



Gemeente Heerde



2025-2035

Mobiliteitsplan

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Doel	5
1.2	Integraal plan	5
1.3	Opbouw van het mobiliteitsplan	6
1.4	Leeswijzer	6
2	De mobiliteitsopgave	8
2.1	Inventarisatie	8
2.2	Analyse	11
2.3	Conclusie	14
3	De visie op verkeer	16
3.1	Inleiding	16
3.2	Beleidskaders en trends	16
3.3	Visie op verkeer in hoofdlijnen	18
3.4	De vier doelen	19
4	Voetganger	24
4.1	Wandelnetwerk	24
4.2	Richtlijnen bereikbaarheid voorzieningen	25
4.3	Oversteekplaatsen	26
4.4	Uitritconstructies en kruispuntplateaus	26
4.5	Toegankelijkheid en dementievriendelijk	26
4.6	Acties thema voetganger	28
5	Fiets	30
5.1	Visie	30
5.2	Fietsnetwerk	31
5.3	Inrichting	35
5.4	Fietscomfort	37
5.5	Opkomst snelle fietsen	37
5.6	Sociale veiligheid	38
5.7	Stallingsmogelijkheden	38
5.8	Recreatief fietsgebruik	39
5.9	Educatie, promotie en voorlichting	39
5.10	Acties thema fiets	40
6	Openbaar vervoer en deelmobiliteit	42
6.1	Gesprekspartner van de provincie	42
6.2	OV-netwerk en inrichting	43
6.3	Aanvullend vervoer	45
6.4	Haltevoorzieningen en mobiliteitshubs	45
6.5	Deelmobiliteit en nieuwe vormen van vervoer	46



6.6	Acties thema OV	48
7	Personenauto	50
7.1	Visie op de wegcategorisering	51
7.2	Passende weginrichting	54
7.3	Verkeersvoorzieningen	55
7.4	Parkeren	57
7.5	Laadvoorzieningen	59
7.6	Acties thema auto	60
8	Landbouwverkeer & Logistiek	62
8.1	Routenetwerk landbouwverkeer	62
8.2	Landbouwverkeer en langzaam verkeer	62
8.3	Verkeersmaatregelen op routes van landbouwverkeer	63
8.4	Inzet op verkeersveilig gedrag	63
8.5	Bedrijventerreinen	64
8.6	Distributie en pakketdiensten	65
8.7	Acties landbouw en logistiek	65
9	Participatie, educatie en handhaving	67
9.1	Betrekken inwoners en belanghebbenden	67
9.2	Afstemming en samenwerking	67
9.3	Educatieprogramma	67
9.4	Handhaving	68
9.5	Acties participatie en samenwerking	69
	Bijlage I. Speerpunten per vervoerswijze	70
	Bijlage II. Actielijst per vervoerswijze	72
	Bijlage III. Actielijst per gebied (Omgevingsvisie)	78
	Bijlage IV. Duurzaam Veilig	88
	Bijlage V. Inrichtingseisen wandelroutes	97



VILLA JACOB A

1 Inleiding

De ambities van de gemeente Heerde, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie en het collegeprogramma, vragen om een frisse en moderne benadering van verkeer, wegen en mobiliteit in de gemeente. Het huidige Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) uit 2007 voldoet niet langer als beleidskader en biedt te weinig handvatten voor een actuele en toekomstgerichte uitvoeringsagenda. Bovendien dwingen nationale en mondiale trends, zoals klimaatverandering en maatschappelijke ontwikkelingen, ons om op lokaal niveau verder te kijken dan alleen verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Een geïntegreerde visie op verkeer en vervoer is essentieel. Deze visie draagt niet alleen bij aan de verkeersveiligheid en bereikbaarheid, maar ondersteunt ook de bredere doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid. Hiermee maken we van Heerde een gemeente die klaar is voor de toekomst, met een verkeersbeleid dat aansluit bij de behoeften en ambities van onze bewoners, bezoekers en ondernemers.



