beperken van stops</li> <li>• Optimaliseren van de vindbaarheid</li> <li>• Begrijpelijkheid</li> <li>• Vlak en prettig te berijden wegdek</li> <li>• Beperken van het aantal afslaan fietsbewegingen</li> <li>• Vergevingsgezindheid: brede bermen met ruimte voor vetergang</li> </ul> |
|--|--|

#### - Aantrekkelijkheid

Ook de omgeving waar de fietser zich bevindt, dient (qua groene en landschappelijke kwaliteit en stedenbouwkundige kwaliteit) ruimtelijk aantrekkelijk te zijn. Dit vergroot het fietsplezier.

#### - Sociale veiligheid

Voor het gevoel van sociale veiligheid is het van belang dat fietsverbindingen voldoende zicht geven op de omgeving en op medeweggebruikers. 'Enge hoekjes', struikgewas vlak langs de route en onvoldoende doorzicht in tunnels zijn ongewenst. Oogcontact met medeweggebruikers en de aanwezigheid van woningen kunnen bijdragen aan de sociale veiligheid. Daarnaast moeten fietsverbindingen voldoende verlicht zijn. Waar het niet haalbaar is om de meest directe route ('s avonds en 's nachts) aan alle genoemde eisen te laten voldoen, dient er een alternatieve route beschikbaar te zijn die wel sociaal veilig is.

#### - Comfort

De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Een hoge mate van bewegingsvrijheid, toegankelijkheid, gebruiksvriendelijkheid en bescherming maken dit mogelijk. De hoofdeis comfort beperkt zich dus nadrukkelijk niet alleen tot het onderhoud van het netwerk of de toestand van het wegdek.

#### *Uitwerking fietsnetwerk*

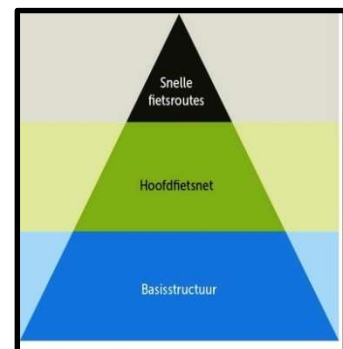
Het CROW deelt het fietsnetwerk in naar drie type verbindingen, namelijk de basisstructuur, het hoofdfietsnetwerk en V&V-fietsroutes (Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW)

#### - Basisstructuur

Binnen de bebouwde kom gaat het om de ontsluitende verbindingen op buurtniveau van en naar voorzieningen. Dit geldt ook voor de voorzieningen in het buitengebied. Op deze routes moet aan fietsers de basiskwaliteit worden geboden.

#### - Hoofdfietsnetwerk

Binnen de bebouwde kom betreft het de verbindingen op wijkniveau, die zorgen voor de ontsluiting van alle wijken en buurten. Buiten de bebouwde kom betreft het de verbindingen tussen kernen, dorpen en belangrijke functies. Deze routes moeten fietsers de maximale kwaliteit bieden en (op drukke locaties en



trajecten) berekend zijn op hoge aantallen fietsers.

- V&V-fietsroutes

Dit zijn regionale hoofdfietsroutes die hoogwaardig zijn ingericht om efficiënte en comfortabele fietsverplaatsingen mogelijk te maken voor snelle fietsers over langere afstanden (tot ongeveer 30 km). V&V-fietsroutes zijn bedoeld om op regionaal niveau de fiets in reistijd te laten concurreren met de auto. Onderstaand zijn de voorkeurskenmerken van het fietsnetwerk weergegeven.

## 10.2 Voorkeurskenmerken fietsnetwerk

Onderstaand is beschreven welke voorkeurskenmerken behoren bij het fietsnetwerk.

Voorkeurskenmerken fietsnetwerk			
	Basisstructuur	Hoofdfietsnet	V&V-fietsroute
Type	Zie schema*	Zie schema*	Zie schema*
Breedte	- vrijliggend fietspad: voor breedte zie schema**; - Fietsstroken min. 1,7m (voorkeursbreedte is 2,0m) - Suggestiestroken worden alleen toegepast op wegen met een rijbaanbreedte van min. 5,0 meter (1,5-2,5 rijloper-1,5) - Geen (fiets/suggestie)stroken op knooppuntenroutes in buitengebied met een smal wegprofiel (<5,0). Dan wordt gekozen voor kantmarkering.		4,0 m
Verharding	GOW: asfalt (evt. beton)	GOW: asfalt (evt. beton)	Asfalt
Kleur	Zwart, rood bij aanliggend en bij kruispunten	Zwart, bij voorkeur fietspaden en stroken in rood (standaard rood bij kruispunten)	Rood
Verlichting	GOW én ETW	GOW én ETW	GOW én ETW

\* Onderstaand is het schema voor het type fietsvoorzieningen weergegeven. Deze zijn afhankelijk van de geldende maximumsnelheid, de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en het fietsgebruik.

Wegcategorie	Max. snelheid	Intensiteit mvt	Basisnet fiets <750/etm)	Hoofdfietsnet 500-2.500/etm	V&V-fietsroute >2.000/etm
Erftoegangsweg	Stapvoets of 30	<2.500	Gemengd verkeer of suggestiestrook**	Gemengd of fietsstraat*	Fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		Gemengd of fiets(suggestie)strook	Fietspad, fietsstrook (met voorrang)
		>5.000	Fiets(suggestie)strook of fietspad		
Gebiedsontsluitingsweg	50	-	Fietspad		

\* Een fietsstraat kent een maatvoering van minimaal 3,8 meter bij éénrichtingsverkeer en minimaal 4,8 meter bij tweerichtingsverkeer (met bij voorkeur parkeren buiten de rijbaan).

\*\* De rijloper voor motorvoertuigen is bij toepassing van suggestiestroken minimaal 2,5 meter.

\*\* Onderstaand is de gewenste maatvoering weergegeven van de fietspaden binnen het hoofdfietsnet. Deze is afhankelijk van het fietsgebruik.

<b>Éénrichtingsfietspad</b>		<b>Twee richtingen fietspad</b>	
<b>Spitsuur éénrichting</b>	<b>Breedte</b>	<b>Spitsuur twee richtingen</b>	<b>Breedte</b>
0-150	2,0m	0-50	2,5m
150-750	2,5-3,0m	50-150	2,5-3,0m
>750	3,5-4,0m	>150	3,5-4,0m

Onderstaand zijn de gewenste kruispuntinrichtingen weergegeven:

	<b>V&amp;V-fietsroute/ hoofdfietsnet</b>	<b>Inrichting kruising</b>
Buiten bebouwde kom	GOW-GOW	Rotonde, verkeerslichten
	GOW-ETW	Rotonde, voorrangskruising (optie: middengeleider)
	ETW-ETW	Kruispuntplateau
Binnen bebouwde kom	GOW-GOW	Rotonde, verkeerslichten
	GOW-ETW	Rotonde, inritconstructie, voorrangskruising (optie: middengeleider), LARGAS (langzaam rijden gaat sneller)
	ETW-ETW	Kruispuntplateau

### 10.3 onderbouwing opgenomen fietsroutes in fietsnetwerk

Onderstaand zijn de fietsroutes beschreven die zijn opgenomen in het geactualiseerde fietsnetwerk.

- Binnen bebouwde kom Vaassen:

Weg	Functie
Treinbaanpad	Hoofd fietsnet: Het treinbaanpad maakt onderdeel uit van de planvorming realisatie V&V-fietsroute Apeldoorn-Zwolle (F50). Deze fietsverbinding maakt ook onderdeel uit van het recreatieve knooppuntensysteem.
Emsterweg	Hoofd fietsnet: dit is een interlokale verbinding tussen Emst en Vaassen (gebruik: circa 550 fietsers)
Dorpsstraat	Hoofd fietsnet: dit is een interlokale verbinding tussen Emst en Vaassen (gebruik: circa 800 fietsers (direct ten noorden van Deventerstraat))
Laan van Fasna	Hoofd fietsnet: deze route maakt onderdeel uit van de planvorming V&V-fietsroute Apeldoorn-Zwolle (F50) evenals een nieuwe fietsverbinding naar bedrijventerrein Eekterveld (feeder)
Apeldoornseweg-noord/ Dorpsstraat	Hoofd fietsnet: dit is een interlokale verbinding naar het dorpscentrum (fietsgebruik: 1.725)
Apeldoornseweg-zuid	Hoofd fietsnet: dit is een interlokale fietsverbinding Vaassen – Apeldoorn
Manegeweg	Hoofd fietsnet - dubbelfunctie: feeder F50 vanuit Vaassen-west naar F50 en lokale fietsroute naar (sport)voorzieningen (gelegen aan de Woestijnweg/Kouwenaarspad)
Krugerstraat	Basisnet: dit is een route van/naar (sport)voorzieningen en dient als toevouerroute van/naar F50
Potgieterstraat- Kievitstraat-Lijsterstraat	Basisnet: dit is een route van/naar (sport)voorzieningen (o.a. zwem en sportcentrum 'de Koekoek).
Woestijnweg	Basisnet: van/naar OV-voorziening (vanaf Potgieterstraat tot aan Apeldoornseweg)
Kosterstraat/Stationsstraat	Hoofd fietsnet - fietsradiaal: dit is een verbinding naar het dorpscentrum
Marijkeweg/Industrieweg	Hoofd fietsnet - fietsradiaal: dit is een verbinding naar het dorpscentrum
Julianalaan/Elspeterweg	Hoofd fietsnet - fietsradiaal: dit is een verbinding naar het dorpscentrum. Deze fietsverbinding maakt gedeeltelijk ook onderdeel uit van het recreatieve knooppuntensysteem.
Koekoeksweg	Basisnet: van en naar sportvoorzieningen (o.a. zwem en sportcentrum 'de Koekoek')
Grotenkamps./Koestraat	Opwaarderen naar hoofd fietsnet: dit is een fietsradiaal met hoge kwaliteit, namelijk een solitair fietspad en met een ongelijkvloerse kruising met de Laan van Fasna
De Teije	Opwaarderen naar hoofd fietsnet: dit is een fietsradiaal met hoge kwaliteit, namelijk een solitair fietspad.
Deventerstraat	Hoofd fietsnet en woon-werkverbinding naar bedrijventerrein Eekterveld. De Deventerstraat is een fietsverbinding met hoge landschappelijke/cultuurhistorische belevingswaarde. Deze maakt ook onderdeel uit van het recreatieve knooppuntensysteem.
Kouwenaarsweg- Waterstraat	Basisnet: toevouerroute F50 vanuit woonwijk Vaassen-zuid
Zwarteweg-Viskweekweg	Basisnet: toevouerroute F50 naar recreatiegebied Kievitsveld



- Binnen bebouwde kom Epe:

Weg	Functie en gebruik
Heerderweg	Hoofdfietsnet: dit is een interlokale verbinding tussen Epe-Heerde (o.a. scholieren Noordgouw-RSGNOV met circa 1150 fietsers)
L. Veenteweg	Basisnet: dit is een verbinding tussen de Hoge Weerd en o.a. bedrijven/grootschalige detailhandel De Meent/Kweekweg.
Oenerweg	Hoofdfietsnet: dit is een interlokale verbinding tussen Epe en Oene (gebruik op Oenerweg t.h.v. Vossenberweg: circa 550 fietsers per dag)
Europalaan/Zuukerweg	Basisnet: deze fietsverbinding maakt ook onderdeel uit van het recreatieve knooppuntensysteem en is een verbinding van/naar het centrum vanuit de woonwijken en een feeder voor de F50 Apeldoorn-Epe.
Vegtelarijweg	Dubbelfunctie: enerzijds toevoerroute F50 vanuit wijk naar F50 en daarnaast fietsroute naar bushalte Klaarbeek (verknoping met ov-netwerk). Deze fietsverbinding bestaande uit een solitair fietspad.
Brinklaan	Hoofdfietsnet – dubbelfunctie: feeder F50 Apeldoorn-Epe: dit is een verbinding vanuit Vegtelarij naar het dorpscentrum én de route maakt onderdeel uit van het recreatieve knooppuntensysteem.
Hoofdstraat (t.h.v. Meidoorns.)	Hoofdfietsnet: dit is een (inter)lokale verbinding tussen Vaassen/Emst en Epe.
Klaarbeek-Beekstraat	Hoofdfietsnet: ambitie is realisatie en gebruik als fietsradiaal (huidig gebruik: circa 400 fietsers per dag t.h.v. E. Post-straat)
Molenpad	Hoofdfietsnet - dubbelfunctie: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum van Epe vanuit de wijk Burgerenk en vanuit Wissel (o.a. recreatieparken/campings). Deze fietsverbinding is ook onderdeel van het recreatieve knooppuntensysteem.
Tongerenseweg/Beekstraat	Hoofdfietsnet: ambitie is om de interlokale fietsverbinding tussen Epe en Nunspeet/'t Harde te stimuleren (o.a. speedpedelec). De N309/N795 maken onderdeel uit van het provinciale fietsnetwerk.
Schietbaanweg	Basisnet (alternatieve fietsroute naar het centrum met landschappelijke beleving)
Burg.v. Walsemlaan	Hoofdfietsnet - dubbelfunctie: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum. Deze fietsverbinding maakt ook onderdeel uit van het recreatieve knooppuntensysteem.
Willem Tellstraat	Hoofdfietsnet - dubbelfunctie: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum en maakt onderdeel uit van het recreatieve knooppuntensysteem.
Weemeweg-Polweg-Lohuizerweg	Hoofdfietsnet - dubbelfunctie: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum, scholierenroute en feeder F50.
Wachtelenberweg	Basisnet: van/naar sportvoorzieningen en basisscholen
Hoge Weerd	Hoofdfietsnet: dit is een lokale fietsradiaal (circa 900 fietsers per dag)
Bloemstraat	Hoofdfietsnet: dit is een lokale fietsradiaal (circa 850 fietsers per dag)
Hoofdstraat	Hoofdfietsnet: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum
Lohuizerweg	Hoofdfietsnet: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum (circa 700 fietsers per dag)
Centrumring	Quickbornlaan-Emmastraat-Korte Kuipersweg/Hardenbrink-St. Antonieweg
Wilgenweg-Vegtelarijweg	Basisnet: fietsroute naar bushalte Klaarbeek (verknoping met ov-netwerk). Fietsverbinding bestaat uit een autoluwe verbinding. Fietsroute is tevens toevoerroute F50.
Wildforstlaan	Hoofdfietsnet: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum en scholierenroute (circa 600 fietsers per dag)
Lutuliweg-Patrijsweg-Kuipersweg-Gildenweg	Hoofdfietsnet: dit is een lokale fietsradiaal naar het centrum en scholierenroute (circa 950 fietsers per dag)
Doorsteek Crusiusweg	Toevoerroute F50 naar RSGNOV (middelbaar onderwijs)

- Overige kernen en buitengebied:

Weg	Functie en gebruik
Landelijke knooppunten – routes	Allen opgenomen
Treinbaanpad	In de huidige situatie maakt het treinbaanpad onderdeel uit van het knooppuntensysteem. Het deel van het spoorbaanpad tussen Apeldoorn en Epe maakt onderdeel uit van de plannen rondom de F50.
Eperweg-Oenerweg	Interlokale fietsverbinding: tussen kern Epe en Oene (circa 500 fietsers op Oenerweg t.h.v. Vossenbergweg)
Oranjeweg - Emst	Interlokale verbinding naar Vierhouten-Elspeet, functie voor recreatieve fietsers en de fietsroute is opgenomen vanwege de fietsveiligheid.
Dorpenroute	Interlokale fietsverbinding: Heerde-Epe-Emst-Vaassen-Apeldoorn. Op de Hoofdstraat direct ten noorden van de N309 bedraagt het gebruik circa 900 fietsers)
Brakerweg-Papenstraat/Langeweg	Dubbelfunctie: feeder F50 vanuit Wissel/recreatieparken, maar ook recreatief: Langeweg/Brakerweg is onderdeel knooppuntensysteem
Stationsweg-Hanendorperweg	Dubbelfunctie: feeder F50: utilitaire ontsluiting recreatieve bestemmingen (campings) en ontsluiting sportvoorzieningen. Daarnaast is de route onderdeel van het knooppuntensysteem
Brinkerweg	Toevoerroute F50 vanuit Emst-noord naar F50
Laan van Fasma bubeko	Feeder F50: (nieuwe) fietsverbinding van/naar bedrijventerrein Eekterveld
Deventerstraat	Zowel knooppuntenroute als alternatieve fietsroute van/naar bedrijven Eekterveld
Provinciale wegen	Interlokale verbinding tussen kernen (regionaal): o.a. Epe-Nunspeet
Opwaarderen Belvedereweg	PM
Fietsverbinding Vemderweg	Nog aan te leggen fietsverbinding. Daarna dient de fietsverbinding op te worden genomen in het knooppuntensysteem
Jagtlustweg	Realisatie fietsverbinding als alternatief voor de Officiersweg, met doorsteek naar camping Jagerstee, en verder richting centrum van Epe via fietsradiaal Burg. v. Walsemlaan. Na realisatie dient de Jagtlustweg te worden opgenomen in het recreatieve knooppuntensysteem.
Hertenkampsweg/Pollensweg	Nieuwe fietsdoorsteek (deze was al opgenomen in de Fietsnota 2010) als alternatief voor de Woesterbergweg
Weteringdijk	Schoolroute
Elburgerweg	O.a. schoolroute en onderdeel van het recreatieve knooppuntensysteem.
Dellenweg	Fietsroute vanuit naar recreatieve voorzieningen, zoals Hertenkamp/de Dellen.
Verlengde Officiersweg	Verbindingsfunctie van/naar station 't Harde vanuit recreatieparken. Ook onderdeel knooppuntensysteem.
Beukenlaan	Lokaal basisnet
Hoge Hagt	Lokaal basisnet
Wachtelenbergweg/Klokbekeweg/ Belvedereweg	Basisnet: fietsroute naar het Heerderstrand
Bijsterbosweg	Onderdeel van het recreatieve knooppuntensysteem.

#### 10.4 Analyse huidig fietsnetwerk

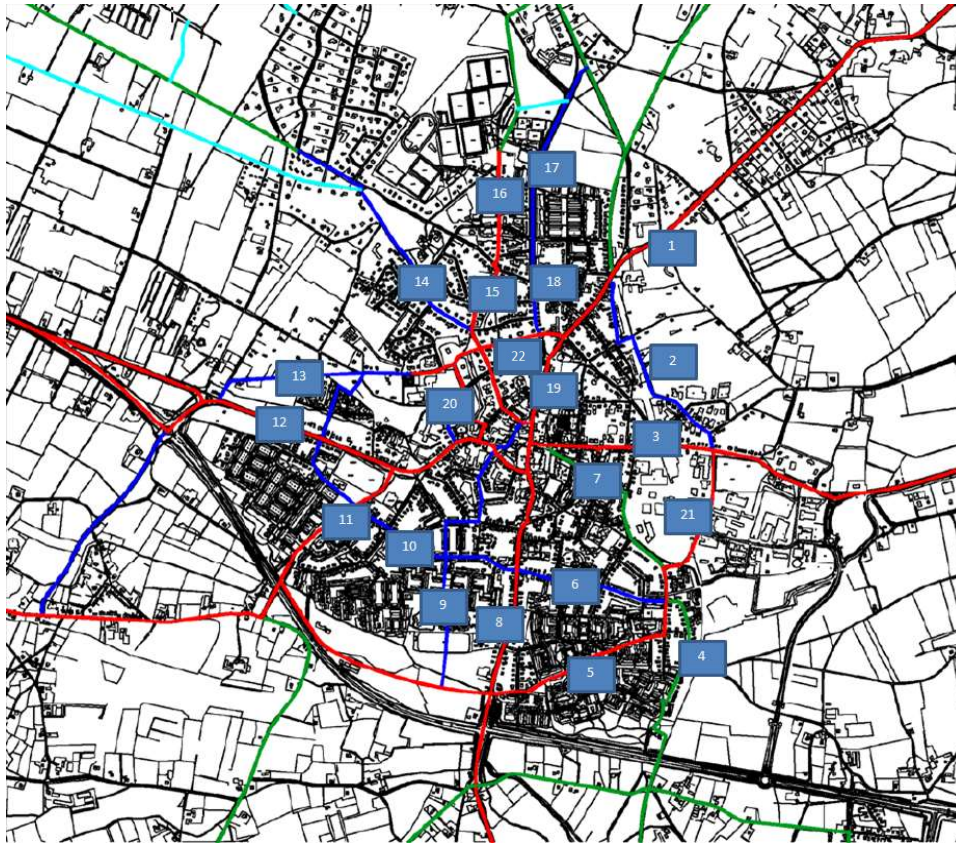
In dit onderdeel zijn de fietsroutes uit het huidige fietsnetwerk (Fietsnota, 2010) geanalyseerd. Per fietsroute is de huidige functie op basis van de wegcategorisering weergegeven, het huidige gebruik (voor zover bekend) en is de huidige inrichting van de fietsvoorzieningen beschreven.