Figuur 1: Mobiliteitsplan in relatie tot omgevingsvisie

1.1 Doel

Het doel van dit mobiliteitsplan is om een logisch, duurzaam en veilig verkeers- en vervoersysteem te realiseren. We streven naar een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitsplan dat knelpunten oplost en bijdraagt aan de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de gemeente. Dit plan vormt de basis voor het stellen van investeringsprioriteiten en zorgt voor samenhang tussen de diverse onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid en andere beleidsterreinen.

1.2 Integraal plan

We stellen het mobiliteitsplan op vanuit een bredere visie, waarbij we aandacht besteden aan veiligheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en economische vitaliteit. Dit mobiliteitsplan is geen puur technische verkeerskundige benadering, maar zoekt actief de verbinding met andere beleidsterreinen zoals economie, groen, milieu, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, landbouw, het sociaal domein en recreatie.

Een belangrijke basis voor het nieuwe mobiliteitsplan is de gemeentelijke omgevingsvisie. Deze visie stelt dat we een open en inclusieve gemeente willen zijn. Voorzieningen voor dagelijks gebruik moeten daarom goed toegankelijk en bereikbaar zijn voor zowel inwoners als bezoekers. Daarnaast benadrukt de omgevingsvisie het belang van het stimuleren van een gezonde en veilige leefomgeving. Verkeer speelt hierin een cruciale rol bij het behalen van onze doelen.



Het mobiliteitsplan is in samenwerking met inwoners en ondernemers tot stand gekomen. In de eerste helft van 2024 hebben we hiervoor diverse bijeenkomsten georganiseerd. Ook hebben inwoners en ondernemers hun mening gedeeld via een enquête over mobiliteit.

We organiseerden meerdere inloopavonden voor geïnteresseerden en spraken met hen over de invulling van de belangrijkste mobiliteitsthema's en de knelpunten en kansen die er zijn.

Deze inbreng hebben we bekeken, afgewogen en verwerkt in het voorliggende mobiliteitsplan.

1.3 Opbouw van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan bestaat uit drie onderdelen. Een inventarisatienota, de uitwerking van het beleid (visie) inclusief opgaven en een uitvoeringsagenda.

Het college heeft de inventarisatienota ontvangen en tijdens een themaraad besproken. Ze bevat een korte terugblik op de afgelopen jaren, een overzicht van de aandachtspunten en kijkt vooruit naar de ontwikkelingen die ons te wachten staan. Daarnaast zijn de landelijke en provinciale kaders geschetst. Op basis van de ontwikkelingen en kaders is aangegeven welke richting het verkeer- en vervoerbeleid moet krijgen en wat de ambities zijn op hoofdlijnen.

In het (voorliggende) beleidsdeel (2) vertalen we de ambities in uit te voeren speerpunten, vervolgacties en richtlijnen. De richtlijnen passen we toe bij onder andere de inrichting van wegen, parkeren, fietsinfrastructuur en de wensen ten aanzien van het openbaar vervoer. De richtlijnen geven ons richting, maar maatwerk is altijd mogelijk.

Na vaststelling van het mobiliteitsplan zullen periodiek uitvoeringsagenda's (moeten) worden opgesteld, waarmee afhankelijk van beschikbare middelen, subsidiemogelijkheden en meekoppelkansen met onderhoud het ingezette beleid verder vorm kan worden gegeven, waarbij uiteraard moet worden ingespeeld op de actuele situatie. Het eerste uitvoeringsprogramma richt zich op de periode tot 2029 (3) en maakt de maatregelen voor de komende periode inzichtelijk. Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document dat we periodiek (minimaal vierjaarlijks) actualiseren.

1.4 Leeswijzer

In het voorliggende stuk treft u in hoofdstuk 2 een uitwerking van de gemeentelijke opgaven op het gebied van mobiliteit, waarin onder andere aandacht wordt besteed aan de risicoanalyse verkeersveiligheid. In hoofdstuk 3 beschrijven wij de gemeentelijke integrale visie op verkeer op hoofdlijnen aan de hand van de vier hoofddoelen: 'Veilig, leefbaar en gezond', 'Bereikbaarheid in balans', 'Duurzaam en klimaatbestendig' en 'Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik'. In de hoofdstukken 4 t/m 7 bespreken we het beleid op het gebied van de fietser, de voetganger, de OV-gebruiker en de automobilist. In hoofdstuk 8 is specifieke aandacht voor het landbouwverkeer. Afsluitend gaan wij in hoofdstuk 9 in op handhaving en participatie.



2 De mobiliteitsopgave

In dit hoofdstuk bespreken we de huidige stand van zaken op het gebied van mobiliteit in de gemeente Heerde. We identificeren waar inwoners knelpunten ervaren en onderzoeken welke trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit belangrijk zijn voor de toekomst. De belangrijkste bevindingen uit de inventarisatienota worden hier overzichtelijk gepresenteerd.

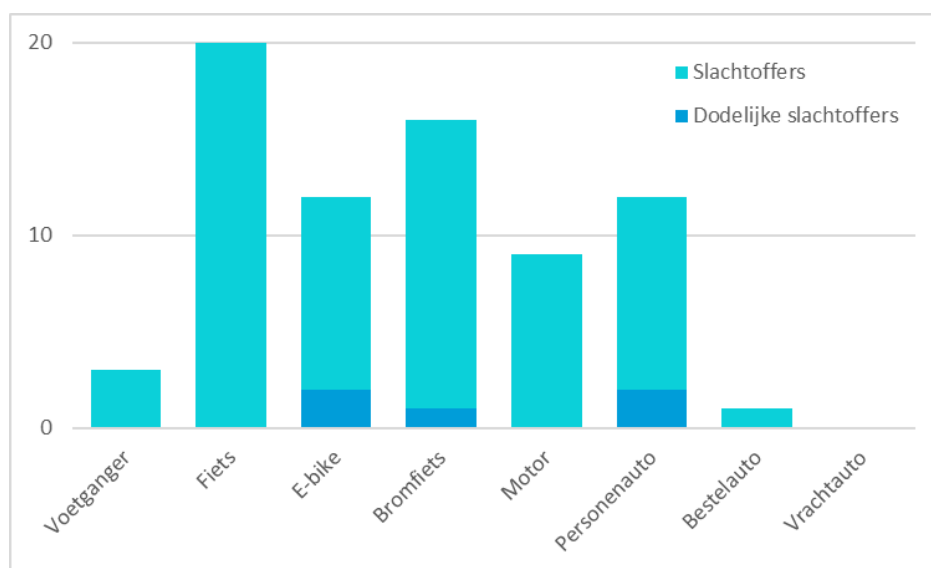
2.1 Inventarisatie

2.1.1 Objectieve Verkeersveiligheid

De focus op verkeersveiligheid werpt zijn vruchten af. In de afgelopen 10 jaar zijn er in de gemeente Heerde gemiddeld minder dodelijke verkeersslachtoffers gevallen dan in omliggende en vergelijkbare gemeenten.