- Kern Vaassen (utilitair fietsnetwerk):



Nr	Weg	Functie	Gebruik	Huidige voorziening	Huidige maatvoering
1	Treinbaanpad	Nvt	Afh. v. loc.	Vrijliggend	±2,5m
2a	Emsterweg	GOW	550	Vrijliggend	±1,5
2b	Dorpsstraat	GOW	800	Vrijliggend	±1,5
3	Laan van Fasna	GOW	SFR	Vrijliggend	2,5-3,0
4	Laan van Fasna	GOW	-	Suggestie- strook	±1,2
5a	Apeldoornseweg-noord/ Dorpsstraat	GOW	1.725/ 175	Vrijliggend	2,0
5b	Apeldoornseweg-zuid	GOW	-	Vrijliggend	±1,8-2,0m
6	Krugerstraat	ETW	-	Gemengd/ suggestiestrook	
7	Potgieterstraat- Kievitstraat-Lijsterstraat	ETW	-	Gemengd	Geen
8a	Kosterstraat/ Stationsstraat	ETW	-	Gemengd	Nvt
8b	Marijkeweg/ Industrieweg	ETW	-	Gemengd	Nvt
9	Julianalaan	ETW	-	Suggestiestrook	±1,25
10	Koekoeksweg	ETW	-	Gemengd	
11	Grotenkamps./Koestraat	-	-	Vrijliggend	±3,0
12	Dennenweg	ETW	-	Gemengd	Nvt
13	Deventerstraat	GOW	-	Suggestiestrook	±1,5

- Kern Epe (utilitair fietsnetwerk):



Nr	Weg	Functie	Gebruik (drukste uur)	Huidige voorziening & maatvoering	
1	Heerderweg	GOW	-	Vrijliggend	2,0m
2	L. Veenteweg	ETW	-	Gemengd	Nvt
3	Oenerweg	GOW	500	Suggestiestrook	±1,4m
4	Europalaan	ETW	-	Gemengd	Nvt
5	Vegtelarijweg	ETW	±150-750	Vrijliggend	3,0m
6	Haverkampsweg	ETW	-	Gemengd	Nvt
7	Brinklaan	ETW	-	Gemengd	Nvt
8	Hoofdstraat (t.h.v Meidrns.)	GOW	1.800	Vrijliggend	1,8-2m
9	Klaarbeek-Beekstraat	ETW	375	Gemengd	-
10	Klimtuin/Enkweg	ETW	-	Gemengd	Nvt
11	Molenpad	ETW	Zie 12	Suggestiestrook	±1,5m
12	Tongerenseweg/Beekstraat	GOW	Oost: 1.600 west: 600	Vrijliggend/-suggestie- strook	±2,0m
13	Schietbaanweg	ETW	-	Onverhard	Nvt
14	Burg.v. Walsemlaan	ETW	-	Gemengd	Nvt
15	Weemeweg-Polweg- Lohuizerweg	ETW	-	Gemengd/ Suggestiestrook	Nvt
16	Wachtelenbergweg	ETW	250		
17	Hoge Weerd	ETW	900	Vrijliggend	±2,0m
18	Bloemstraat	ETW	850	Zuidelijk deel suggestiestroken	1,8m
19	Hoofdstraat (winkelgebied)	ETW	-	Gemengd	N.v.t.
20	Lohuizerweg	ETW	OS: 150- 750	Vrijliggend/ Suggestiestroken	±1,5m
21	Kweekweg	-	-	Gemengd	Nvt
22	Wildforstlaan	ETW	600 (7-19u)	Gemengd	
-	Patrijsweg	ETW	850 p/etm.	Gemengd	Nvt

- Kern Emst, kern Oene en buitengebied (utilitair fietsnetwerk):

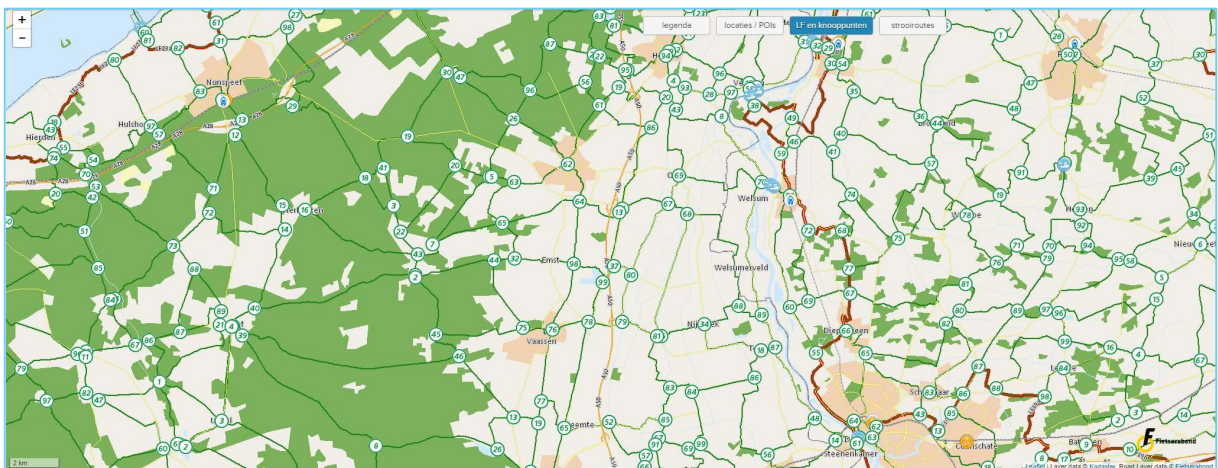
Weg	Functie	Type	Gebruik	Huidige maatvoering
Oenerweg/Eperweg	BVW	Fiets/(suggestie)stroken	500	Varieert
Houtweg Oene	BVW	Suggestiestroken	-	±1,3m
Eperweg Emst-Epe	GOW	Vrijliggend	800	±2,0m
Eekterweg Vssn	BVW	Vrijliggend 2-richtingen	-	±3,0m
Oranjeweg	BVW	Vrijliggend	-	±3,0m
Hanendorperweg	WS	Gemengd	-	Deels fiets-suggestiestrook

### Recreatief fietsnetwerk

Bij de inventarisatie van het recreatieve fietsnetwerk is onderscheid gemaakt tussen knooppuntenroutes en overige recreatieve routes. Ook is de fietsbewegwijzering, die zich met name richt op recreatief fietsverkeer) geïnventarieerd en geanalyseerd.

### - Inventarisatie knooppuntenroutes

Het bestaande recreatieve fietsnetwerk uit de Fietsnota (2010) is gedateerd. Als uitgangspunt voor de inventarisatie is daarom het landelijke fietsknooppuntensysteem genomen. Zie hiervoor onderstaande afbeelding. Van alle wegvakken (de route tussen twee knooppunten) zijn de huidige fietsvoorzieningen geïnventarieerd, is de relatie met de wegcategorisering beschreven en de gewenste fietsvoorziening o.b.v. de actuele landelijke richtlijnen.



In onderstaande tabel is de inventarisatie per wegvak/route tussen twee knooppunten weergegeven.

Knooppunt	Straatnaam	Huidige inrichting
81-83	Gatherweg	Geen
78-79-81	Geerstraat	Vrijliggend fietspad/parallelweg
37-80	Nijbroekerweg	Geen
78-65	Jaagpad (deel Epe)	Vrijliggend fietspad
78-99	Jaagpad	Vrijliggend fietspad – Kwaliteit matig
99-37	Kanaalweg	Fietsuggestiestroken
37-13	Jaagpad	Vrijliggend fietspad
13-51	Werlerweg	Geen
51-86	Jaagpad	Vrijliggend fietspad
79-80-67	Weteringdijk	Smalle suggestiestroken
67-51	Ravenstraat	Geen
67-69	Horthoekerweg	Geen
67-68	Middelbeekseallee	Geen
69-70	Klaterstraat -Bartjesstraat (deel Epe)	Geen – vrijliggend fietspad
69-43	Kerkweg – Ooster Oenerweg – Nieuwe Wetering	Geen – vrijliggend fietspad
70-08	Ijsseldijk (deel Epe)	Smalle suggestiestroken
76-78	Deventerstraat	Smalle suggestiestroken
98-99	Schobbertsweg	Vrijliggend fietspad - Geen
77-76	Spoorbaan fietspad (deel Epe)	Vrijliggend fietspad
76-98	Laan van Fasna	Vrijliggend fietspad
98-64	Spoorstraat + Spoorbaan fietspad	Geen + Vrijliggend fietspad
64-62	Europalaan- Zuikerweg-Brinklaan-Hoofdstraat	Geen
62-61	Hoofdstraat +Spoorbaan fietspad	Geen + vrijliggend fietspad
61-86	Bijsterbosweg - Vemderweg	Vrijliggend fietspad – geen – zandweg- fietsuggestiestroken
64-65	Brakerweg - Langeweg	Geen – vrijliggend fietspad (in matige staat)
64-13	Ledderweg - Werlerweg	Smalle suggestiestroken
65-63	Woesterbergweg	Vrijliggend fietspad + zandweg (in zeer slechte staat)
63-62	Wisselseweg - Molenpad - Beekstraat	Geen – fietsuggestiestroken
63-05-21-20	Wisselseweg - Molenweg	Vage suggestiestroken -Geen
20-19	Le Chevalierlaan- Korrenbergweg	Geen – Vrijliggend fietspad
19-30	Woldbergweg	Vrijliggend fietspad
30-47	Zuidweg - Officiersweg	Vrijliggend fietspad (deels te smal pad)
47-96-56-22	Ossenweg- Zeuvenbargweg – Renderklippenweg (deel Epe)	Vrijliggend fietspad
87-96-26-21	Koekenbergweg (deel Epe) – Oost Ravenweg	Vrijliggend fietspad – suggestiestroken– onverhard(matig)
47-26	Officiersweg	Onverhard vrijliggend fietspad (zeer slechte staat)
26-62	Officiersweg -Burg. Van Walsemlaan – Willem Tellstraat	Suggestiestroken - geen
56-61	Bijsterbosweg-Koepelweg	Vrijliggend fietspad
61-19	Spoorbaanfietspad (deel Epe)	Vrijliggend fietspad
19-41-03-22- 43	Soerelseweg- Gortelseweg	Vrijliggende fietspaden

41-18	Tongerenseweg of Welna pad (Deel Epe)	Onverhard fietspad in Epe (in slechte staat) - vrijliggend fietspad
18-03	Pas Op weg (deel Epe)	Vrijliggend fietspad
43-42-02	Gortelseweg - Oranjeweg	Vrijliggend fietspad - Geen
02-45-46-13	Elburgerweg (deel Epe))	Smalle suggestiestroken
46-39	Elspeterweg (deel Epe)	Geen – vrijliggend fietspad
45-75	Niersenseweg – Gortelseweg - Emmalaan	Vrijliggende fietspaden - geen
75-76	Koninginnelaan– Julianalaan- Deventerstraat – Molenstraat-Jan Mulderstraat	Geen
75-44	Hertenkampsweg	Geen – vrijliggend fietspad
02-40	Boshuisweg-Langeweg (deel Epe)	Geen – vrijliggend fietspad
43-16	Vierhouterweg	Vrijliggend fietspad
42-44-32-98	Hanendorperweg - Stationsweg	Geen - suggestiestroken
32-65	Veldweg – Oranjeweg Woesterbergweg	Geen + (stukje vrijliggend fietspad)
43-07-05	Oranjeweg - Boerweg	Vrijliggende fietspaden (07-21= slechte kwaliteit) - geen
07-65-64	Langeweg - Brakerweg	Vrijliggend fietspad (matige kwaliteit) -geen
22-20	Van Manenspad	Vrijliggend fietspad

#### - Inventarisatie overige recreatieve routes

Naast de landelijke knooppuntenroutes, zijn er ook overige recreatieve fietspaden. Dit zijn bijvoorbeeld de Zuidweg, Ossenweg, Norelbosweg, Belvedereweg en Beukenlaan. Er is een beleidskeuze nodig hoe we hier mee om willen gaan, qua onderhoud (in het nog te actualiseren wegenbeleidsplan).

#### - Inventarisatie fietsbewegwijzering

Ook de fietsbewegwijzering is geïnteriseerd. Onderstaand is een voorbeeld weergegeven op welke locaties er fietsbewegwijzering aanwezig is en welke bestemmingen verwezen worden. In [Bijlage 4 Beleid verkeersborden](#) zijn alle kaartbeelden weergegeven. Deze zijn gebaseerd op de database van het NBD. Aanvullend is de gis-viewer gebruikt. Van twee locaties ontbreekt informatie op de kaartbeelden, namelijk de locatie Dellenweg ter hoogte van het Hertenkamp en op de Gortelseweg op het wegvak tussen de Tongerenseweg en Vierhouterweg.



Voorbeeld doelverwijzingskaart (zie Bijlage 4 Beleid verkeersborden' voor het volledige overzicht)

## BIJLAGE 11 WEGENCATEGORISERING

De keuze in welke categorie een bepaalde weg wordt ingedeeld, wordt bepaald op basis van 'functie', 'gebruik' en 'vorm' (wegprofiel). Om tot een veilig inrichting en een goede wegcategorisering te komen dienen deze drie onderdelen met elkaar in balans te zijn.

Bij de functie is onderscheid te maken in:

- Gebiedsontsluitingsweg 50 en 80 km/uur: dit zijn wegen met een verbindende functie tussen kernen met een regionale functie, dit zijn de regionale hoofdroutes en de inprickers van de kernen;
- Gebiedsontsluitingsweg 30 en 60 km/uur: dit zijn ook hoofdroutes, maar waarbij de bereikbaarheid van onderschikt belang is aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Met name waar onvoldoende ruimte is om fietsverkeer langs deze GOW veilig (vrijliggend) af te wikkelen, wordt gekozen voor een GOW met lagere maximumsnelheid  
Erftoegangsweg+ (ofwel buurtontsluitingswegen): Dit type wegen zijn bedoeld voor de afwikkeling van bestemmingsverkeer van en naar de aangrenzende percelen, erven en de direct aanliggende woonstraten.
- Erftoegangsweg- (ofwel een woonstraat): dit type wegen zijn primair bedoeld om alleen herkomst- en bestemmingsverkeer vanuit de woonstraat zelf af te wikkelen.

Naast de functie speelt ook het gebruik (de intensiteit) een rol. Elk type weg kan een bepaalde hoeveelheid verkeer verwerken binnen de grenzen die toelaatbaar zijn vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid. De hoeveelheid verkeer die een weg kan verwerken, is sterk afhankelijk van het wegprofiel en de omgeving. Het wegprofiel is de opbouw van een weg van gevel tot gevel, inclusief de breedte van een rijbaan, een fietspad, een voetpad en de mogelijkheid van een parkeerplaats. Hoe krappere het wegprofiel is des te lager is de kwalificatie van een weg. Het is daarbij ook van belang een geloofwaardige maximumsnelheid te hanteren. Daarvan is sprake als het beeld van een weg en de omgeving in overeenstemming zijn met de maximum toegestane snelheid en de massa van het verkeer (vrachtverkeer, autoverkeer, fietsers en voetgangers).





WEGCATEGORISERING	
Light blue line	GOW30
Dark blue line	GOW60
Orange line	GOW50
Purple line	GOW80
Red line	SW

### Voorkeursinrichting wegennet

Onderstaande tabel betreft de voorkeurskenmerken van de weginrichting per type weg. Essentieel daarbij is de opmerking dat elke situatie om maatwerk vraagt. De weginrichting is een samenspel met de beoogde functie van de weg en het gebruik. Daarnaast is de fysieke ruimte veelal beperkt, waardoor er keuzes moeten worden gemaakt en onderstaande voorkeurskenmerken niet (volledig) haalbaar zijn.

	Gebiedsontsluitingsweg (50 km/u en 80 km/u)	Gebiedsontsluitingsweg (30 km/u en 60 km/u)	Erftoegangsweg (buurtontsluitingsweg)	Erftoegangsweg (woonstraat)
	Gericht op doorstroming en verbinding tussen kernen (regionaal verkeer)	Gericht op interne ontsluitende functie in en tussen de dorpen	Het verblijven staat centraal met een (beperkte) ontsluitende functie van de buurt	Verblijven centraal en primaire functie: ontsluiting aangrenzende percelen
Max. snelheid	50 km/u (bibeko) en 80 km/u (bubeko)	Bibeko: 30 km/u en bubeko: 60 km/u	Bibeko: 30 km/u en bubeko: 60 km/u	Bibeko: 30 km/u of erf en bubeko: 60 km/u
Rijbaan-indeling/ asmarkering	2*1 met dubbele asmarkering of rijbaanscheiding	1 rijloper (uitgezonderd wegen op de hoofdfietsroute), geen asmarkering	1 rijloper (uitgezonderd wegen op de hoofdfietsroute), geen asmarkering	Geen asmarkering
Snelheidsremmende maatregelen	Beperkt tot uitbuigingen met geleiders, bij voorkeur geen plateaus	Aanleg plateaus mogelijk, alleen wegversmallingen bij aanwezigheid vrijliggend fietspad	Aanleg plateaus mogelijk, geen wegversmalling (vanwege fietsers op de rijbaan)	Aanleg plateaus mogelijk, geen wegversmalling (vanwege fietsers op de rijbaan)
Erf-aansluitingen	80 km/u: nee 50 km/u: maatwerk	Ja	Ja	Ja
Inrichting kruispunten	Verkeerslichten of rotonde. Op een kruising met een erftoegangsweg: bij voorkeur een inritconstructie of anders met voorrangsregeling	- Op drukker kruisingen: verkeerslichten of rotonde. - Op een kruising met een erftoegangsweg: bij voorkeur een inritconstructie of anders met voorrangsregeling	Bibeko: gelijkwaardige kruisingen (mogelijke uitzondering vormen fietsstraten: dit is maatwerk), bij erven inritconstructies bij in- en uitgang.	Gelijkwaardige kruisingen (mogelijke uitzondering vormen fietsstraten: dit is maatwerk), bij erven inritconstructies bij in- en uitgang.
Verhardingsbreedte	Bibeko 6,0-7,0 m Bubeko 6,0-7,0 m (langsparkeren/buiten rijbaan)	Bibeko 5,0-5,5 m (tweerichtingen) Bubeko: 5,5-6,0 m	Bibeko 5,0-5,5 m (tweerichtingen) Bubeko: 5,5-6,0 m	Bibeko 5,0-5,5 m (tweerichtingen) Bubeko: maatwerk
Oversteken fietsers	Ongelijkvloers of bij kruisingen	Gelijkvloers	Gelijkvloers	Gelijkvloers
Openbaar vervoer	Buiten rijbaan in haltehaven	Buiten rijbaan in haltehaven of op rijbaan afh. van intensiteit	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Fietsvoorzieningen	Vrijliggende fietspaden	Bibeko: fiets-/suggestiestrook of fietspad bubeko: fiets-/suggestiestrook of fietspad	Bibeko: gemengd, fiets-/suggestiestrook of fietsstraat: bij hoofdfietsroute met >fietsers;<auto's bubeko: gemengd of fiets-/suggestiestrook	Bibeko: gemengd of fietsstraat: bij hoofdfietsroute met meer fietsers dan auto's bubeko: gemengd of fiets-/suggestiestrook of fietsstraat: bij hoofdfietsroute met meer fietsers dan auto's
Bromfietsers	Bibeko: op de rijbaan Bubeko: op bromfietspad/parallelweg	Op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Voetgangers	Bibeko: minimaal aan één zijde een volwaardig voetpad bubeko: alleen vrijliggende voorzieningen nabij publieke objecten	Bibeko: minimaal aan één zijde een volwaardig voetpad	Bibeko: minimaal aan één zijde een volwaardig voetpad	Bibeko: minimaal aan één zijde een volwaardig voetpad
Indicatie van intensiteit	>5.000	>2.500	±1.000 - 2.5000 (woningen verder van de rijbaan af en wegprofiel van min. 5,0 meter)	±0 - 1.000 (woningen dicht op de rijbaan, parkeren op de rijbaan en smal wegprofiel)

## BIJLAGE 12 OVERZICHT ONGEVALLENANALYSE, VERKEERSKUNDIGE ANALYSE EN RISICOANALYSE

De analyse bestaat uit een objectieve ongevallenanalyse (12.1), een analyse van de functie, vormgeving en het gebruik (12.2) en de uitkomsten uit de risicoanalyse (12.3). Deze laatste zijn in een apart rapport opgenomen.

### 12.1 Ongevallenanalyse

#### Inleiding

De ongevallenanalyse is opgebouwd uit drie onderdelen. Als eerste wordt geanalyseerd hoe het aantal ongevallen zich de afgelopen jaren zich binnen de totale gemeente heeft ontwikkeld. Daarnaast is het nodig om de ontwikkeling van de ongevallen per type verkeersdeelnemer te analyseren. Hierbij maken we een analyse op basis van leeftijd en een analyse op basis van het type vervoersmiddel. Als vierde onderzoeken we op welke locaties er binnen de gemeente Epe sprake is van zogenaamde ongevallenconcentraties. Dit zijn locaties waar de afgelopen jaren meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden. De ongevallenanalyse sluit af met een vergelijk van de gemeente Epe ten opzichte van het gemiddelde van 98 gemeenten. Vooraf is het belangrijk op te merken dat in een aantal jaren vóór 2016/2017 het aantal ongevallen niet altijd zijn geregistreerd door de politie. De ontwikkeling van het totale aantal ongevallen met uitsluitend materiele schade is daarom niet weergegeven, omdat deze cijfers geen representatief beeld van de werkelijkheid geven. De politie zet zich inmiddels, samen met het verbond van verzekeraars, in om de registratiegraad te verbeteren.

#### Ontwikkeling ongevallen 1-1-2015 t/m 31-12-2020 Gemeente Epe

	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
Aantal dodelijke slachtoffers	0	3	1	1	1	1
Aantal gewonden	32	30	31	29	25	19

\* Corona-omstandigheden

Het aantal ongevallen met dodelijke afloop of met letsel is de afgelopen jaren stabiel gebleven. Mede gezien de beperkte aantallen is er geen duidelijke trend waarneembaar.

#### Aantal ongevallen per type verkeersdeelnemer

Vervoerswijze	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
Bestelauto	22	24	38	28	28	37	16
Bromfiets +	10	16	20	18	13	13	11
Dier	1	1	2	3	4	1	1
E-bike			1	1	5	4	2
Fiets	2	3	4	13	17	10	11
Motor	6	4	6	10	3	8	3
Overige	25	24	25	15	8	13	9
Personenauto	186	202	251	244	227	201	139
Vast/los object	13	20	21	24	29	20	13
Voetganger		2	3	1	1	5	
Vrachtauto	10	13	12	8	8	13	4

\* Corona-situatie

Uit de cijfers is te zien dat de afgelopen jaren het aantal fietsslachtoffers met fiets/e-bike lijkt te zijn toegenomen. Er kan ook sprake zijn van incidenten, maar dit past wel binnen de landelijke trend. Een mogelijke verklaring hiervoor is het toenemend gebruik van de e-bike/speed-pedelec in combinatie dat ouderen langer en meer blijven fietsen (op een e-bike).

#### Analyse ongevallen op basis van leeftijd

Jaar	Leeftijd	Afloop	Partijen	Betrokkenen	Letsel	Doden
2018	16 t/m 17 jaar	UMS	2	2	0	0
2018	18 t/m 24 jaar	Letsel	3	4	2	0
2018	18 t/m 24 jaar	Dodelijk	1	1	1	1
2018	18 t/m 24 jaar	UMS	18	18	0	0
2018	25 t/m 39 jaar	Letsel	6	7	3	0
2018	25 t/m 39 jaar	UMS	29	29	0	0
2018	40 t/m 49 jaar	Letsel	6	7	3	0
2018	40 t/m 49 jaar	UMS	15	15	0	0
2018	50 t/m 59 jaar	Letsel	3	3	1	0
2018	50 t/m 59 jaar	UMS	15	15	0	0
2018	60 t/m 69 jaar	Letsel	1	1	0	0
2018	60 t/m 69 jaar	UMS	11	11	0	0
2018	70 en ouder	Letsel	14	15	12	0
2018	70 en ouder	UMS	20	20	0	0

Uit de tabel is af te leiden dat er relatief veel ongevallen met letsel gebeuren in de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder, namelijk 14 ongevallen met letsel. Er is niet onderzocht hoe groot de groep verkeersdeelnemers 70+ is in relatie tot de gehele populatie verkeersdeelnemers en of ze dus onder- of over vertegenwoordigd zijn.

#### Verkeersongevallenconcentraties

In onderstaande tabel zijn de verkeersongevallenconcentraties weergegeven over de periode 1-1-2014 t/m 1-7-2021

Nr.	Locatie	Ongevallen/ w.v. letsel	Beschrijving
1	Quickbornlaan- Willem Tellstraat	17/ 2	Op de kruisingen met de Bloemstraat en de Willem Tellstraat hebben in de afgelopen periode meerdere ongevallen plaatsgevonden, waarvan drie met letsel. De huidige situatie is aanleiding geweest om te onderzoeken hoe de verkeerssituatie hier veiliger kan worden gemaakt. Er heeft daarom een verkeersonderzoek plaatsgevonden op de Quickbornlaan. De intensiteit, de snelheid en de lengte van de motorvoertuigen zijn gedurende twee weken geregistreerd. Ook is er in 2018 uitgebreide fietstelling uitgevoerd op de Bloemstraat en Willem Tellstraat en is er overleg geweest met de politie die de toedracht van de ongevallen heeft onderzocht. In samenspraak met bewoners is besloten om een inritconstructie te realiseren op de Willem-Tellstraat (uitgevoerd in voorjaar 2020) en een rotonde als

			voorkeursoplossing aan te wijzen voor de kruising met de Bloemstraat. De inritconstructie op de Willem Tellstraat is begin 2020 gerealiseerd. Sindsdien heeft er één geregistreerd ongeval plaatsgevonden.
2	De Meent-Zuukerenkweg	11/ 6	De geregistreerde ongevallen hebben allen plaatsgevonden met motorvoertuigen die de Zuukerenkweg willen oversteken. Er is uitvoerig verkeerskundig onderzoek verricht. In 2018 is het ontwerp-verkeersbesluit voor afsluiting van De Meent-Zuukerenkweg voor motorvoertuigen (uitgezonderd landbouwverkeer) in procedure gebracht. De definitieve afsluiting wordt afgestemd op de realisatie van de nieuwe aantakking op de N309 t.b.v. VMI.
3	Deventerstraat-Dorpsstraat-Julianalaan	7-2	In 2016 is deze kruising heringericht. Daarna hebben zich 7 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, waarvan 5 ongevallen met (snor)fietsers. Deze kruising en de Deventerstraat zijn opgenomen in de risicoanalyse.
4	Quickbornlaan-Bloemstraat-	6/ 2	Op de kruisingen met de Bloemstraat en de Willem Tellstraat hebben in de afgelopen periode meerdere ongevallen plaatsgevonden, waarvan drie met letsel. De huidige situatie is aanleiding geweest om te onderzoeken hoe de verkeerssituatie hier veiliger kan worden gemaakt. Er heeft daarom een verkeersonderzoek plaatsgevonden op de Quickbornlaan. De intensiteit, de snelheid en de lengte van de motorvoertuigen zijn gedurende twee weken geregistreerd. Ook is er in 2018 uitgebreide fietstelling uitgevoerd op de Bloemstraat en Willem Tellstraat en is er overleg geweest met de politie die de toedracht van de ongevallen heeft onderzocht. In samenspraak met bewoners is besloten om een inritconstructie te realiseren op de Willem-Tellstraat (uitgevoerd in voorjaar 2020) en een rotonde als voorkeursoplossing aan te wijzen voor de kruising met de Bloemstraat.
5	Kanaalweg (tussen Epe en Heerde)	7 /1	De ongevallen hebben verspreid door de jaren plaatsgevonden. De intensiteit van het verkeer op de Kanaalweg is relatief groot en ook de snelheid ligt fors hoger dan de toegestane maximumsnelheid van 60 km/u.
6	Paasvuurweg-Slathstraat	8/ 0	Dit betreft een kruising met slecht zicht, o.a. vanwege bomen en een particuliere haag.
7	Oranjeweg (wegvak Pollenveenseweg)	6/ 0	De Vierhousterweg (en de Oranjeweg richting Emst) is een zogenaamde erftoegangsweg, maar deze weg heeft ook een functie voor met name recreatief verkeer. Parallel aan de weg ligt een vrijliggend tweerichtingenfietspad. In 2013/2014 is er met de bewoners van de Oranjeweg een uitgebreid traject gevolgd om maatregelen te nemen tezamen met het instellen van een maximumsnelheid van 60 km/u. Daaruit is een maatregelenpakket voortgekomen, zoals die is gerealiseerd in 2014. In het oorspronkelijke plan hadden wij meer snelheidsremmende maatregelen voorzien. Daar was echter onvoldoende draagvlak, ondermeer door de buurt aangekaart middels een handtekeningenactie.

8	Eperweg- Kanaalweg- Oenerweg	6/0	De ongevallen hebben zich verspreid over meerdere jaren voorgedaan. Voor zover de informatie beschikbaar is van de ongevallen, betreft het flank botsingen. In de zomer van 2020 is de voorrangssituatie verduidelijkt, door plaatsing vooraankondigingsborden en markering op wegdek.
9	Bremensallee	5/1	-
10	Korte Kuipersweg	5/1	Deze ongevallen hebben verspreid door de tijd op dit wegvak plaatsgevonden. Het zijn allen ongevallen tussen alleen motorvoertuigen. Voor zover de informatie beschikbaar is, betreft het kopstaart botsingen.
11	Oude Apeldruse- weg-zuid	5/1	De ongevallen hebben verspreid door de jaren plaatsgevonden. Een ongeval vond plaats tussen een fietser en snorfietser.
12	Gruttersplein	6/0	Er hebben zich alleen ongevallen voorgedaan tussen personenauto's en niet met fietsers en/of voetgangers.

#### *Vergelijking verkeersveiligheid gemeente Epe t.o.v. gemiddelde*

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland en ROF Fryslân hebben het initiatief genomen om een monitoringssysteem te ontwikkelen voor de verkeersveiligheid op gemeentelijk niveau. De Monitor Verkeersveiligheid analyseert hoe de verkeersveiligheid zich in 2017 heeft ontwikkeld in de gemeente Epe ten opzichte van het gemiddelde van 98 gemeenten uit Gelderland/Overijssel en de provincie Friesland.

#### *Vergelijking ongevallen binnen de gemeente Epe t.o.v. gemiddelde*

Vraagtekst	Epe	Gemiddelde
Geregistreerde ongevallen per 1.000 inwoners*	0,86	0,87
Geregistreerde ongevallen per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde*	0,97	1,11
Geregistreerde verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners*	0,98	0,96
Geregistreerde verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde*	0,89	0,94
Burgeroordeel verkeersveiligheid in gemeente**	Niet voorhanden	0,2

*\*Bron: Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). Doordat sommige gemeenten relatief lage aantallen ongevallen kennen kan een vergelijking per jaar een vertekend beeld opleveren.*

*\*\*Bron: Kwaliteitsinstituut Nederlandse Gemeenten (KING). De vraagstelling van het KING is in 2015 gewijzigd waardoor een vergelijking met voorgaande jaren alleen indicatief mogelijk is.*

*Het aantal ongevallen in de gemeente Epe wijkt niet sterk af van het gemiddelde. Over het vijfjarig gemiddelde gemeten scoort de gemeente Epe iets beter ten opzichte van het gemiddelde van de 98 deelnemende gemeenten.*

Vergelijking ongevallen binnen gemeente Epe naar leeftijd t.o.v. gemiddelde:

Vraagtekst	Epe	Gemiddelde
Percentage slachtoffers naar leeftijd <18 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	6	12
Percentage slachtoffers naar leeftijd <18 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	11	11
Percentage slachtoffers naar leeftijd 18-24 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	16	14
Percentage slachtoffers naar leeftijd 18-24 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	14	13
Percentage slachtoffers naar leeftijd 25-50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	19	31
Percentage slachtoffers naar leeftijd 25-50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	19	27
Percentage slachtoffers naar leeftijd >50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	59	43
Percentage slachtoffers naar leeftijd >50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	42	36

*Bron: Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). Doordat sommige gemeenten relatief lage aantallen ongevallen kennen kan een vergelijking per jaar een vertekend beeld opleveren.*

Uit de analyse op basis van de leeftijdsindeling blijkt dat het aantal ongevallen onder 50+ in de gemeente fors hoger ligt ten opzichte van het gemiddelde. Dit is te verklaren, doordat er in de gemeente Epe relatief veel ouderen wonen, zeker ook in vergelijking met het gemiddelde gemeten over de 98 gemeenten (zie tabel hieronder).

Vraagtekst	Toelichting	Epe	Gemiddelde
Bevolkingsomvang (absoluut)	Bron: CBS-statline	32537	40026
Bevolkingsomvang (klasse)		25.000-50.000 inwoners	Minder dan 25.000 inwoners: 36% 25.000-50.000 inwoners: 46% 50.000-100.000 inwoners: 11% Meer dan 100.000 inwoners: 7%
Aantal inwoners jonger dan 18 jaar		6177	8251
Aantal inwoners tussen de 18 en 14 jaar		2309	3425
Aantal inwoners tussen de 24 en 50 jaar		9301	12868
Aantal inwoners ouder dan 50 jaar		14750	15481
Percentage inwoners tot en met 17 jaar	Bron: CBS-statline	19,0	20,8
Percentage inwoners 18 tot en met 24 jaar	Bron: CBS-statline	7,1	7,9
Percentage inwoners 25 tot en met 50 jaar	Bron: CBS-statline	28,6	31,0
Percentage inwoners 50 jaar en ouder		45	40
Werkloze beroepsbevolking per 1.000 inwoners	Bron: CBS-statline	0,03	0,02
Aantal inwoners 2030	Bron: CBS-statline	33100,0	38554,2
Aantal allochtonen per 1.000 inwoners	Bron: CBS-statline	21,51	25,66

Percentage ongevallen naar type voertuig binnen gemeente Epe t.o.v. gemiddelde:

Vraagtekst	Epe	Gem.
% geregistreerde slachtoffers te voet t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	3	4
% geregistreerde slachtoffers te voet t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	1	2
% geregistreerde slachtoffers op de fiets t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	16	30
% geregistreerde slachtoffers op de fiets t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	7	19
% geregistreerde slachtoffers op de e-bike t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	0	6
% geregistreerde slachtoffers op de e-bike t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	1	3
% geregistreerde slachtoffers op de snorfiets t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	6	5
% geregistreerde slachtoffers op de snorfiets t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	6	4
% geregistreerde slachtoffers op de bromfiets t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	3	8
% geregistreerde slachtoffers op de bromfiets t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	5	8
% geregistreerde slachtoffers in een bestelauto t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	6	3
% geregistreerde slachtoffers in een bestelauto t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	3	3
% geregistreerde slachtoffers in een vrachtauto t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	0	0
Percentage geregistreerde slachtoffers in een vrachtauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	0	0
% geregistreerde slachtoffers in een personenauto t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	47	30
% geregistreerde slachtoffers in een personenauto t.o.v. het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	37	28
Percentage geregistreerde slachtoffers op een motor ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	13	6
Percentage geregistreerde slachtoffers op een motor ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	6	7

*Bron: Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). Doordat sommige gemeenten relatief lage aantallen ongevallen kennen kan een vergelijking per jaar een vertekend beeld opleveren.*

Uit de analyse blijkt dat het aantal ongevallen met personenauto's in de gemeente Epe fors hoger ligt ten opzichte van het gemiddelde van de gemeenten en het aandeel ongevallen met de fiets fors lager.



Vergelijking ongevallen binnen gemeente Epe naar type weg t.o.v. gemiddelde

Vraagtekst	Epe	Gemiddelde
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 30 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	6	12
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 30 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5-jarig gemiddelde	7	11
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 50 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	13	30
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 50 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5-jarig gemiddelde	18	24
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 60 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	28	18
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 60 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5-jarig gemiddelde	25	14
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 80 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	28	20
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 80 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5-jarig gemiddelde	14	16

*Bron: Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). Doordat sommige gemeenten relatief lage aantallen ongevallen kennen kan een vergelijking per jaar een vertekend beeld opleveren.*

Uit de analyse blijkt dat het aantal ongevallen binnen de gemeente Epe binnen de bebouwde kom relatief laag ligt ten opzichte van het gemiddelde. Dit is te verklaren, doordat binnen de gemeente Epe relatief weinig wegen binnen de bebouwde kom zijn gelegen, ten opzichte van het gemiddelde. Het aantal ongevallen op 60 km/u-wegen (buitengebied) ligt fors hoger. Dit is te verklaren, doordat ten opzichte van het gemiddelde, het aandeel wegen in het buitengebied fors hoger ligt.

Vraagtekst	Toelichting	Epe	Gemiddelde
Totale weglengte	Bron: CBS-statline	576	449
Weglengte met een maximumsnelheid van 30 km/h	Bron: CBS-statline	102	134
Weglengte met een maximumsnelheid van 50 km/h	Bron: CBS-statline	18	57
Weglengte met een maximumsnelheid van 60 km/h	Bron: CBS-statline	344	199
Weglengte met een maximumsnelheid van 80 km/h	Bron: CBS-statline	27	44
Weglengte met een maximumsnelheid hoger dan 100 km/h	Bron: CBS-statline	11	17
Aantal schoollocaties (BO, VO en ROC) *			

*Bron: Aangeleverde gegevens vanuit de gemeentes. Specifiek voor ROV: Gemeentelijke enquête verkeersveiligheid.*

### Conclusies

De afgelopen jaren is het aantal (ernstige) ongevallen constant gebleven en niet afgenomen. Er zijn verschillende mogelijke oorzaken aan te wijzen. Op landelijk niveau neemt de (auto)mobiliteit van bewoners toe (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Kerncijfers Mobiliteit 2018), waardoor er met name meer verkeersbewegingen plaatsvinden (1). Ook de opkomst van de e-bike is hierop mogelijk van invloed geweest (2), aangezien het aantal fietsongevallen de laatste jaren is toegenomen, ook in de gemeente Epe. Hoewel het totaal aantal fietsongevallen in Epe nog relatief laag ligt, is het aantal fietsongevallen de afgelopen jaren wel fors gestegen. Ook de toename van het smartphone-gebruik (3) is mogelijk van invloed geweest op de ongevals cijfers. Hiervoor zijn echter geen directe onderzoeken bij ons bekend die dit aantonen. Wel geven enkele buitenlandse studies aanleiding voor deze aanname.