Ongevallenregistraties

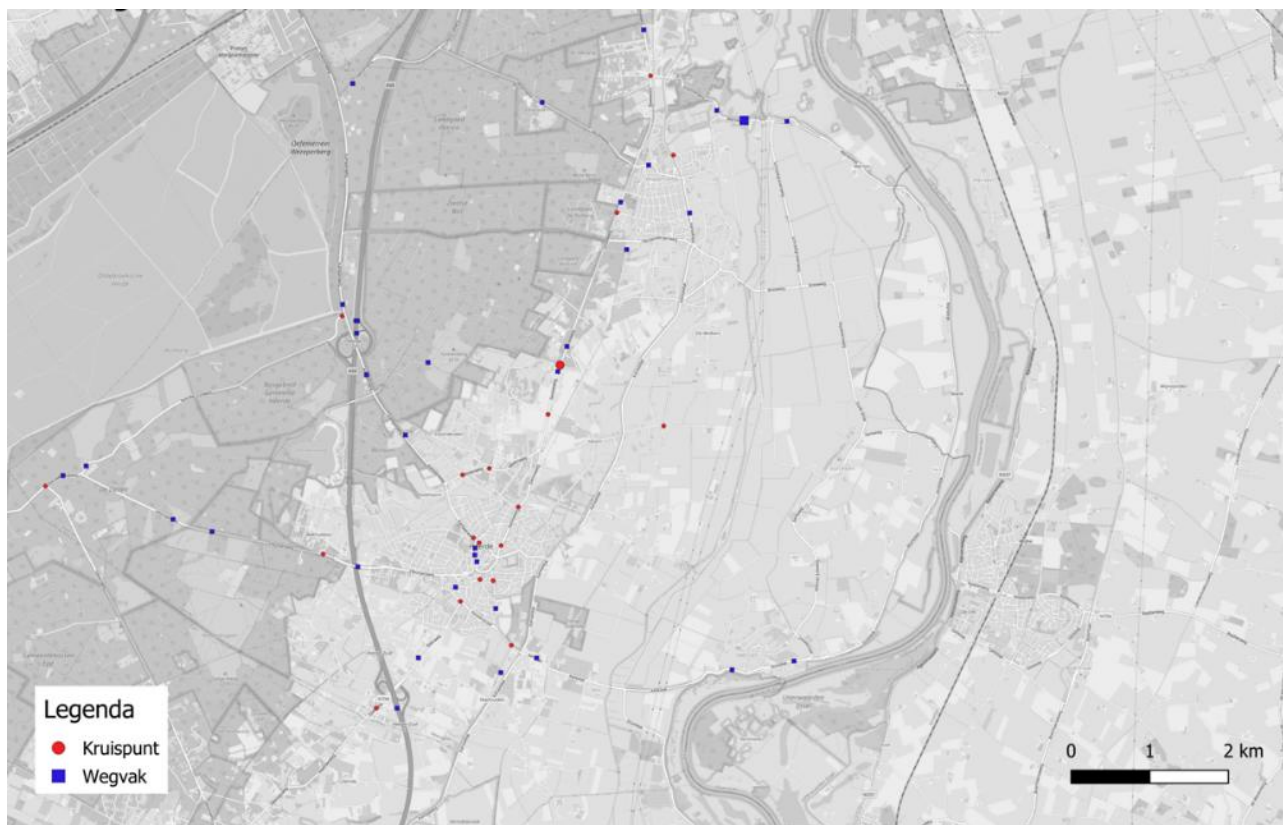
Van 2018 tot en met 2022 zijn er in de gemeente Heerde 419 verkeersongevallen geregistreerd. Daarvan waren 346 met alleen materiële schade, 68 met letsel en 5 met dodelijke afloop. Van de 73 ongelukken met (dodelijk)letsel waren 13 slachtoffers jonger dan 24 jaar, 22 tussen de 25 en 59 jaar, en 39 slachtoffers 60 jaar of ouder. Opvallend is dat ouderen (60+) vaker slachtoffer zijn, ruim 60% van het totaal aantal verkeersslachtoffers, terwijl ze minder dan een derde van de inwoners vormen. Daarnaast blijkt dat bij meer dan 65% van de verkeersongevallen met (dodelijk) letsel, een (brom)fiets of e-bike betrokken was (figuur 2).



Figuur 2: Verdeling verkeersslachtoffers naar vervoerswijze (bron: VIA)

Risicogestuurde aanpak

Echte hotspots van ongevallenconcentraties zijn in de gemeente Heerde niet aanwezig. De ongevallen spreiden zich uit over verschillende locaties (figuur 3). Inzetten op een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid is dan ook een logische keuze. Bij een risico gestuurde aanpak kijken we niet enkel naar het aantal ongevallen dat ergens plaats vindt, maar ook naar de snelheid die men er rijdt en de wegkenmerken die mogelijk het risico verhogen op een ernstige afloop van een ongeval.



Figuur 3: Verspreiding verkeersslachtoffers 2018-2022 gemeente Heerde (bron: VIA)

In het kader van de risicogestuurde aanpak is voor iedere gemeente een lijst opgesteld met de meest risicovolle locaties. Voor de gemeente Heerde bestaat de top10 van aandachtslocaties uit de volgende trajecten:

- Elburgerweg
- Brinklaan
- Kamperweg
- Fietspad langs Eperweg
- Elburgerweg
- Groteweg
- Nieuwe Zuidweg / Zuidweg
- Zwolseweg

Het zijn dus vooral de drukke hoofdwegen die vanuit een risicogestuurde aanpak extra aandacht vragen.