Afgemeten naar de bevolkingsomvang, vallen er verhoudingsgewijs veel slachtoffers in het verkeer onder jongeren en jongvolwassenen (15-29 jaar) en ouderen (65+). Ook in Epe gebeuren er relatief veel ongevallen, waarbij ouderen zijn betrokken. Dit is mogelijk te verklaren, doordat deze groep in Epe relatief is oververtegenwoordigd.

## 12.2 Analyse functie, vormgeving en gebruik belangrijkste wegen binnen de gemeente Epe

Onderstaand zijn de belangrijkste wegen binnen de gemeente Epe geanalyseerd op basis van de huidige functie, vormgeving en gebruik. Deze lijst is mede tot stand gekomen op basis van meldingen die de afgelopen jaren zijn binnengekomen over wegen die als onveilig worden ervaren.

BINNEN BEBOUWDE KOM EPE				
Straatnaam	Functie	Vorm	Gebruik	Conclusie
Hoofdstraat-zuid Epe	GOW	50 km/u, vrijliggende fiets- en voetpaden	8.500	Het deel tussen de Korte Kuipersweg en Enkweg en Scheperstraat is qua kwaliteit van de fietspaden onvoldoende, i.c.m. geparkeerde auto's op de redresseerstrook en het fietspad.
Tongerenseweg (bibeko)	GOW	50 km/u, vrijliggende fietspaden en voetpaden aanwezig vanaf de Gagelstraat tot aan de N309. Vanaf de Gagelstraat-Lohuizerweg zijn rode suggestiestroken aanwezig.	Circa 2.000	Vanaf de Gagelstraat-Lohuizerweg zijn rode suggestiestroken aanwezig en geen vrijliggende fietspaden. Hier is de functie, vormgeving en het gebruik niet in evenwicht. Het blijkt dat de fietsintensiteit op dit deel zeer groot is. De hoge fietsintensiteit in combinatie met het verschil in massa en snelheid van het verkeer is niet in evenwicht met de huidige inrichting en max. snelheid. Op het deel met de vrijliggende fietspaden wordt de snelheid als knelpunt ervaren.
Oenerweg (bibeko Epe)	GOW	50 km/u, suggestiestroken aanwezig, een volwaardig voetpad ontbreekt van de St. Antonieweg tot voor bij de kruising met de Korte Veenteweg.	4.850 (2015)	De functie (en daarmee de maximumsnelheid) en de inrichting van de weg zijn niet in overeenstemming met elkaar. Er is onvoldoende ruimte beschikbaar om vrijliggende fietspaden te realiseren. Het gebruik van de weg ligt rond de 5.000 mvt/etm. Wel is enkele jaren geleden het eerste deel van de Oenerweg in de banden gelegd en zijn een plateau en drempel gerealiseerd. De wens is om op het deel St. Antonieweg-Korte Veenteweg een volwaardig voetpad te realiseren, evenals het deel vanaf De Meent tot aan de Vossenberweg. Zie verder hoofdstuk 8 'Autoverkeer'.
Centrumring Epe*	GOW-	Grotendeels 50 km/u. De centrumring kent een éénrichtingsstructuur met grotendeels rode suggestiestroken (deels een vrijliggend fietspad) en grotendeels een vrijliggend voetpad.	5.000-7.000	De functie, vormgeving en het gebruik zijn niet in evenwicht. Door de éénrichtingsstructuur is het aantal conflicterende verkeersstromen beperkt. De oversteekbewegingen op de voorrangskruisingen zorgen voor onveilige situaties. Daarnaast is er op delen van de centrumring sprake van een grote fietsintensiteit (o.a. Lohuizerweg/RSGNOV).
Haverkampsweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer.	2.500 (Patrijsweg-Hoofdstraat)	Deze weg is in 2019 heringericht cf. een 30 km/u-zone. De snelheid blijft een knelpunt.

Enkweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig.	1.100 (ten oosten van Oude Wisselsew.)	De afwikkeling van het verkeer op het kruispunt Hoofdstraat – Enkweg – Haverkampsweg vraagt om aandacht. Ter hoogte van de Anne de Vries wordt plaatselijk 30 km/u ingevoerd.
Hoge Weerd	ETW	30 km/u. Deze weg kent vrijliggende fietspaden, zonder dat de voorrang is geregeld. Vrijliggende voetpaden aanwezig.	2.550	In de huidige situatie is de functie, vormgeving en het gebruik niet in overeenstemming en cf. een 30km/u-weg uitgevoerd. Er is een verkennende studie uitgevoerd naar herinrichting van de weg i.h.k.v. rioleringswerkzaamheden. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat menging van verkeer (met fiets(suggestie)stroken verkeerskundig de meest optimale oplossing is.
Officiersweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig	1.000 (Burg. v. Walsemlaan)	Op het deel tussen de komgrens en de Hoge Weerd is in 2019 een maximumsnelheid van 30 km/u ingevoerd i.cm. met gelijkwaardige kruisingen en een snelheidsremmende maatregel op de kruising met de Burg. v. Walsemlaan. In de 2 <sup>e</sup> helft van 2021 worden twee aanvullende snelheidsremmende maatregelen aangelegd. De snelheid op het deel vanaf het Pelzerpark tot aan de Heerderweg wordt als knelpunt ervaren, evenals de kruising zelf.
Vegtelarijweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig	-	Geen opmerkingen
Europalaan	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig	-	Geen opmerkingen
Lange Veenteweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, geen voetpad aanwezig	2.100	Deze weg heeft te maken met een aanzienlijke hoeveelheid doorgaand verkeer richting de Oenerweg. Dit verkeer wil de centrumring (en het éénrichtingsverkeer) ontwijken. Dit is een specifiek knelpunt dat moet worden geanalyseerd mede in relatie tot het fietsnetwerk.
Brinkgreverweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, geen voetpad aanwezig	800	Deze weg heeft te maken met een aanzienlijke hoeveelheid doorgaand verkeer. Dit verkeer wil de centrumring (en het éénrichtingsverkeer) ontwijken. Dit is een specifiek knelpunt dat moet worden geanalyseerd tezamen met de L. Veenteweg.
Zuikerweg/ Diepenweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig.	1.400	De hoge snelheid van het autoverkeer wordt hier als knelpunt ervaren.
Willem Tellstraat	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig	1.100	Relatief veel menging van autoverkeer en fietsverkeer in een druk verblijfsgebied met een basisschool en een medisch centrum. Dit is een specifiek knelpunt dat moet worden geanalyseerd.
Dellenweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig	2.000	De V85 op het zuidelijke deel (t.h.v. de Rozenhof) ligt op 56 km/u. Dit is fors hoger dan de toegestane snelheid en vraagt om aanvullende maatregelen. Zie verder hoofdstuk 8 (autoverkeer onder recreatief zonen).
Gildenweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad (deels) aanwezig	-	Verkeersdruk mogelijk toegenomen sinds éénrichting op de Kuipersweg. Veel

				overstekende voetgangers op een smal voetpad, dat deels ontbreekt.
Oude Wisselseweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig	600	Snelheid wordt als knelpunt ervaren (tussen Gagelstraat-Klimtuin).
Ankerstraat	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig	-	Snelheid wordt als knelpunt ervaren
Allendelaan	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, voetpad aanwezig	-	Snelheid wordt als knelpunt ervaren (V85: 47 km/u, 1.000 mvt/etm)

BINNEN BEBOUWDE KOM VAASEN				
Straatnaam	Functie	Vorm	Gebruik	Conclusie
Emsterweg	GOW	50 km/u, vrijliggende fiets- en voetpaden	-	De kwaliteit van de fiets- en voetpaden is op een aantal delen onvoldoende. Ook de kruising met de Heggerenkweg en Pastoorsweg hebben volgens bewoners aandacht nodig. De snelheid wordt als knelpunt ervaren.
Deventerstraat	GOW	50 km/u, fietsstroken en vrijliggende voetpaden	5.200	De functie, vormgeving en gebruik zijn niet in evenwicht. Er is onvoldoende ruimte beschikbaar om vrijliggende fietspaden te realiseren. Wel zijn rode suggestiestroken aanwezig. Het gebruik van de weg ligt rond de 5.200 met de aanwezigheid van een OV-lijn. Daarmee is het gebruik voor een gebiedsontsluitingsweg relatief beperkt.
Julianalaan	ETW	30 km/u, suggestiestroken	-	Snelheid is knelpunt. In 2021 is de rijbaan op een deel van het traject versmald.
Laan van Fasna	GOW	50 km/u, vrijliggende fiets- en voetpaden (fietsers uit de voorrang)	8.300	Fietsers zijn in de huidige situatie uit de voorrang. Deze situatie wordt betrokken in de planvorming rondom de F50. De snelheid wordt als knelpunt ervaren.
Apeldoornseweg	GOW	50 km/u, vrijliggende fiets- en voetpaden	7.400	In 2019 zijn hier maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren (aanbrengen geleiders: snelheid beïnvloeden en gefaseerde oversteek voor fietsers/voetgangers). Er is aandacht nodig voor het comfort van de fietspaden.
Krugerstraat	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, vrijliggende voetpaden	1.300	Deel tussen Apeldoornseweg/Tuindorpsweg is niet cf. 30 km/u ingericht. Dit wordt meegenomen met rioleringswerkzaamheden, die in 2021 worden uitgevoerd.
Industrieweg/ Marijkeweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer, vrijliggende voetpaden	-	Brede rijbaan, niet cf. 30 km/u ingericht.
Kouwenaarsweg	ETW	60 km/u, gemengd verkeer	800	Zeer smal wegprofiel, daarom is éénrichtingsverkeer ingevoerd in 2020.
Poelweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer	400-450	De snelheid wordt als een knelpunt ervaren (V85: 46 km/u: uitkomst uit snelheidsdisplay).
Woestijnweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer	Circa 1.500 (t.h.v. VIOS)	De snelheid wordt als een knelpunt ervaren (V85: 40 km/u).
Molenstraat	ETW	30 km/u, gemengd verkeer	-	Relatief grote intensiteit (vracht)verkeer in combinatie met snelheid wordt als knelpunt ervaren.
Vulcanusweg	ETW	30 km/u, gemengd verkeer	-	Er ontbreekt hier een voetpad.
BINNEN BEBOUWDE KOM EMST				
Straatnaam	Functie	Vorm	Gebruik	Conclusie
Oranjeweg	ETW	30 km/u, fietsstrook/fietspad	2.000	Hoge snelheid V85 = 62 km/u. Weg niet cf. 30 km/u ingericht (zie verder hoofdstuk 8 'autoverkeer')

Hanendorperw'	ETW	30 km/u, menging verkeer, parkeren op rijbaan	-	Er wordt veelvuldig op de rijbaan geparkeerd. Dit is vanuit de toegankelijkheid mindervaliden en hulpdiensten ongewenst. Deze weg heeft ook een beperkte functie voor de verkeersafwikkeling van het achterliggende (recreatieve) gebied.
Ds. Van Rhijnstraat	ETW	30 km/u, menging verkeer, parkeren op rijbaan		Inrichting infrastructuur en het parkeren in de omgeving van de Hezebrink is een knelpunt.
Stationsweg	ETW	30 km/u, menging verkeer.		Veiligheid schoolomgeving in combinatie met gemotoriseerd/landbouw verkeer met een smal wegprofiel vragen om aandacht.
BINNEN BEBOUWDE KOM OENE				
Straatnaam	Functie	Vorm	Gebruik	Conclusie
Eperweg	ETW	30 km/u, suggestiestroken, vrijliggend voetpad	3.000	In 2019 cf. 30km/u ingericht, door de weg in de banden te leggen en een voetpad te realiseren. Hoge snelheid blijft: V85 = 52 km/u
Houtweg – Dorpsstraat Deventerweg	ETW	30 km/u, menging verkeer.	>1.000	Veiligheid voetganger en snelheid autoverkeer vragen om aandacht. Er is geen volwaardig voetpad aanwezig.
Horthoekerweg	ETW	30 km/u, menging verkeer.	>1.000	Veiligheid voetganger en snelheid autoverkeer vragen om aandacht. Er is geen volwaardig voetpad aanwezig.

BUITENGEBIED				
Straatnaam	Functie	Vorm	Gebruik	Conclusie
Eekterweg (Laan van Fasna-A50)	GOW	80 km/u, vrijliggende fietspaden	-	Oversteek Jaagpad vraagt om een aanvullende fietsmaatregel. Ook de oversteek Bossenbroekweg vraagt om aandacht.
Eekterweg (Laan v. Fasna-Emsterweg)	GOW	60 km/u, snelheidsremmende maatregelen, vrijliggende fietspaden	5.700	Geen opmerkingen.
Eperweg (Epe-Emst)	GOW	80 km/u, voorrangsweg, aanliggende fietspaden	6.300	De weg is niet cf. 80 km-u ingericht met op sommige delen aanliggende fietspaden. Dat deze weg een ontsluitende functie vervult, is vanuit verschillende aspecten ongewenst (o.a. leefbaarheid dorp Emst)
Kanaalweg	ETW	60 km-u, voorrangskruispunten, vrijliggend (recreatief) fietspad	3.250 (Vssn-A'doorn)	De V85 ligt op 78 km/u en daarmee fors hoger dan de toegestane snelheid. Er is een beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen aanwezig.
Eperweg/Oenerweg	ETW	60 km-u/ voorrangskruispunten, deels fietsstroken/suggestiestroken, snelheidsremmende maatregelen m.n. tussen Kanaalweg en Oene	3.400 (Kanaal-Oene)	De kruising Kanaalweg-Oenerweg vraagt om aandacht, vanwege het aantal geregistreerde ongevallen. Dit geldt ook voor de kruising met de Ooster Oenerweg. De Oenerweg zelf is niet cf. 60 km/u ingericht. Er wordt daarom een integrale studie naar de (fiets)veiligheid op dit traject uitgevoerd.
Weteringdijk	ETW	60 km-u/, suggestiestroken, voorrangskruispunten, beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen.	1.700/ V85 81 km/u	De V85 ligt fors hoger dan de toegestane snelheid (V85 is 80 km/u). Er zijn nu voorrangskruispunten aanwezig. Deze dienen volgens de richtlijnen als gelijkwaardige kruisingen te worden ingericht met aanvullende snelheidsremmende maatregelen.
Deventerweg	ETW	60 km-u/, suggestiestroken, voorrangskruispunten, beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen.	-	Er zijn nu voorrangskruispunten aanwezig. Deze dienen volgens de richtlijnen als gelijkwaardige kruisingen te worden ingericht. In de gemeente Voorst is dit al het geval.
Vaassense binnenweg	ETW	60 km-u/, suggestiestroken, beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen.	-	De snelheid op het wegvak, i.c.m. de fietsveiligheid) is een knelpunt. De kruising met de Veldweg-Hanendorperweg vraagt om aandacht, evenals de uitzichthoeken Laarseweg en Hanendorperweg.
Oude Apeldoornseweg	ETW	60 km/u, beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen	1.500	De functie, vormgeving en het gebruik dienen nader te worden geanalyseerd. Er wordt overlast van sluipverkeer ervaren.

Dellenweg (bubeko)	ETW	60 km-u/, suggestiestroken, beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen.	-	De snelheid van het gemotoriseerd verkeer i.c.m. de fietsveiligheid is een knelpunt (m.n. omgeving Hertenkamp/Dellen vraagt om aandacht).
Oranjeweg (bubeko)	ETW	60 km-u/vrijliggende fietspaden, geen/beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen. Hiervoor was in 2014 geen draagvlak bij de bewoners	2.500	Ongevallencijfers nader analyseren. In het verleden was er geen draagvlak voor aanvullende snelheidsremmende maatregelen.
Houtweg	ETW	60 km-u/suggestiestroken	1.200	Toename verkeer de afgelopen jaren, vanwege ARO en de veerpont. M.n. richting IJsseldijk wordt snelheid fors overschreden.
Heerderweg	GOW	80 km/u en 60 km/u, vrijliggende fietspaden	7.500	60 km/u-deel niet conform gemeentelijk beleid. De Heerderweg heeft voor Epe-noord een ontsluitende functie.
Wiemanstraat	ETW	60 km-u/suggestiestroken		De mogelijkheden om een knip aan te brengen worden onderzocht i.r.t. planvorming 4 <sup>e</sup> aantakking VMI.
Bremensallee	ETW	60 km/u, menging van verkeer	-	Veiligheid vraagt om aandacht (diverse geregistreerde ongevallen)
Elspeterweg	ETW	60 km/u, suggestiestroken		Snelheid en fietsveiligheid vragen om aandacht.
Gortelseweg	ETW	60 km/u, menging van verkeer	800	Snelheid autoverkeer i.c.m. fietsveiligheid (geen onderdeel fietsnetwerk) vragen om aandacht.
Deventerstraat	ETW	60 km/u, suggestiestroken	1.125	Hoge snelheid (V85: 70 km/u) is een knelpunt i.c.m. recreatief fietsverkeer (onderdeel fietsnetwerk).
Woesterweg	ETW	60 km/u, suggestiestroken	-	Snelheid autoverkeer i.c.m. fietsveiligheid (geen onderdeel fietsnetwerk) vragen om aandacht.
Molenweg en Le Chevallierlaan	ETW	60 km/u, suggestiestroken	-	Intensiteit op Molenweg (smal wegprofiel/bomen direct langs de rijbaan) en recreatief fietsverkeer vragen om aandacht. Onderdeel Verkeersplan Wissel
Brinkerweg	ETW	60 km/u, menging van verkeer	-	Smal wegprofiel en (landbouw)verkeer vragen om aandacht.
Stationsweg	ETW	60 km/u, menging van verkeer	-	Smal wegprofiel en (landbouw)verkeer vragen om aandacht.
Zwolseweg/Apeldoornseweg	ETW	80 km/u, vrijliggende fietspaden	-	M.n. kruising Waterstraat wordt als onveilig ervaren en gemotoriseerd verkeer nadert komgrens met relatief hoge snelheid.
Jonasweg	ETW	60 km/u, menging van verkeer	-	Zwaar verkeer vraagt om aandacht over deze weg met een relatief smal wegprofiel.
Langeweg	ETS	60 km/u, menging van verkeer, knooppuntensysteem	725 (buiten toeristen seizoen gemeten)	Nadere analyse nodig intensiteit, snelheid (V85: 67 km/u) i.r.t. fietsveiligheid (onderdeel fietsnetwerk).

### 12.3 Risicoanalyse

Zie het aparte bijlagerapport 'risicoanalyse'.

## BIJLAGE 13 UITGEVOERDE EVALUATIE GVVP, FIETSNOTA EN PARKEERNOTA

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan is in 2010 vastgesteld door de raad. Het Parkeerbeleidsplan dateert uit 2009. De fietsnota is in 2012 vastgesteld door de raad. De looptijd van de drie genoemde beleidsplannen is inmiddels afgelopen. Alvorens te komen tot een nieuw integraal mobiliteitsplan is het goed om terug te blikken en het uitgevoerde beleid te evalueren. Zijn de beleidsdoelen behaald? Wat zijn mogelijke verklarende factoren voor het wel of niet behalen van de doelen? In hoeverre zijn de maatregelen uitgevoerd? Deze vragen willen we per beleidsplan beknopt beantwoorden.

### 13.1 Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan

De gemeente Epe stelde zich in het GVVP als hoofddoel om het aantal ziekenhuisgewonden in het jaar 2019 met 7,5% te reduceren ten opzichte van het jaar 2009.

Aantal slachtoffers op wegen binnen de gemeente Epe										
Jaar	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Doden	6	5	2	2	1	2	1	4	6	2
Ziekenh	38	45	42	43	21	34	29	26	23	17
					2015	2016	2017	2018	2019	2020*
Aantal dodelijke slachtoffers					0	3	1	1	1	1
Aantal gewonden					32	30	31	29	25	19

Het aantal ongevallen met dodelijke afloop en het aantal ongevallen met ziekenhuisgewonden in het basisjaar 2009 is niet bekend. Als echter de cijfers uit 2002-2007 worden afgezet tegenover de trendontwikkeling 2015-2020 dan is de conclusie dat de ongevals cijfers ongeveer in gelijke lijn zijn gebleven. Ten opzichte van de periode 1998-2001 is er wel sprake van een daling.

#### A1.2 Uitvoering maatregelen:

Onderstaand zijn de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma weergegeven en geanalyseerd.

Nr.	Maatregel	Status
1a	Wijkverkeersplan Hoge land en Burgerenk	Uitgevoerd
1b	Wijkverkeersplan Slath en Gildenhoek	Uitgevoerd
2	Wijkverkeersplan Kweekweg	Niet uitgevoerd
3	Verkeersplan Eekterveld	Deels uitgevoerd
4	Oranjeweg Emst (bibeko)	Niet uitgevoerd
5	Oranjeweg Emst (bubeko)	Uitgevoerd. Geen draagvlak voor aanvullende maatregelen.
6	Eekterweg Vaassen	Uitgevoerd
7	Apeldoornsweg (Dorpsstraat-Laan van Fasna) Vaassen	Uitgevoerd
8	Apeldoornseweg-zuid Vaassen	Uitgevoerd
9	Emsterweg Vaassen (bibeko)	Niet uitgevoerd
10	Parkeerverwijzing Epe	Uitgevoerd
11	Parkeerverwijzing Vaassen	Uitgevoerd
12	Treinbaanpad verwijderen paaltjes/borden	Uitgevoerd

	<i>Structurele werkzaamheden</i>	
	Schoolomgevingen	Uitgevoerd: Anne de Vries, twee basisscholen unilocatie, twee basisscholen Boxhofstede, Geerstraatschool, K. Norelschool, Mozaïek, Krugerstee, CBS Oene en de Bongerd in Oene
	Evaluatie wijkverkeersplannen	Uitgevoerd voor de wijk Burgerenk Epe, Krugerstraat e.o. Vaassen, Berkenoord. Daarnaast als onderdeel van de wijk- en buurtgerichte aanpak van de alle wijken in de dorpen.
	Oplossen parkeerproblematiek	Oene en Emst deels uitgevoerd. Verder meegenomen als onderdeel van de wijk en buurtgerichte aanpak.
	Verkeerseducatie	Uitgevoerd door VVN, zoals verkeersexamen, streetwise, scootmobieltraining, fietsinformatiedag, etc.

#### *Aanvullende uitgevoerde maatregelen*

Onderstaand zijn de projecten weergegeven die aanvullend op het uitvoeringsprogramma zijn uitgevoerd.

<b>Project</b>	<b>Status</b>
Heerderweg Epe (bibeko)	Uitgevoerd
Centrumplan Epe	Uitgevoerd
Hoofdweg Emst	Uitgevoerd
Centrumplan Vaassen	Uitgevoerd/in uitvoering
Maatregelen Nota Toegankelijkheid	Uitgevoerd/in uitvoering
Bewegwijzeringsplan	Uitgevoerd
Haverkampsweg/Patrijsweg in Epe	Uitgevoerd
Diverse Reconstructies als onderdeel van groot onderhoud, o.a. wijk Hoge Weerd, Krugerstraat e.o.	Uitgevoerd
Reconstructie Vaassenseweg	Uitgevoerd

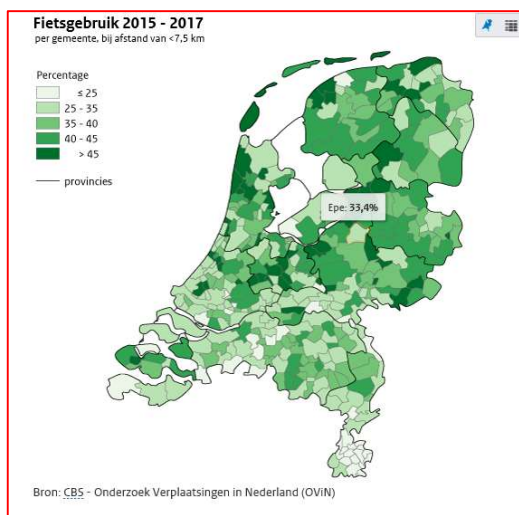
### **13.2 Fietsnota**

In het GVVP heeft de gemeente de ambities uitgesproken om het fietsgebruik verder te stimuleren en de verkeersveiligheid op de fietsroutes (waaronder de schoolroutes) te verbeteren.

Doelstelling van de fietsnota ten aanzien van de groei van het fietsgebruik is als volgt: "Het aandeel fietsverplaatsingen bedraagt in de gemeente Epe 34% op afstanden tot 7,5 kilometer (bron: MobiliteitsOnderzoek Nederland 2004 t/m 2008). Het aandeel van 34% is vergelijkbaar met het landelijke gemiddelde. De doelstelling voor de komende 5 jaar betreffende het stimuleren van het fietsgebruik is het laten groeien van het aandeel van de fiets tot ongeveer 40%."

Om te bezien of deze doelstelling is behaald, is gezocht naar beschikbare onderzoeksgegevens. Er zijn alleen gegevens beschikbaar uit de periode 2015-2017. Hieruit blijkt dat het fietsgebruik in de gemeente Epe op 33,4% ligt. Belangrijk is bij de interpretatie van de cijfers rekening te houden met bepaalde betrouwbaarheidsmarges, aangezien dit een algemeen/landelijk onderzoek betreft. Desondanks is de voorzichtige conclusie dat het fietsgebruik stabiel is gebleven en niet significant is toe- of afgenomen. De gemeente Epe scoort wel significant lager dan omliggende gemeenten.





#### Maatregelen\*:

Onderstaand zijn de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma weergegeven en geanalyseerd.

Nr.	Maatregel	Status	Nog uit te voeren
	Laan van Fasna: aanpassen voorrangssituatie + rotonde Deventerstraat + middengeleider bubeko	Laan van Fasna bubeko is uitgevoerd.	Rotonde met Deventerstraat maakt onderdeel uit van het project F50
	Kruising Oenerweg – Sint Antonieweg	Uitgevoerd	
	Dellenweg-Paasvuurweg verbeteren oversteek	Uitgevoerd	
	Lohuizerweg-Beekstraat	Uitgevoerd	
	Sint Antonieweg – Slathstraat (aanbrengen (visueel) plateau en verkleinen kruisingsvlak)	Niet uitgevoerd	
	Molenpad – Tongerenseweg: verbeteren oversteek	Niet uitgevoerd	
	Fietspad Lohuizerweg-Schotweg	Niet uitgevoerd	
	Recreatieve fietspad Van Manenpad, Gortelseweg	Uitgevoerd	
	Recreatieve fietspad Renderklippenweg, Belvedereweg, Bijsterbosweg	Uitgevoerd	
	Recreatieve fietspad Korenbergweg, Woldbergweg	Uitgevoerd	
	Fietspad Spoorstraat	Planvoorbereiding loopt	Betrokken in project F50
	Verkenning V&V fietsroute Apeldoorn-Epe	Verkenning is uitgevoerd	Voorlopig ontwerp wordt in najaar 2021 vastgesteld.

\* De lijst met aangepakte recreatieve fietspaden is groter, totaal is ongeveer 40 km betonfietspad aangelegd in afgelopen beleidsperiode.

### *Aanvullende maatregelen*

Onderstaand zijn de projecten weergegeven die aanvullend op het uitvoeringsprogramma zijn uitgevoerd.

Project	Status
Kruising Hoofdstraat-Enkweg realisatie fietsoversteek	Uitgevoerd
Recreatieve fietspaden Langeweg/Elspeterweg	Uitgevoerd
Fietspaden Hoofdweg Emst	Uitgevoerd
Fietspaden Heerderweg Epe	Uitgevoerd
Fietspaden Apeldoornseweg Vaassen	Uitgevoerd

### **13.3 Parkeerbeleidsplan**

De hoofddoelstelling van het parkeerbeleidsplan is: "De gemeente Epe streeft naar een parkeersituatie met een goede afweging tussen de kwaliteit van de omgeving in de algemene zin en de kwantiteit en de kwaliteit van het parkeren als zodanig, waarmee Epe voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers aantrekkelijk is. Bij de kwaliteit in de algemene zin moet worden gedacht aan aspecten als bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Bij de kwaliteit en kwantiteit van het parkeren aan respectievelijk de locatie en maatvoering en het aanbod van parkeerplaatsen."

Deze doelstelling is niet SMART-geformuleerd. Het is daarom niet mogelijk deze in kwantitatieve zin te behoordelen, maar slechts in kwalitatieve zin. Zie voor de analyse van de objectieve parkeersituatie Voor het meten van de subjectieve situatie is de informatie uit de enquête en de gesprekken met onder andere de ondernemersverenigingen gebruik gemaakt. Conclusie is dat er niet zozeer sprake is van een capaciteitsprobleem, maar van een verdeelprobleem. Daaraan gekoppeld is aandacht gevraagd voor de zichtbaarheid en vindbaarheid van de grote(re) parkeerlocaties in de dorpscentra van Epe en Vaassen.

### *Maatregelen*

Bij het parkeerbeleidsplan behoort geen uitvoeringsprogramma. Wel zijn er in het parkeerbeleidsplan maatregelen voorgesteld. Deze zijn hieronder weergegeven en geanalyseerd.

Project	Status
Parkeerschijfzone centrum Epe	Niet uitgevoerd, ondermeer onvoldoende draagvlak.
Parkeerverwijzing Epe	Uitgevoerd
Parkeerverwijzing Vaassen	Uitgevoerd
Aanpak parkeerproblematiek	Uitgevoerd door werk-met-werk te maken en vanuit het wijk- en buurtgericht werken.
Toepassen parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen	De Nota Parkeernormen Epe - 2018 is in 2018 vastgesteld door de raad.
Fietsparkeren	Centrum Epe/Vaassen is uitgevoerd.
Voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen	Dit is in het parkeeronderzoek onderzocht.

### **Conclusies**

Ten aanzien van de verkeersveiligheidsdoelstelling is de conclusie dat dit beleidsdoel in kwantitatieve zin niet is behaald. Wel zijn de grote meerderheid van de beoogde verkeersprojecten uitgevoerd. Ook zijn er diverse aanvullende grootschalige verkeersprojecten uitgevoerd.

Er zijn verschillende mogelijke oorzaken aan te wijzen, die verklaren waarom het verkeersveiligheidsdoel niet is behaald. Op landelijk niveau neemt de mobiliteit van bewoners toe (Kennisinstituut voor

Mobiliteitsbeleid, Kerncijfers Mobiliteit 2018), waardoor er meer verkeersbewegingen plaatsvinden. Ook de opkomst van de e-bike speelt hier mogelijk een rol in, aangezien het aantal fietsongevallen de laatste jaren is toegenomen. Ook het smartphone-gebruik is mogelijk van invloed op de ongevals cijfers. Hiervoor zijn echter geen direct aantoonbare onderzoeken gevonden die dit bekrachtigen. Afgemeten naar de bevolkingsomvang, vallen er verhoudingsgewijs veel doden in het verkeer onder jongeren en jongvolwassenen (15-29 jaar) en ouderen (65+).

Ook het beleidsdoel ten aanzien van een toename van het fietsgebruik is niet behaald. Het fietsgebruik is gelijk gebleven. Ook scoort Epe significant lager dan omliggende gemeenten qua fietsgebruik. Echter deze cijfers zijn gebaseerd op landelijk onderzoek en kennen daarom een betrouwbaarheidsmarge. De meerderheid van de fietsprojecten is uitgevoerd. De plannen rond de V&V-fietsroute F50 Apeldoorn-Zwolle zijn in voorbereiding. Daarnaast zijn er diverse verbeteringen in de fietsinfrastructuur doorgevoerd, door werk-met-werk te maken. Ook is er ongeveer 40 km aan recreatieve fietspaden aangelegd/opgevoerd.

Ten aanzien van het parkeren is er geen kwantitatieve doelstelling geformuleerd. Alle maatregelen zijn uitgevoerd, behalve de parkeerschijfzone in het centrum van Epe. Hiervoor was onvoldoende draagvlak.

## BIJLAGE 14 UITKOMSTEN PARKEERONDERZOEK CENTRUM EPE

### Opzet

Er is in het centrum van Epe een parkeeronderzoek uitgevoerd op een tweetal maatgevende dagen, namelijk de woensdag (marktdag) en de zaterdag. Het onderzoek is uitgevoerd op woensdag 3 april 2019 en zaterdag 6 april 2019. In dit onderzoek is de parkeerdruk en het parkeermotief van parkeerders van het gebied binnen de centrumring van Epe, inclusief de ring zelf, onderzocht. Op 26 juni 2021 heeft een nameting plaatsgevonden ten aanzien van de parkeerdruk.

- 1.117 formele (vakken) of informele openbare parkeerplaatsen (op de rijbaan);
- 27 gehandicapten parkeerplaatsen;
- 5 gereserveerde parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Figuur 1 laat de onderzochte straten en de grens van het onderzoeksgebied zien.



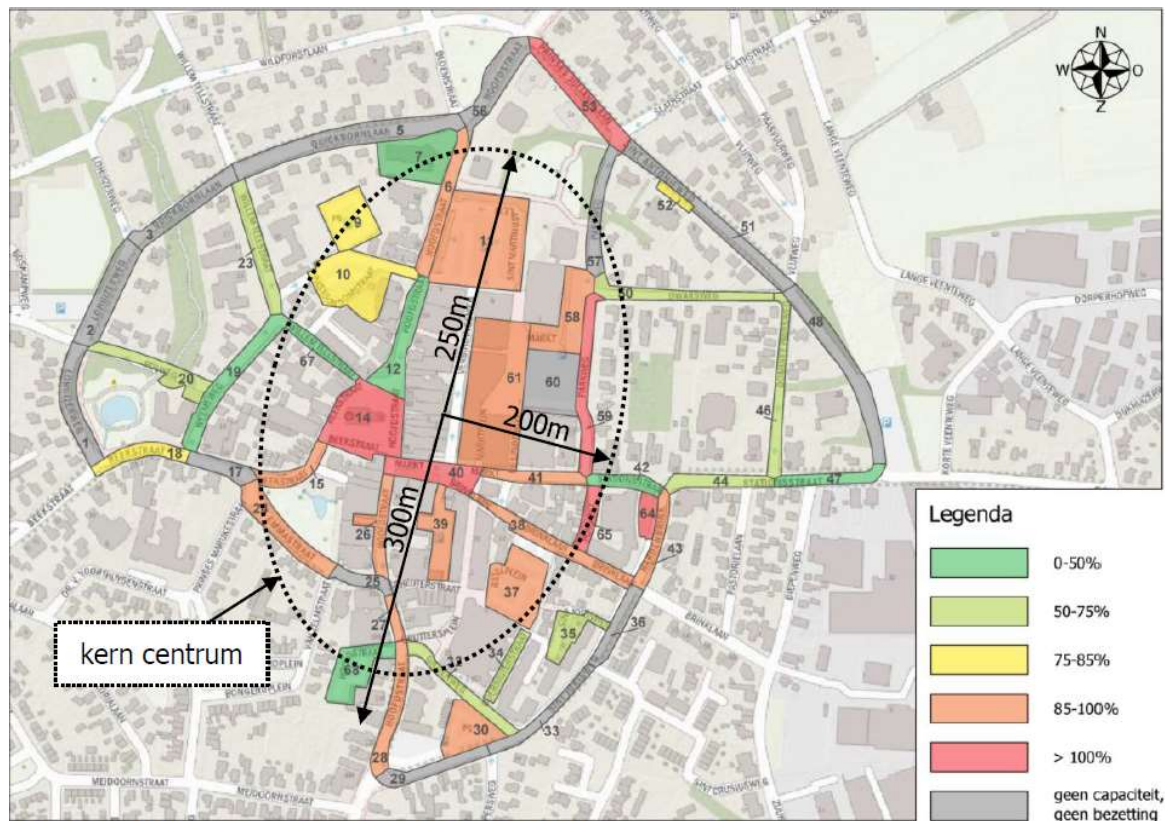
Figuur 1 onderzoeksgebied

## Resultaten parkeerdruk

In deze paragraaf lichten wij de resultaten van het parkeerdrukonderzoek toe met onderscheid naar de woensdag (marktdag) en de zaterdag.

### Woensdag (marktdag)

Onderstaand zijn de resultaten voor de woensdag (marktdag) weergegeven voor het maatgevende (drukste) moment van de dag.



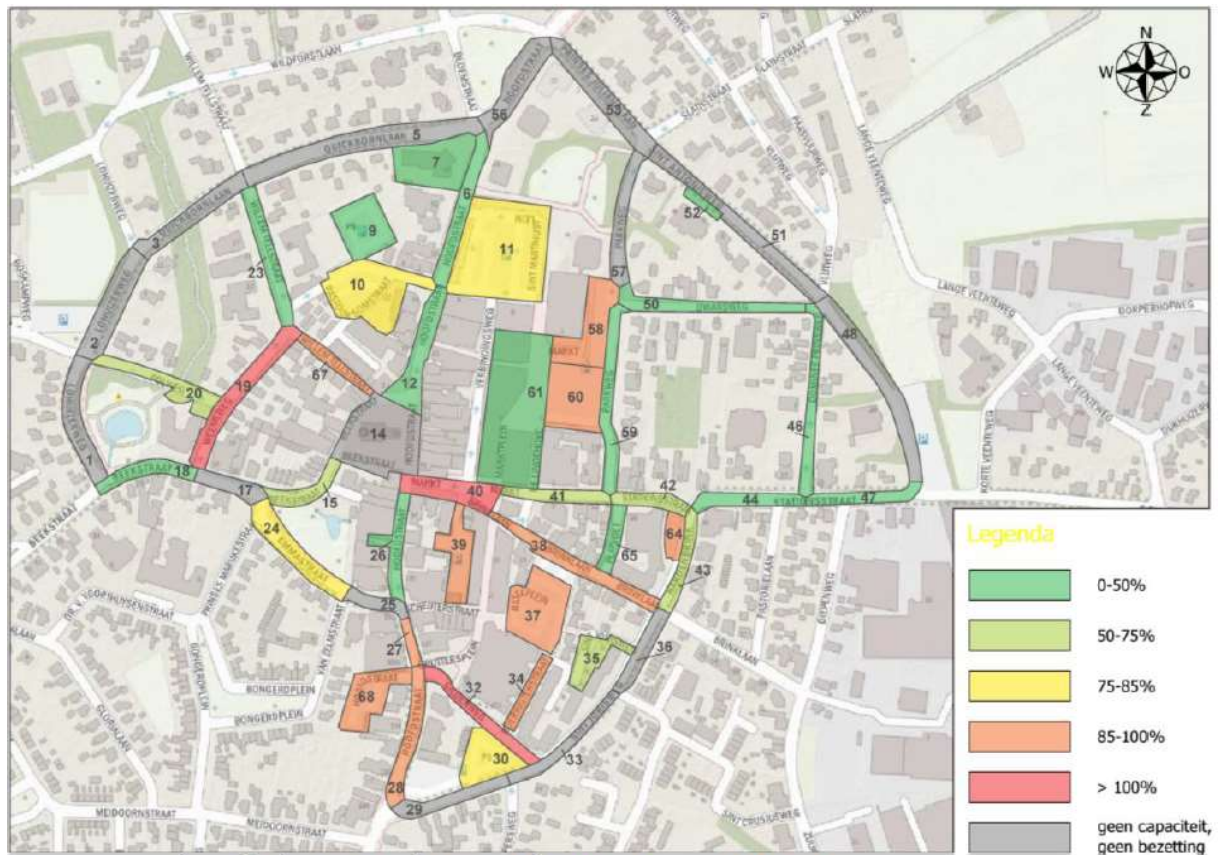
Figuur 7: Parkeerdruk op woensdag 3 april 2019 tussen 11-12 uur

Er is te zien dat op woensdag tijdens markt de parkeerdruk in het gehele centrumgebied op 80% ligt. De maatgevende grens qua parkeerdruk is 85%. Bij een parkeerdruk boven de 85% ontstaat er ongewenst zoekverkeer. Wat opvalt is dat de grotere parkeerlocaties in het kernwinkelgebied zo goed als vol staan (85%-100%). Buiten de kern van het centrum, dicht bij de centrumring, zijn op sommige locaties nog wel parkeermogelijkheden. Echter deze liggen op enige afstand (circa 200-300 meter) van de kern van het centrum en waarschijnlijk ook de gewenste bestemming. Onderstaande tabel laat zien dat dit voor bezoekers en werknemers, die in het centrum moeten zijn, voldoende is. Echter voor bewoners is deze afstand niet acceptabel. Belangrijk is rekening te houden met de marges in de acceptatie van loopafstanden.