Snelheidsovertredingen

Over het algemeen houdt men zich op 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom aan de snelheid. Wel zijn er enkele uitzonderingen waar er een hogere snelheid dan wenselijk gereden wordt. Figuur 4 laat zien waar in de gemeente Heerde de snelheidsoverschrijdingen plaatsvinden. Vooral op de wegen buiten de bebouwde kom zijn de overschrijdingen van 10 km/u of meer duidelijk zichtbaar.

Locaties buiten de bebouwde kom waar verhoogde veiligheidsrisico's bestaan door het hoge aandeel snelheidsoverschrijdingen (>10 km/uur) zijn:

- | | |
|---|----------------|
| • Elburgerweg | • Kerkdijk |
| • Engweg | • Breeweg |
| • Nieuwe Zuidweg (in beheer bij Defensie) | • Nijoeversweg |
| • Kanaaldijk | • Plakkenweg |
| • IJsseldijk | |

Locaties binnen de bebouwde kom waar verhoogde veiligheidsrisico's bestaan door het hoge aandeel snelheidsoverschrijdingen (>10 km/uur) zijn:

- Flessenbergerweg
- Kamperweg



Figuur 4: Snelheidsovertredingen gemeente Heerde, oktober 2021 (bron: VIA)

2.1.2 Behoeften vanuit inwoners

Tijdens de inventarisatiefase van het voorliggend mobiliteitsplan hebben inwoners en ondernemers van de gemeente Heerde hun visie gegeven op mobiliteit. Dit deden zij tijdens diverse inloopavonden en via een enquête. Uit de respons blijkt dat onderwerpen als bereikbaarheid en duurzaamheid binnen de gemeente Heerde veel minder spelen bij bewoners dan verkeersveiligheid. Rondom bereikbaarheid komen alleen het parkeren in woonstraten en het centrum relatief vaak ter sprake. In deze paragraaf volgen de belangrijkste bevindingen uit inloopavonden en de online enquête.



Verkeersveiligheid

Veel bewoners voelen zich veilig in hun auto (77%). Op de fiets (51%) en te voet (39%) wordt de verkeersveiligheid minder ervaren. Vooral drukke oversteekplaatsen en wegen met snel rijdend verkeer in en rondom Heerde worden als problematisch ervaren door voetgangers en fietsers.

Voetganger

Voetgangers noemen specifiek de IJsseldijk en Kerkstraat/Hogeweg in Veessen als onveilig, evenals het centrum van Wapenveld en de oversteek naar de bushalte aan de Groteweg. In Heerde worden de Zwolseweg, Dorpsstraat en Elburgerweg genoemd vanwege smalle voetpaden in combinatie met veel en snel langsrijdend (fiets)verkeer.

Fiets

Fietsen is populair, 69% van de respondenten fietst regelmatig, waarvan de helft op een e-bike. Ondanks deze populariteit ervaart 53% van hen verschillende fietslocaties als onprettig door het drukke autoverkeer en de te hoge snelheden van autoverkeer, vooral op doorgaande routes zoals de Zwolseweg en Eperweg.

Openbaar vervoer

Hoewel slechts 2% van de bewoners regelmatig gebruikmaakt van het openbaar vervoer, hebben veel respondenten ideeën over verbeteringen aan bushaltes, routes en fietsenstallingen. Het openbaar vervoer wordt overwegend positief beoordeeld, slechts 15% is er niet tevreden over. Er zijn kansen voor de gemeente om de infra rondom het openbaar vervoer te verbeteren mede door gebruik te maken van subsidieregelingen, vooral door bushaltes beter toegankelijk te maken, routes naar haltes te verbeteren en meer en betere fietsenstallingen te realiseren.

Auto

Vervoer met de auto speelt een grote rol in het dagelijks leven van bewoners. Wel ervaart 64% problemen met parkeren, vooral tijdens evenementen en drukke toeristische periodes kan de parkeerdruk hoger worden ervaren.

Innovaties en duurzaamheid

Slechts een klein aantal respondenten (6%) heeft momenteel een elektrische auto, maar bijna een derde (29%) denkt erover na om er binnenkort een aan te schaffen. Er is duidelijk behoefte aan meer openbare laadpalen, hoewel de meerderheid liever geen bestaande parkeerplaatsen hiervoor opoffert. Deelmobiliteit, waarbij mensen een auto delen, spreekt weinig mensen aan, aangezien 80% aangeeft hier geen interesse in te hebben.