Hoofd functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter (100 – 250 meter voor bezoek van bewoners)
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter

## Zaterdag

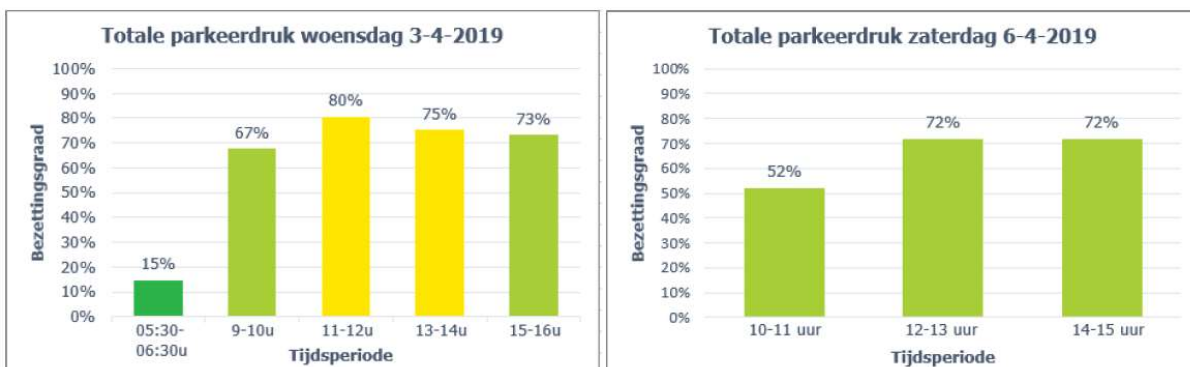
Onderstaand zijn de resultaten voor de zaterdag weergegeven voor het maatgevende (drukste) moment van de dag.



*Figuur 9: Parkeerdruk op zaterdag 6 april 2019 tussen 14-15 uur*

Op zaterdag ligt de parkeerdruk ten opzichte van woensdag lager op het maatgevende moment (zie figuur 9). Enkele grote parkeervoorzieningen, zoals het Sint Martinusplein en de parkeergarage onder het Marktplein hebben nog vrije parkeerplaatsen. Opvallend is dat de kleinere parkeerterreinen, zoals bij het Marktplein, het Ratelplein, de Hoofdstraat en de Sternpassage wel een hoge parkeerdruk (>85%) hebben. Uit het onderzoek blijkt dat in sommige secties door meerdere voertuigen op meerdere verschillende momenten wordt foutgeparkeerd. Dit kan worden veroorzaakt door de hoge parkeerdruk. Met name op het Sint Martinusplein is waargenomen dat er tijdens drukte voertuigen buiten de vakken werden geparkeerd, bijvoorbeeld aan de zijde van het gemeentehuis.

**Totale parkeerdruk centrumgebied:**



Uit bovenstaande afbeelding is af te leiden dat de totale parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied (binnen de centrumring) beneden de 85% blijft. Daaronder vallen echter ook woonstraten in het schilgebied rondom het centrum. Daarom is ook een vergelijking gemaakt op basis van de belangrijkste grootschalige parkeervoorzieningen binnen het kernwinkelgebied. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

Sectie	Locatiennaam	Capaciteit	Wo 11-12u	Za 14-15 u
9	Pastoor Somstraat-noord	63	53	29
10	Pastoor Somstraat-zuid	59	45	47
11	St. Martinusplein	179	174	137
30	Dina van Eekplein	54	48	41
34	Boerrigterstraat-Gildenweg-Ratelplein	23	16	20
37	Parkeerterrein Ratelplein	82	72	81
38	Brinklaan	36	36	36
39	Sternpassage-Markt	35	31	29
58	Parkeerterrein Markt-noord	54	49	48
60	Parkeerterrein Markt-zuid	80	Nvt	76
61	Parkeergarage Marktplein	170	162	76
		<b>835</b>	<b>686</b>	<b>620</b>

Totale parkeerdruk grote parkeervoorzieningen winkelkerengebied **90,86%** **74,25%**

Op basis van deze tabel is te concluderen dat er op zaterdag in het centrumgebied voldoende parkeercapaciteit is om aan de parkeervraag te voldoen. Op woensdag ligt de parkeerdruk wel boven de 85%. Rekening houdend met zoekverkeer is er op deze grote parkeerterreinen rondom het kernwinkelgebied sprake van een te hoge parkeerdruk op het drukste moment op de woensdag.

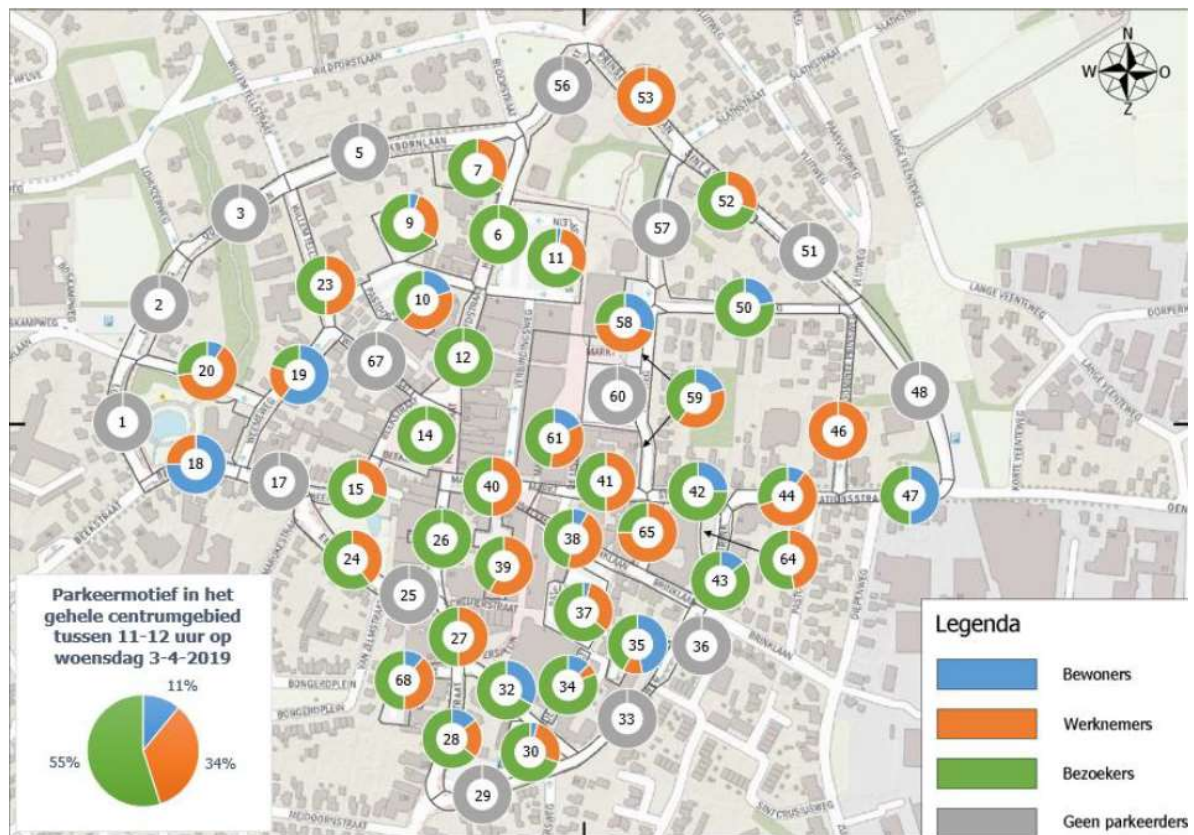
**Resultaten motievenonderzoek**

Naast de parkeerdruk is, aan de hand van de eerste vier karakters van het kenteken van elk geparkeerd voertuig, het motief van de parkeerders per sectie per moment bepaald. Hiermee kan meer inzicht worden verkregen in het gebruik van de parkeermogelijkheden in het centrum. Zijn het voornamelijk bewoners, werknemers of bezoekers?

Door de kentekens op de verschillende tijdstippen met elkaar te vergelijken, is de parkeerduur en het motief van een parkeerder afgeleid. Alle voertuigen die op woensdag om 5:30 uur aanwezig waren, worden gezien als bewoners. Alle voertuigen die, zowel op woensdag als zaterdag, slechts op één meetmoment aanwezig waren, maar niet op woensdag om 05:30 uur waargenomen zijn, zijn aangemerkt als bezoekers.

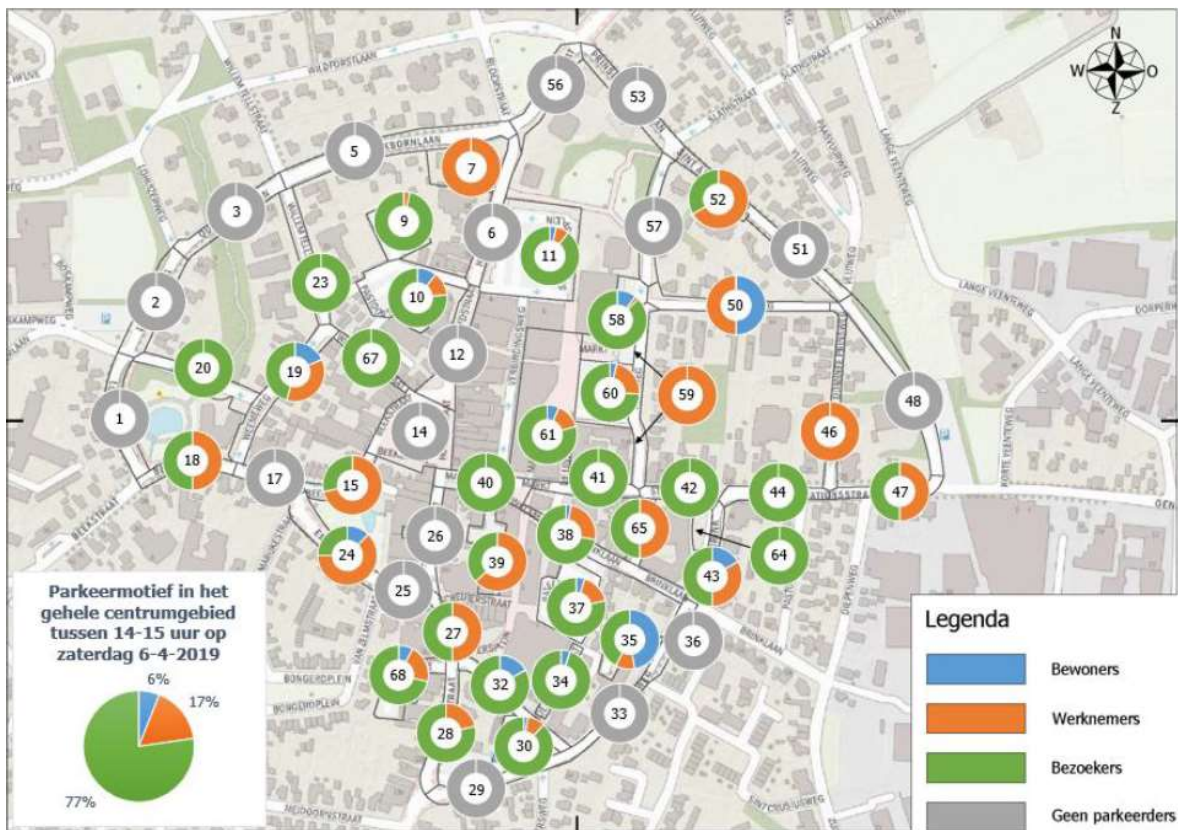
Ook een kenteken dat op twee achtereenvolgende tijdstippen, maar niet om 05:30 uur is waargenomen, is aangemerkt als bezoeker. Alle voertuigen die op minimaal drie achtereenvolgende tijdstippen aanwezig waren, bijvoorbeeld om 9:00 uur, 11:00 uur én om 13:00 uur, maar niet om 05:30 uur, zijn beschouwd als langparkeerders en deze zijn gekenmerkt als werknemers.

Opvallend is dat op beide dagen weinig parkeerders als bewoner zijn gekenmerkt (slechts 6% en 11% van het totaal). De meeste parkeerders zijn waargenomen als bezoeker. Het centrumgebied wordt voornamelijk gebruikt door kortparkeerders (55% op woensdag en 77% op zaterdag). Op woensdag zijn er procentueel meer werknemers die in het centrum parkeren (34% van het totaal, ten opzichte van 17% op zaterdag), wat logisch te verklaren is, aangezien op een werkdag meer mensen in het centrum zullen werken, bijvoorbeeld in het Gemeentehuis.



Figuur 11: Parkeermotieven op woensdag 3 april 2019 tussen 11-12 uur





Figuur 12: Parkeermotieven op zaterdag 6 april 2019 tussen 14-15 uur

### Gehandicaptenparkeerplaatsen

De totale bezetting van de gehandicaptenparkeerplaatsen gedurende de meetmomenten varieert van 7% (woensdag 05:30-06:30 uur) tot 74% (woensdag 11:00-12:00 uur). Van de geparkeerde voertuigen op een gehandicaptenparkeerplaats, was bij gemiddeld 36% een gehandicaptenkaart in de auto zichtbaar. Bij 14% was deze niet zichtbaar en bij 50% was deze informatie onbekend.

De landelijke richtlijn is dat 2% van het totale areaal in het centrum dient te bestaan uit openbare gehandicaptenparkeerplaatsen. Hier wordt aan voldaan met 2,4%.

Parkeersectie		Cap.
Sectienr.	Straatnaam; tussen	
6	Hoofdstraat; Quickbornlaan - Pastoor Somstraat	2
11	Parkeerterrein Sint Martinusplein	7
15	Beekstraat; Hoofdstraat - Emmastraat	1
19	Weemeweg; Beekstraat - Willem Tellstraat	2
26	Hoofdstraat; Emmastraat - Markt	2
30	Parkeerterrein Dina van Eekplein	1
37	Parkeerterrein Ratelplein	3
42	Stationsstraat; Parkweg - Hardenbrink	2
44	Stationsstraat; Hardenbrink - Ds. Prinsweg	1
60	Parkeerterrein Markt (zuid)*	2
61	Parkeergarage Marktplein	3
67	Willem Tellstraat; Weemeweg - Hoofdstraat	1
<b>Totaal</b>		<b>27</b>

### Parkeeronderzoek fietsparkeren

Dit onderzoek is nog niet uitgevoerd.

### Conclusies

Er is te zien dat op woensdag tijdens markt de parkeerdruk in het kernwinkelgebied boven de 85% ligt, namelijk op 90% (in het gehele centrumgebied ligt de parkeerdruk op de woensdag op 80%). Het aandeel langparkeerders/werknemers is op de woensdag aanzienlijk. Op zaterdag ligt de parkeerdruk lager, namelijk rond de 75% en blijkt er voldoende parkeercapaciteit te zijn om te voorzien in de parkeervraag. Het aandeel langparkeerders/werknemers is dan beperkt.

### Aanvullende parkeerdrukmeting: juni 2021

Mede op verzoek van de recreatieondernemers is op zaterdag 26 juni 2021 een aanvullend parkeerdrukonderzoek uitgevoerd op de grotere parkeerlocaties in het centrum van Epe. Zo ontstaat er inzicht in de parkeerdruk in het toeristenseizoen. Onderstaand zijn de resultaten weergegeven. Hieruit blijkt dat de totale parkeerdruk op het piekmoment (14-15u) 72% bedraagt. Dit is dus enigszins lager dan in het eerder gehouden parkeeronderzoek in april 2019. Mogelijke verklaring is dat bij mooi weer meer mensen de fiets pakken om naar het centrum te komen.

Parkeersectie		capaciteit	Parkeerdruk op zaterdag 26 juni		
Sectienummer	Locatieomschrijving parkeerterrein		10:00-11:00	12:00-13:00	14:00-15:00
9	Parkeerterrein Pastoor Somstraat	63	22%	32%	37%
10	Parkeerterrein Pastoor Somstraat	62	73%	63%	69%
11	Parkeerterrein Markt	186	79%	80%	73%
30	Parkeerterrein Dina van Eekplein	55	67%	73%	93%
35	Parkeerterrein Sint Jorisweg	26	62%	58%	77%
37	Parkeerterrein Ratelplein	85	101%	101%	99%
39	Parkeerterrein Rabobank	35	69%	69%	69%
58	Parkeerterrein Markt (noord)	54	37%	37%	67%
60	Parkeerterrein Markt (zuid)	82	76%	87%	80%
61	Parkeergarage Marktplein	177	33%	47%	50%
68	Hoofdstraat achterzijde, parkeerterrein Stern	74	54%	74%	80%
	<b>Totale capaciteit</b>	<b>899</b>	61%	65%	72%

## BIJLAGE 15 GEÏNVENTARISEERDE TRENDS EN BELEIDSONTWIKKELINGEN

Om te komen tot een actueel mobiliteitsplan is het belangrijk inzichtelijk te krijgen wat de landelijke ontwikkelingen en trends zijn op mobiliteitsgebied (15.1). Op lokaal niveau is het noodzakelijk de sociaaleconomische gegevens te inventariseren (15.2). Daarnaast is het essentieel om het landelijk, provinciale en regionale beleid te inventariseren. Ook beschrijven we wat de (beleids)kaders zijn voor het mobiliteitsplan (15.3). Ofwel wat zijn de randvoorwaarden waarbinnen de keuzes moeten passen, die in het mobiliteitsplan worden gemaakt. Dit zijn de beleidskaders op landelijk, provinciaal en regionaal niveau. Het laatste onderdeel bevat een overzicht van de vigerende lokale beleidsregels/notities rondom mobiliteit.

### 15.1 Landelijke mobiliteitstrends

Onderstaande is een beschrijving weergegeven van de landelijke mobiliteitstrends, die afkomstig zijn uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (Min. I&M, 2018)

- Heterogeniteit van voertuigen in het verkeer zorgt voor andere risico's: De opkomst van nieuwe manieren waarop mensen zich verplaatsen, brengt nieuwe vraagstukken met zich mee. Denk aan e-bikes, bakfietsen, speed-pedelecs en de frequentie waarmee steeds grotere groepen zich verplaatsen.
- Demografische ontwikkelingen vergroten de omvang van risicogroepen: Ouderen (65+) zijn zowel in het aantal doden als ernstig verkeersgewonden oververtegenwoordigd. De vergrijzing en de toenemende mobiliteit van ouderen versterken deze ontwikkeling. Zo blijven ouderen langer mobiel en leggen steeds langere afstanden af, zowel per auto als op de fiets. Daarbij wordt steeds meer gebruik gemaakt van vervoersmiddelen zoals elektrische fietsen en brom- en scootmobielen.
- Afleiding door afhankelijkheid van digitale media leidt tot risico's: In de maatschappij volgen technologische ontwikkelingen elkaar snel op en vormen nieuwe digitale media een integraal deel van ons leven. Dit zorgt voor veel voordelen in de vorm van plaatsonafhankelijk werken, toegang tot informatie en kennisdeling. Tegelijkertijd groeit de afhankelijkheid van (mobiele) apparaten en 'social media', ook in het verkeer. Veel verkeersdeelnemers zijn tijdens verkeersdeelname bezig de smartphone. Ook bieden providers in toenemende mate verkeersinformatie en routeadviezen aan via mobiele apparaten en in-car-systemen. Actuele navigatie-informatie draagt in beginsel bij aan de veiligheid en doorstroming in het verkeer, een goed gewaarschuwde weggebruiker kan immers beter de juiste keuzes maken. Tegelijk zorgt dit ook voor extra prikkels en afleiding.
- Interactie tussen verkeersdeelnemers, voertuigen en infra verandert: De wereld van mobiliteit wordt steeds slimmer. Zo worden voertuigen meer en meer uitgerust met systemen die de rijtaak van de bestuurder ondersteunen en onveilige situaties kunnen herkennen en voorkomen. Hierdoor verandert ook de interactie tussen verkeersdeelnemers, voertuigen en infrastructuur. Het aantal volledig autonome voertuigen op de openbare weg zal komend decennium naar verwachting niet hoog zijn. Daarentegen neemt in de overgangsfase het gebruik van rijtaakondersteunende systemen toe. Enerzijds kan dit leiden tot nieuwe verkeersveiligheidsrisico's, anderzijds ook tot nieuwe kansen om de veiligheid te verbeteren. De toenemende connectiviteit maakt het mogelijk om verkeersdeelnemers op steeds slimmere manieren te sturen in hun verplaatsingsgedrag. Ook biedt automatisering nieuwe kansen voor (digitale vormen van) handhaving.
- Aandacht blijft nodig voor kwetsbare verkeersdeelnemers en notoire overtreeders: Er zijn categorieën verkeersdeelnemers waarvoor aandacht nodig blijft, zoals:
  - Onervaren verkeersdeelnemers: Naar verhouding vallen nog steeds veel doden in het verkeer onder jongeren en jongvolwassenen (15-29 jaar). Door gebrek aan ervaring overschatten deze verkeersdeelnemers vaak hun eigen vaardigheden. Daardoor hebben zij drie keer zo veel kans op een ongeval met dodelijke afloop. Ondanks gericht beleid is het tot nog toe niet gelukt de ongevallencijfers van deze groep beginners te verlagen.
  - Fietsers: Ook groepen als fietsers blijven oververtegenwoordigd in de ongevalscijfers. Het aantal enkelvoudige verkeersongevallen, ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemers zijn betrokken, met fietsers neemt toe. Het risico voor fietsers ontwikkelt zich daarmee ongunstig ten opzichte van andere vervoerwijzen (modaliteiten).
  - Verkeersovertreders: Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Dit geldt zeker voor notoire verkeersovertreders.
- Meer drugs- en medicijngebruik vraagt om aanscherping van beleid: Alcoholgebruik in het verkeer blijft een groot risico waar, net als in voorgaande jaren, continue aandacht voor nodig is. Tegelijk zien we dat drugsgebruik onder jongeren toeneemt, ook in het verkeer. Daarnaast brengt onverantwoorde inname van medicijnen in combinatie met andere middelen aanvullende, soms nog onbekende, risico's met zich mee. Soms weten gebruikers niet welke risico's ze lopen bij (meervoudig) medicatiegebruik of handelen zij niet naar de informatie die zij krijgen.

*Landelijke trends volgens het Kennisinstituut Mobiliteit*

Onderstaand is een aantal belangrijke trends weergegeven. Deze zijn afkomstig van: H. van Essen, CE-Delft, en Kennisinstituut Mobiliteit (KiM).

- Autobezit

De verwachting in de trendprognose is dat voor de periode 2018-2023 het totale wegverkeer met 8,5% toeneemt en op het hoofdwegennet met 10,7% (zie onderstaande afbeelding).

<b>Tabel 4.1:</b>		<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020-2023</b>	<b>2018-2023</b>	<b>2018-2023</b>
Resultaten voor de		<b>% gemiddeld per jaar</b>				<b>% totaal</b>	
ontwikkeling van het	Wegverkeer totaal in	2,4%	1,8%	2,1%	1,1%	1,4%	8,5%
totale wegverkeer en	voertuigkilometers						
het wegverkeer op	Wegverkeer HWN in	1,6%	2,2%	2,4%	1,4%	1,7%	10,7%
het HWN.	voertuigkilometers						

Bron: KiM

- Autobezit In NL groeit nog steeds
- Jongeren hechten minder aan autobezit
- Groei van deelauto's
- Auto voor meer afgelegen bestemmingen
- Wellicht in de toekomst: zelfrijdende elektrische deelauto's?

- Openbaar vervoer

- Openbaar vervoer efficiënt op dikke verkeersstromen: tussen steden en binnen steden
- OV voor grote afstanden en tussen steden
- Fiets voor first/last mile en in/rond steden

- Fiets

- Fietsen draagt bij aan gezondheid (minder hart- en vaatziekten) en obesitas
- Fietsers belangrijk in voor- en natransport
- Met elektrisch fietsen wordt actieradius fietsers groter

- Lopen

- Meer aandacht voor lopen, ook met het oog op de uitvoering van het VN-verdrag voor mensen met een beperking.

## 15.2 Lokale ontwikkelingen

### Bevolkingsopbouw

Uit gegevens van het CBS blijkt dat het aandeel ouderen in de gemeente Epe hoger ligt dan het landelijke gemiddelde. Het aandeel 65-80 jaar ligt in de gemeente Epe op 18%, terwijl dit landelijk 14% is. Ook het aandeel 80+ ligt hoger. In de gemeente Epe bedraagt het aandeel 80+ 6% en landelijk is dit aandeel 4%.

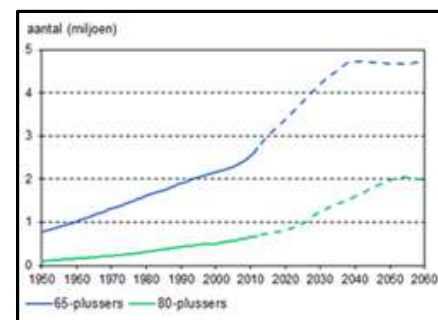
Bevolkingsomvang, 2016					
	Gemeente Epe		Midden-IJssel/Oost-Veluwe	Noord- en Oost-Gelderland	Nederland
Aantal inwoners	32.282	100%	347.005	814.854	16.979.120
Per leeftijdscategorie					
0-19 jaar	6.914	21%	22%	23%	22%
20-44 jaar	7.995	25%	27%	27%	31%
45-64 jaar	9.666	30%	30%	30%	28%
65-80 jaar	5.761	18%	16%	16%	14%
80+	1.946	6%	5%	5%	4%
Demografische druk		83%	77%	77%	69%
Groene druk		39%	39%	40%	38%
Grijze druk		44%	38%	37%	31%

Bron: CBS  
Als er een significant verschil ( $p < 0,05$ ) ten opzichte van de gemeente is, dan is dat vet weergegeven.

Bron: [www.kvnog.nl](http://www.kvnog.nl)

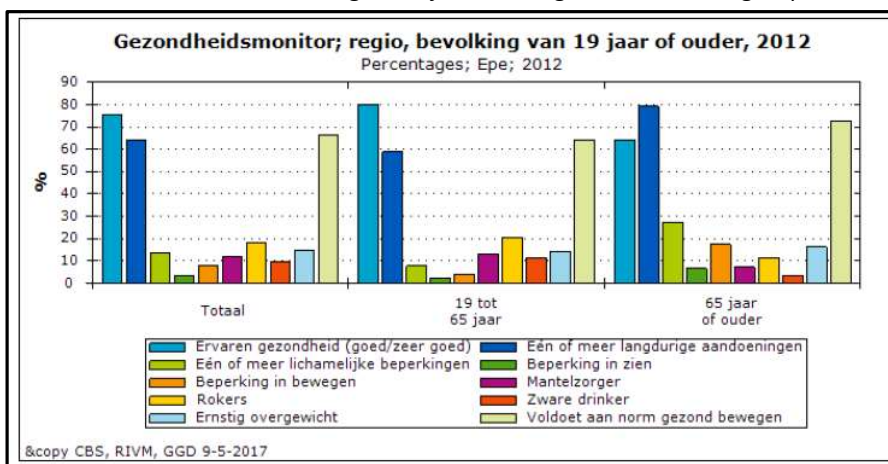
### Toenemende vergrijzing

De komende jaren neemt het aantal ouderen rap toe. Volgens de CBS Bevolkingsprognose zal het aantal 65-plussers toenemen: waren er in 2012 nog 2,7 miljoen 65-plussers, in 2041 zullen dat er 4,7 miljoen zijn. Tot 2060 blijft het aantal schommelen rond 4,7 miljoen. De komende jaren zal vooral het aandeel 65-79-jarigen op de totale bevolking sterk stijgen. Vanaf 2025 neemt ook de groep 80-plussers sterk toe (de dubbele vergrijzing).



### Mensen met een beperking

In 2012 is de Gezondheidsmonitor uitgevoerd. Hieruit kunnen we bij benadering gegevens halen over mensen met een beperking in de gemeente Epe. In onderstaande afbeelding is te zien dat meer dan 10% van de Eper bevolking in 2012 heeft aangegeven een beperking in bewegen te hebben en iets minder dan 10% van de mensen heeft aangegeven moeite te hebben met zien. Dit geeft bij benadering aan dat de doelgroepen van significante omvang zijn.



De verschillende doelgroepen stellen allen hun eigen eisen aan de inrichting van de openbare ruimte. Deze eisen kunnen ook tegengesteld zijn. Zo heeft een persoon met een visuele beperking behoefte aan een stoeprand ter oriëntatie, terwijl dit voor een rolstoelgebruiker juist een obstakel kan vormen. Het is daarom essentieel elke situatie apart te beoordelen op basis van de individuele en gemeenschappelijke behoeften en het afwegen van de voor- en nadelen. Het is essentieel om in elke situatie maatwerk te leveren.

### Werkgelegenheid

Binnen de gemeente Epe waren in totaal 13.000 arbeidsplaatsen in 2017.

### Recreatie en toerisme

De gemeente Epe heeft een sterke positie op het gebied van recreatie en toerisme, mede door de ligging op de Veluwe. Het aantal toeristische overnachtingen binnen de gemeente Epe bedraagt circa 750.000. Het aanbod aan recreatieve en overnachtingsvoorzieningen is groot.

### Verdeling bezit vervoermiddelen

In onderstaande tabel is het autobezit en overige bezit van motorvoertuigen weergegeven. Hieruit blijkt dat het aantal geregistreerde auto's per 100 inwoners in Epe hoger ligt dan het gemiddelde van 98 gemeenten (53,47 vs. 50,25).

Vraagtekst	Toelichting	Epe	Gemiddelde
Aantal in de gemeente geregistreerde auto's per 100 inwoners	Bron: CBS-statline	53,47	50,25
Aantal in de gemeente geregistreerde brommers per 100 inwoners	Bron: CBS-statline	3,91	3,01
Aantal in de gemeente geregistreerde snorfietsen per 100 inwoners	Bron: CBS-statline	4,75	3,59
Aantal in de gemeente geregistreerde motoren per 100 inwoners		4	5
Aantal in de gemeente geregistreerde bestelauto's per 100 inwoners	Bron: CBS-statline	5,85	6,07
Aantal in de gemeente geregistreerde vrachtauto's per 100 inwoners	Bron: CBS-statline	0,41	0,50

## 15.3 beleidskaders

### Strategisch Plan Verkeersveiligheid (Min. I&M, 2018)

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid. Daarnaast wordt per thema een toekomstbeeld geschetst en ter inspiratie oplossingsrichtingen.

Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

#### 1. Veilige infrastructuur

Het gewenste resultaat is dat alle wegbeheerders volledig inzicht hebben in risicolocaties op hun eigen wegennet en weten welke maatregelen daar effectief zijn. Het is bekend dat er op meerdere wegtypen nog winst te behalen valt:

- veilige inrichting van fietsinfrastructuur;
- veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/ uur-gebieden en 60 km/uur-wegen;
- veilige en geloofwaardige inrichting van 50 km/ uur-wegen, onder andere door het scheiden van verkeersstromen: bijvoorbeeld door het aanleggen van vrijliggende fietspaden;
- veilige inrichting van 80 km/uur-wegen: onder andere door het verbeteren van de bermen, aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding en het verminderen van het aantal erfaansluitingen;
- veilige inrichting van de auto(snel)wegen: onder meer door veilige inrichting van bermen.

#### 2. Heterogeniteit in het verkeer

#### 3. Technologische ontwikkelingen

#### 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten

(tweewielers, voetgangers). Het is daarbij essentieel wegen goed te onderhouden en bij herinrichting omgeving aan te passen aan kwetsbare verkeersdeelnemer. Door het wegontwerp en de inrichting van de omgeving af te stemmen op de meest kwetsbare verkeersdeelnemer, worden risico's voor alle verkeersdeelnemers geminimaliseerd. Het seniorproof maken van de omgeving heeft daarom in principe voordelen voor alle mensen. Denk hierbij aan maatregelen als: contrastrijke belijning middeneilanden bij oversteken, verwijderen van obstakels, verbeteren van verlichting, beter zichtbare van zebrapaden, versimpelen van complexe omgevingen en ribbelranden op stoepen voor blinden en slechtzienenden.

#### 5. Onervaren verkeersdeelnemers

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

#### 6. Rijden onder invloed

#### 7. Snelheid in het verkeer

#### 8. Afleiding in het verkeer

Als zowel de MONO-campagne als werkgevers, producenten, verzekeraars en leasemaatschappijen eenzelfde koers kiezen zoals die in het convenant geformuleerd is, dan is de kans op een nieuwe sociale norm groot.

#### 9. Verkeersovertreders

### *Duurzaam Veilig 3*

De visie Duurzaam Veilig is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Een duurzaam veilig wegverkeer voorkomt doden, ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen. Centraal staat daarbij 'de menselijke maat': door uit te gaan van behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen kan het verkeerssysteem op een realistische wijze maximaal veilig worden uitgewerkt. Dit rapport beschrijft in het kort een herijking van de visie die in de jaren negentig werd ontwikkeld, vervolgens op grote schaal werd geïmplementeerd in Nederland, en twaalf en een half jaar geleden voor het eerst werd geactualiseerd. Deze derde versie 'Duurzaam Veilig Wegverkeer' – kortweg DV3 – kent de volgende vernieuwingen:

- De verkeersveiligheidsprincipes zijn deels nieuw, deels vernieuwd en bieden – onder voorwaarden – ook ruimte voor maatwerkoplossingen.
- Drie van de vijf principes zijn ontwerpprincipes: (1) FUNCTIONALITEIT van wegen (2) (BIO)MECHANICA: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers (3) PSYCHOLOGICA: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers
- De andere twee principes zijn organisatieprincipes: (4) effectief belegde VERANTWOORDELIJKHEID (5) LEREN en INNOVEREN in het verkeerssysteem
- Bij de ontwerpprincipes vormen de kwetsbare vervoerswijzen (vooral voetgangers en fietsers) en de competenties van oudere verkeersdeelnemers explicieter de norm.
- DV3 heeft meer aandacht voor fietsongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer.
- Verantwoordelijkheid krijgt meer nadruk als het gaat om de rol en mogelijkheden van betrokken actoren bij het realiseren van een inherent veilig verkeer.
- DV3 bepleit diepgaande analyse van alle dodelijke ongevallen in het wegverkeer om lessen te kunnen trekken uit wat er nog misgaat.
- DV3 werkt proactief en risico gestuurd door naast ongevallen ook risicofactoren als veiligheidsindicator in te zetten en te beïnvloeden. Het doel is om volgens DV3 systematisch te werken aan maximale verkeersveiligheid voor iedereen, met een slachtoffervrij verkeerssysteem als ultieme ambitie.

### *Nationale Omgevingsvisie (NOVI)*

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. In deze visie wordt ondermeer beschreven dat mobiliteit en verplaatsingen een belangrijke rol spelen in het functioneren van de stad. Schoon verkeer en een vervoerssysteem dat mensen aanzet tot bewegen, helpen de stad gezonder te maken. Vanuit dit oogpunt is

een mobiliteitssysteem gewenst dat actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik stimuleert. Daarnaast moet de openbare ruimte voldoende ruimte bieden om te ontspannen, bewegen en spelen en de interactie tussen stadsbewoners te stimuleren. In groeiende stedelijke gebieden neemt de druk op het mobiliteitssysteem toe. Veel steden zetten daarom in op een verminderd gebruik van de privéauto. Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.

#### *Tour de force*

Fietsmaatregelen worden vooral door gemeenten en provincies genomen. Het is belangrijk dat zij hierbij goed samenwerken. Soms is het ook nodig om dingen landelijk te regelen. Daarom werkt het Rijk samen met de provincies en gemeenten. Dit gebeurt onder andere in het programma Tour de Force: het gezamenlijke fietsbeleid van alle overheden tot 2020. Tour de Force wil dat het aantal fietskilometers in Nederland de komende tien jaar met 20 procent omhooggaat. In Tour de Force bekijken de overheden wat de belangrijkste uitdagingen zijn om het fietsen aantrekkelijker te kunnen maken. Ook kijken zij samen met bedrijven en maatschappelijke organisaties (zoals ANWB en Fietsersbond) hoe zij hier slimme oplossingen voor kunnen vinden (Min. Infrastructuur en Waterstaat).

#### *Nationaal Toekomstbeeld Fiets*

Doel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is het groeiende aantal fietsers veilig de ruimte te geven. En meer mensen te stimuleren de fiets te pakken naar het werk. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets staan daarom drie thema's centraal:

1. Vlot en veilig doorfietsen

Een landelijk dekkend netwerk van hoofdfietsroutes waarop vlot en veilig doorgefietst kan worden. Het zijn de hoofdfietsroutes in stad en regio, binnen en buiten de bebouwde kom waarmee snel op werk, school, station of andere belangrijke bestemmingen gekomen kan worden.

2. Moeiteloos en veilig je fiets stallen

Op knooppunten, in binnensteden en andere drukke plekken waar veel extra huizen (bij)gebouwd worden. Zodat de fiets makkelijk onderdeel wordt van de reis.

3. Benutten van de potentie

Iedereen die fietst, draagt bij aan de betere doorstroming op de weg, en minder drukte in het OV. Gezien de grote mobiliteitsopgave waar NL voor staat, is flankerend beleid, gericht op het benutten van de potentie van de fiets, van belang. Daarom wordt bijvoorbeeld ingezet op meer fietsers, het fietsen van langere afstanden aantrekkelijker maken en langer doortrappen.

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets helpt om de fiets als volwaardige optie mee te nemen bij investeringsbeslissingen, lokaal, regionaal en landelijk.



### *Visie Ruimte voor lopen*

De partners van Ruimte voor Lopen (diverse overheden en (belangen)organisaties) willen de potentie van lopen beter benutten. Verder willen ze lopen stimuleren en een positiever imago geven. Hierbij hoort een omgeving die gelegenheid biedt en uitnodigt om te veilig te lopen. Het doel is dat lopen een vanzelfsprekend en integraal onderdeel van beleid, ontwerp en verkeer wordt. Het platform biedt een plek voor uitwisseling en samenwerking aan organisaties en professionals die meer ruimte voor lopen willen creëren.