Leefbaarheid

Veel bewoners steunen maatregelen zoals het autovrij maken van het centrum tijdens evenementen (57%). Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom om de leefbaarheid te verbeteren wordt door 43% van de bewoners gesteund.

2.2 Analyse

In deze paragraaf is een verkeerskundige analyse opgenomen van de huidige verkeers- en vervoerssituatie binnen de gemeente. Hierbij wordt in grote lijnen aandacht besteed aan de thema's die ook in de enquête aan de orde zijn geweest en wordt deels een link gelegd met de meldingen en knelpunten die uit de enquête naar voren zijn gekomen.

2.2.1 Verkeersveiligheid

De knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid hebben verschillende oorzaken. Allereerst speelt het gedrag van weggebruikers een belangrijke rol. Daarnaast hebben ook het wegontwerp en de staat van onderhoud invloed.



Snelheidsbeeld

Een van de voornaamste factoren die bijdraagt aan (subjectieve) verkeersonveiligheid is de snelheid van het verkeer. Hogere snelheden vergroten immers de kans op ongevallen en maken de gevolgen daarvan vaak ernstiger. Een analyse van het snelheidsprofiel van het autoverkeer wijst uit dat er over het algemeen veel overtredingen van de maximumsnelheid plaatsvinden op 60 km wegen buiten de bebouwde kom en op enkele hoofdwegen binnen de dorpskernen.

Weginrichting

De analyse van de weginrichting van het gemeentelijke wegennet wijst uit dat op sommige wegen de samenhang tussen de inrichting en de maximum toegestane snelheid nog niet optimaal is. De huidige inrichting sluit niet altijd goed aan op het geldende snelheidsregime, waardoor weggebruikers soms onduidelijkheid ervaren. Daarnaast ontbreken vaak snelheidsremmende maatregelen, waardoor automobilisten de mogelijkheid hebben om sneller te rijden dan is toegestaan. Het gebruik van asfaltverharding in woonwijken draagt hier ook aan bij.

Wegonderhoud

Naast het wegontwerp is ook het wegonderhoud een belangrijk aandachtspunt. Het onderhoud van fietspaden vormt eveneens een aandachtspunt, vooral vanwege wortelopdruk die oneffenheden veroorzaken. Naast de verminderde kwaliteit van het asfalt zijn ook de wegmarkeringen en straatverlichting op verschillende locaties binnen het wegennet niet optimaal. Het verbeteren van de wegkwaliteit kan aanzienlijk bijdragen aan het verhogen van de verkeersveiligheid binnen de gemeente Heerde.

2.2.2 Bereikbaarheid en toegankelijkheid

De bereikbaarheid van de gemeente Heerde is over het algemeen goed. Echter, niet alle kernen en het buitengebied zijn even goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Door de landelijke ligging en de relatief grote afstanden binnen de gemeente is de auto momenteel het belangrijkste vervoersmiddel in Heerde.

Oversteekbaarheid en toegankelijkheid voetgangers

Over het algemeen is de toegankelijkheid voor voetgangers in de gemeente Heerde van voldoende kwaliteit. Echter, door een toenemende verkeersdruk, is de oversteekbaarheid op diverse locaties verminderd. Ook valt op dat de toegankelijkheid voor voetgangers in de omgeving van het centrum en langs de Zwolseweg in Heerde onder druk staat door de hoeveelheid en snelheid van gemotoriseerd verkeer.

Daarnaast zijn er een aantal 30 km/uur wegen waarbij er geen voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn of de voetgangersvoorziening gedeeld wordt met parkeervoorzieningen of groen. Hierdoor worden zwakke deelnemers genoodzaakt soms op de rijbaan te lopen.