#### DE 3 AMBITIES VAN RUIMTE VOOR LOPEN



### *Omgevingsvisie provincie Gelderland*

De provincie kiest er in de omgevingsvisie voor om vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven. De onderdelen hieruit die relevant zijn voor de V&V-fietsroute Apeldoorn-Zwolle (F50) zijn hierin opgenomen:

#### 1: Economie:

- het creëren van een aantrekkelijk investerings- en vestigingsklimaat;
- het creëren van een goede bereikbaarheid de stedelijke gebieden en de economische kerngebieden met fiets, openbaar vervoer en auto
- een gezonde Vrijetijdseconomie en aandacht voor cultuurbeleving;

#### 2: Borgen van de kwaliteit en de veiligheid van de leefomgeving:

- ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek;
- zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;
- een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed;
- een gezonde en veilige leefomgeving;
- een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor beleving, bereikbaarheid en toegankelijkheid van cultuur, natuur en landschap
- inzetten op energietransitie (Fietsgebruik is belangrijk onderdeel van beperking co2 en fossiele brandstoffen.)

### *Visie voor een bereikbaar Gelderland*

In deze visie beschrijft de provincie Gelderland de ontwikkelingen en bereikbaarheidsopgaven voor Gelderland richting 2030. De visie voor een bereikbaar Gelderland is een uitwerking van de ambitie bereikbaarheid in de Omgevingsvisie. De visie omvat een strategie en een afwegingskader op basis waarvan activiteiten en projecten worden geselecteerd die bijdragen aan het realiseren van de visie. Er wordt gewerkt aan vijf thema's:

1. Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2. Inzetten op fietsen op korte afstanden (via hoofd fietsnetwerk Gelderland);
3. Optimaliseren capaciteit op de langere afstanden;
4. Verder versterken van ons goederenvervoer en
5. Het bevorderen van de verkeersveiligheid.

#### *Regionaal beleid*

De Cleantech regio bestaat uit de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. Zij werken met ondernemers, onderwijs en onderzoek samen aan een energie neutrale en duurzame economie en samenleving. Voor het thema mobiliteit is de Cleantech Regio een belangrijk partner om verschillende doelen te bereiken. Er wordt samengewerkt rond de A50-corridor en de problematiek die daar speelt. Binnen het samenwerkingsverband worden verschillende speerpunten uitgewerkt op het gebied van slimme en schone mobiliteit en innovatie:

- Verbeteren multimodale bereikbaarheid regio;
- Aantrekkelijk fietsnetwerk en stimuleren fietsgebruik;
- Samenwerken met werkgevers (werkgeversaanpak);
- Overstap naar schone alternatieven;
- Verbeteren van de bereikbaarheid met ITS-oplossingen;
- Efficiënte transitie naar slimme mobiliteit en
- Stimuleren slimme en schone logistiek.

#### *Overige plannen*

Naast de beleidskaders op landelijk, provinciaal en regionaal niveau, zijn er ook plannen van andere instanties relevant, waaronder van de GGD: een gezonde leefomgeving en de landelijke fietsersbond: Fietsvisie 2040.

#### GGD: een gezonde leefomgeving

De leefomgeving waarin mensen wonen, werken en leven beïnvloedt hun gezondheid. De leefomgeving moet gezond en veilig zijn, uitnodigen tot bewegen en ontmoetingen, en prettig om in te wonen. Door de leefomgeving gezonder in te richten kan veel gezondheidswinst worden geboekt. Denk bijvoorbeeld aan minder overgewicht als mensen uitgenodigd worden meer te bewegen.

Een gezonde inrichting (opent in een nieuw venster) heeft:

- een goede milieukwaliteit (lucht, bodem, geluid);
- natuur of andere voorzieningen om hitte- en wateroverlast op te vangen;
- natuur en water in de buurt om te kunnen spelen, fietsen, wandelen en ontspannen;
- ontmoetingsplekken in de buurt;
- mogelijkheden voor stadslandbouw;
- een mooi aangezicht en goede plaatsing en inrichting van gebouwen en
- veiligheid, ook voor mensen die minder goed ter been zijn.

#### Ostrava Verklaring voor Milieu en Gezondheid

Nederland wil inzetten op de volgende thema's om het milieu en de gezondheid te verbeteren (opent in een nieuw venster); (1) luchtkwaliteit, (2) chemische stoffen waaronder asbest, (3) actieve mobiliteit (fiets), (4) water en gezondheid en (5) duurzame zorginstellingen. Voorbeelden zijn het asbestbeleid en de ambitie van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Het SLA zet in op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit.

De Agenda Fiets van Tour de Force (opent in een nieuw venster) en het Sportakkoord zijn andere voorbeelden. Nederland heeft dit vastgelegd in het National Portfolio for Action (2019) met het oog op internationale afspraken in de Ostrava Verklaring voor Milieu en Gezondheid.

### Fietsvisie 2040

De Fietsvisie 2040 is opgesteld door de Fietsersbond. Dit is geen beleidskader, maar wel een relevant document, omdat het relevante informatie bevat die richtinggevend kan zijn bij de te maken beleidskeuzes. Onderstaand een samenvatting van de Fietsvisie 2040 van de landelijke Fietsersbond, met daarin de meest relevante ontwikkelingen.

#### **Actuele ontwikkelingen**

- gezond leven vaker op de politieke agenda.
- Ouderen worden steeds actiever. Problemen met spierkracht, evenwicht, zicht en/of gehoor worden steeds beter gecompenseerd door nieuwe technologische oplossingen. Een verschuiving bij deze groep van utilitair naar meer recreatief fietsen heeft financiële gevolgen. Omdat ouderen oververtegenwoordigd zijn in de ongevals cijfers zijn investeringen in drukbezochte recreatieve routes al snel maatschappelijk rendabel.
- Sinds het klimaatakkoord van Parijs is mobiliteit een belangrijke factor in het behalen van de doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-reductie. Hier ligt een enorm potentieel voor de fiets. Meer dan 3,6 miljoen mensen wonen op (e-) fietsafstand van hun werk. De besparing in CO<sub>2</sub> en de ruimte die vrijkomt bij een overstap op de fiets zijn niet te onderschatten.

#### **1. STOP-principe is leidend**

Stappen, trappen, ov, personenwagen: dat is de volgorde waarin het mobiliteitsbeleid vorm krijgt in 2040, ook op rijksniveau. Dit STOP-principe, zoals de Vlamingen. Het noemen, staat voorop. Bij het ontwerpen van oplossingen op straat, maar ook als het gaat om de verhouding in investeringen die ermee gemoeid zijn. We kiezen voor actieve (fietsen, lopen) en duurzame (fietsen, lopen, ov) mobiliteit boven automobiliteit.

In kleinere gemeenten zijn dorpspleinen autovrij, de omgeving daaromheen is autoluw en overal in de bebouwde kom is de snelheid teruggebracht naar 30 kilometer. Fietsers fietsen door een afwisselend landschap van bomen en weiden. Op de Veluwe, hebben fietspaden in natuurgebieden kunstmatige intelligentie. Als hazelwormen of andere bedreigde diersoorten er gaan zonnen, creëert het netwerk automatisch een omleiding voor fietsen of wordt de aanwezigheid van de diertjes met ledverlichting onder het wegdek gemarkeerd. Een groot aantal landwegen is autovrij of alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Door schaalvergroting in de landbouw zijn gemengde landbouw- en fietsroutes niet meer veilig. Landbouwvoertuigen rijden op venstertijden. Door smarttechnologie – slimme wegen – worden ze op de hoogte gebracht van de aanwezigheid van fietsers en omgeleid. In een enkel geval waar de ruimte hiervoor ontbreekt, zijn mooie slingerfietspaden aangelegd om fietsers te laten omrijden.

De woon-werkroutes zijn zeer afwisselend. Mensen fietsen naar strategische ov-knooppunten. Ze kunnen hier makkelijk parkeren en elektrische fietsen opladen. Deze knooppunten zijn gerealiseerd op plekken die logisch aansluiten bij het fietsnetwerk. Overstapmogelijkheden van eigen fiets of deelfiets op verschillende ov-diensten en/of geautomatiseerde persoonlijke voertuigen zijn daar het uitgangspunt. Alle regionale voorzieningen zijn met de (elektrische) fiets of een combinatie van fiets en ov bereikbaar. Ook in krimpgebieden, met voorzieningen op wat grotere afstand, kan iedereen zo blijven deelnemen aan het maatschappelijke leven. De route naar de ov-knooppunten leidt via autovrije landwegen. Er rijdt alleen bestemmingsverkeer. De weinige geautomatiseerde persoonlijke voertuigen en landbouwvoertuigen worden via sensoren in de weg gewaarschuwd voor fietsers.

Alle vervoersvormen, ook de fiets, gaan steeds meer data verzamelen, ook over ongevallen, trillingen, versnellingspatronen en ritkeuze. Deze data kunnen worden gebruikt om het fietsen te verbeteren of de fietslobby te versterken, maar ook voor commerciële doeleinden. Het fietsbeleid is zo niet langer aanbodgericht – bedacht vanachter een bureau – maar vraaggericht: gebaseerd op voorkeuren van fietsers.

**Doelen:**

- In 2040 neemt de fiets in alle Nederlandse gemeenten meer dan 50 procent van alle verplaatsingen
- In 2040 haalt 75 procent van de Nederlanders de dagelijkse beweegnorm, onder meer doordat ze meer zijn gaan fietsen.
- Er overlijden geen fietsers meer door een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig. Het aantal ernstig gewonde fietsers is in 2040 gehalveerd.
- Het totale fietsnetwerk scoort in 2040 op het hoogste Fietsersbond Safety Performance Index-niveau of twee niveaus hoger dan in 2018.

**15.4 Bestaande actuele beleidsonderdelen vanuit Verkeer**

Onderstaand zijn de bestaande en vigerende beleidsplannen en notities beschreven rondom mobiliteit.

- Nota Toegankelijkheid: Een toegankelijke openbare ruimte is een belangrijk voorwaarde voor mensen met een (tijdelijke) beperking om te kunnen participeren in de samenleving. Een toegankelijke openbare ruimte is primair bedoeld voor ouderen, mindervalide mensen en voetgangers met een kinderwagen of reiskoffer, maar ook belangrijk voor mensen zonder een beperking. In de nota is vastgelegd aan welke richtlijnen een toegankelijke openbare ruimte dient te voldoen, welke knelpunten er zijn en welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze knelpunten aan te pakken. De nota is in nauwe samenwerking met een interne werkgroep en een externe klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van belangenorganisaties, zoals de WMO-adviesraad, SWOE, Oogvereniging, vertegenwoordigers van zorginstellingen, Emster belang en Oener belang, tot stand gekomen.

- Nota Parkeernormen Epe 2018: Hierin is vastgelegd hoe de parkeereis voor een ruimtelijke ontwikkeling wordt bepaald en omvat een stappenplan op grond waarvan met gegronde argumenten kan worden afgeweken.

- Beleidsnotitie en plankaart openbaar laden: Met deze beleidsnotitie kan er een gefundeerde afweging worden gemaakt welke mogelijke locaties nodig en geschikt zijn om openbare laadpalen te realiseren. De beleidsnotitie en plankaart bieden duidelijkheid aan alle inwoners over waar de komende jaren oplaadpunten kunnen worden gerealiseerd. Deze mogelijke locaties zijn bepaald op basis van landelijke prognoses, sociaaleconomische kenmerken op wijkniveau en ruimtelijke criteria (bijvoorbeeld de hoogte van de parkeerdruk). Een nieuwe laadvisie is in ontwikkeling (vaststelling 2021).

- Het reclame en bewegwijzeringsplan: In het reclamebeleid staat de kwaliteit van de openbare ruimte centraal. Het reclamebeleid richt zich daarom met name op uitingen in het openbare gebied én uitingen grenzend aan het openbaar gebied en van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit van het openbare gebied. Het bewegwijzeringsplan gaat specifiek in op verwijzingen naar objecten.

- Uitwegenbeleid: Gebleken is dat het voor burgers en bedrijven niet altijd duidelijk is hoe een aanvraag voor een uitweg wordt getoetst. Daarom zijn de kaders en inhoudelijke criteria vastgelegd in beleidsregel Uitwegen.

- Beleidsregel hinderlijke/gevaarlijke beplanting: Om te voorkomen dat er hinder of gevaar ontstaat voor het wegverkeer door hinderlijke-gevaarlijke (particuliere) beplanting is een stappenplan en beleidsregel (als uitwerking van de APV) vastgesteld. Hierdoor kan de gemeente effectiever optreden.

## BIJLAGE 16 WAT IS ER GEDAAN MET DE ENQUÊTERESULTATEN?

Onderstaand is beknopt weergegeven op welke wijze de enquêteresultaten zijn betrokken in het mobiliteitsplan.

### - Autobezit:

Vrijwel iedereen beschikt over een auto (98%). Inzet mobiliteitsplan is niet om primair iets te doen aan het autobezit, maar mensen te verleiden te fietsen en te lopen en daarmee minder autogebruik.

### - Verkeersveiligheid:

Gezien de gegeven rapportcijfers voor verkeersveiligheid, met name in de eigen woonstraat (5,9), vergt verkeersveiligheid blijvende aandacht. Daarom de inzet op veilige, gezonde en duurzame mobiliteit. De uitgevoerde risicoanalyse laat zien dat we als gemeente proactief naar de verkeersveiligheid willen kijken.

### - Fietsen en lopen voorop:

Een meerderheid van 62% vindt het invoeren van éénrichtingsverkeer een goede maatregel om de fietsveiligheid op fietsroutes te bevorderen, door de straat autolouwer te maken. 22% vindt dit geen goede maatregel. Het afsluiten van de woonstraat middels een paal om doorgaand verkeer op een fietsroute te weren laat een gelijkmatig beeld zien. 41% ziet dit als een positieve maatregel en 40% is het niet eens met deze maatregel. De enquêteresultaten laten zien dat dergelijke maatregelen altijd om maatwerk vragen en dat draagvlak bij de aanwonenden essentieel is. Dit is dan ook de insteek bij projecten (zie hoofdstuk 9)

### - Verlagen snelheid op centrumring in Epe en Deventerstraat in Vaassen:

Op deze stelling was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven. Daarom dat het totale percentage boven de 100% uitkomt. Ruim de helft van de respondenten (52%) vindt dat de snelheid op de centrumring in Epe verlaagd mag worden naar 30km/u. 46% vindt dat dit ook mag gelden voor de Deventerstraat in Vaassen. 31% vindt dat de snelheid op zowel de centrumring in Epe als de Deventerstraat in Vaassen niet mag worden verlaagd naar 30km/u. Er is dus een minderheid die deze maatregel niet ziet zitten. Binnen het mobiliteitsplan wordt onderzocht of op beide wegen de maximumsnelheid kan worden verlaagd, omdat dit meerdere doelen dient.

### - Snelheidsremmende maatregelen:

De helft (50%) van de respondenten is het (helemaal) eens met de stelling "Als er te hard gereden wordt in mijn eigen woonstraat, dan moeten er (extra) drempels worden geplaatst om de snelheid te verlagen en daarmee de veiligheid te verbeteren". 34% is het hier (helemaal) niet mee eens. Dit laat zien dat dergelijke maatregelen altijd om maatwerk vragen en dat draagvlak bij de aanwonenden essentieel is.

### - Parkeren centrum Epe en Vaassen:

Welke maatregelen voor het parkeren in het centrum van Epe zijn volgens u de beste en welke de minste? (n=863)  
Zet de antwoorden in de juiste volgorde. 1 = meeste voorkeur, 4 = minste voorkeur.

	1	2	3	4
Invoering blauwe zone (om zo de meest aantrekkelijke parkeerplekken beschikbaar te houden voor de (winkel)bezoekers)	32%	23%	18%	27%
Meer en betere fietsparkeervoorzieningen	24%	30%	29%	18%
Actuele informatie over vrije parkeerplekken	23%	31%	31%	15%
Uitbreiden van het aantal parkeerplekken	21%	16%	22%	41%
	1	2	3	4
Meer en betere fietsparkeervoorzieningen	28%	26%	28%	17%
Actuele informatie over vrije parkeerplekken	26%	30%	28%	17%
Invoering blauwe zone (om zo de meest aantrekkelijke parkeerplekken beschikbaar te houden voor de (winkel)bezoekers)	23%	27%	22%	28%
Uitbreiden van het aantal parkeerplekken	23%	18%	22%	37%

Voor de kern Epe is de blauwe zone het vaakste als beste maatregel geprioriteerd, maar ook het vaakste als minste maatregel. Daar zitten dus grote verschillen in. Het uitbreiden van het aantal parkeerplekken scoort voor de beide kernen als minste maatregel. Uitgangspunt van het mobiliteitsplan is dan ook om niet in te zetten op uitbreiding van het parkeerareaal in de dorpscentra, maar op betere benutting en verdeling en

fietsparkeren.

- Corona-afsluiting:

Er is ook gevraagd hoe de Corona-afsluiting is ervaren in beide dorpscentra. Een grote meerderheid heeft deze maatregelen als positief ervaren. Het autoluw(er) maken van het centrum van Epe vormt onderwerp van onderzoek (zie hoofdstuk 5 'lopen' en hoofdstuk 9 'van knelpunten naar maatregelen').

- Herinrichting Hoofdweg Emst en Eperweg in Oene

Er is een nadere analyse uitgevoerd van de antwoorden gegeven van direct aanwonenden van de weg én de overige (dorps)bewoners. Opvallend is dat bij de herinrichting van wegen de aanwonenden de situatie lager scoren dan andere (dorps)bewoners. Een mogelijke verklaring is dat aanwonenden de gereden snelheid als knelpunt blijven ervaren, terwijl de toegankelijkheid voor de fietsers en voetgangers en de ruimtelijke kwaliteit is verbeterd, waardoor andere (dorps)bewoners een hogere score geven. Over beide wegen is overleg met Emster belang en Oener belang.

- Zandwegen:

Aan de respondenten is gevraagd in hoeverre zij het eens zijn met de stelling "Op zandwegen waar relatief veel verkeer rijdt zonder een bestemming aan deze zandweg moet en beperkende maatregelen worden aangebracht". Iets meer dan de helft (55%) is het hier (helemaal) mee eens. 23% is het hier (helemaal) mee oneens. Dit laat zien dat dergelijke maatregelen altijd om maatwerk vragen en dat draagvlak bij de aanwonenden essentieel is.

- Investerings:

Onderstaand zijn de resultaten weergegeven op de vraag die is gesteld: welke investeringen volgens de bewoners prioriteit hebben:

	1	2	3	4	5	6
Aanpakken veiligheidsknelpunten (onder andere te hard rijden)	46%	20%	14%	13%	4%	2%
Veilige fietsroutes in de dorpen en recreatieve fietspaden	28%	30%	25%	11%	6%	1%
Toegankelijke looproutes (voor mindervaliden)	10%	20%	27%	27%	13%	4%
Leefbaarheid door inrichten van autoluwe woonstraten	7%	16%	18%	22%	23%	14%
Veilige landbouwroutes inrichten met bermbeton	5%	8%	11%	17%	29%	30%
Elektrisch autorijden stimuleren en faciliteren	4%	5%	6%	10%	25%	50%

Duidelijk is dat verkeersveiligheid en veilige fietsroutes/recreatieve fietspaden qua investeringen de hoogste prioriteit hebben volgens bewoners. Dit sluit aan op de insteek die is gekozen in hoofdstuk 9: via lagenbenadering: van knelpunten naar maatregelen.

- Extra parkeerplekken ten koste van groen:

Aan bewoners is ook de stelling voorgelegd: 'In woonstraten waar er een tekort is aan parkeerplaatsen moeten er extra parkeerplaatsen worden aangelegd, ook als dit ten koste gaat van groene ruimte.' 37% geeft aan hier voorstander van te zijn en 38% geeft aan tegen deze maatregel te zijn. Dit laat zien dat dergelijke maatregelen altijd om maatwerk gaan, waarbij sowieso als eerste naar minder ingrijpende oplossingen wordt gekeken. Het gaat daarbij ook om een zorgvuldige belangenafweging (zie ook onderdeel onder thema 'auto/vrachtverkeer': parkeren in woonwijken).