Schoolzones

Rondom scholen komen verschillende mobiliteitsvormen samen. Het betreft hier het reguliere auto en fietsverkeer, maar ook voertuigen waarin de kinderen naar school gebracht worden en weer worden opgehaald. Mede als gevolg van dit halen en brengen en bijhorende parkeergedrag, ontstaan er kortstondig rommelige en chaotische situaties in de schoolomgeving. Situaties waarover de gemeente ook meldingen ontvangt. Vaak wordt vervolgens naar de gemeente gekeken om de problematiek op te lossen. Het gaat hierbij echter niet alleen om infrastructuur, maar vooral over gedrag. Immers veel van de leerlingen wonen op loop-/fietsafstand van de basisschool en kunnen eenvoudig lopend of fietsend naar school komen of worden gebracht. Naast infrastructurele oplossingen kijken we altijd samen met de school naar mogelijke afspraken met ouders en leerlingen om het halen en brengen te verbeteren.



Fietsbereikbaarheid

De bereikbaarheid voor fietsverkeer is grotendeels goed te noemen. Fietsers maken veelal gebruik van dezelfde infrastructuur als auto's en langs de grotere wegen zijn regelmatig vrijliggende fietspaden beschikbaar. Ook zijn er diverse solitaire fietsroutes.

De meeste hoofdroutes voor fietsverkeer lopen parallel aan hoofdroutes voor het autoverkeer, waardoor de potentie van de fiets voor korte en middellange afstanden niet volledig wordt benut. Dit biedt weinig comfort voor fietsers, vooral wanneer zij dezelfde ruimte moeten delen met auto's. Uit de enquête blijkt dat fietsers dit als onprettig ervaren. Naast de beschikbaarheid van goede fietsverbindingen is het ook belangrijk dat er voldoende kwalitatieve fietsvoorzieningen aanwezig zijn op de bestemming.

Autobereikbaarheid

De autobereikbaarheid van de gemeente Heerde is met de directe ligging aan de A50 goed te noemen. Het bestaande wegennet biedt normaliter (meer dan) voldoende capaciteit om het verkeersaanbod af te kunnen wikkelen. Echter, door de verdere groei binnen de gemeente (woningbouw en bedrijvigheid) neemt de verkeersintensiteit toe. Vooral bij doorgaande wegen door de kernen kan dit leiden tot veiligheids- en beperkte afwikkelingsproblemen. In de overige delen van de gemeente zijn er op het gebied van autobereikbaarheid weinig problemen. Aandachtspunten zijn de Klapperdijk (Wapenveld) en de doorgaande hoofdwegen door Heerde, met name wanneer er ook veel toeristen zijn. Daarnaast heeft de recente verlegging van de A28-afslag Wezep (van de Zuiderzeestraatweg naar de Zernikestraat) invloed op de bereikbaarheid. Voor inwoners van de gemeente Heerde is de snelste route naar de A28 richting Amersfoort nu via de Elburgerweg en (Nieuwe) Zuidweg. Gezien de functie en vormgeving van deze wegen, is deze route echter niet wenselijk als structurele verkeersverbinding.

Parkeren auto

Het is te verwachten dat het autobezit in de komende jaren blijft toenemen. Deze stijging veroorzaakt in verschillende woonbuurten binnen de gemeente Heerde problemen. Vooral in oudere woonwijken kunnen parkeerproblemen optreden. Dit kan de leefbaarheid en toegankelijkheid van deze wijken negatief beïnvloeden. Vraag en aanbod van parkeervoorzieningen dienen in balans te blijven. Vereenvoudiging van het aanduiden van de routing in de centra (parkeerring) voor bezoekers richting de wenselijke parkeerterreinen is wenselijk. Er is behoefte aan een duidelijke richtlijn over hoe op een consistente manier om te gaan met parkeerproblemen in woonbuurten. Hierbij wordt aandacht besteed aan de integratie en impact van laadpalen op de parkeersituatie.

2.2.3 Duurzaamheid

Fossiel aangedreven mobiliteit draagt aanzienlijk bij aan de uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstof en CO². Het verminderen van deze uitstoot is een belangrijke taak voor ons allen. Hoewel de rol van de gemeente hierin beperkt is, kan en moet de gemeente wel bijdragen aan de verduurzaming van de mobiliteit. Het autobezit in onze gemeente ligt boven het gemiddelde, wat de uitdaging vergroot om het gebruik van fossiel aangedreven auto's te verminderen ten gunste van duurzame alternatieven zoals OV, fietsen en elektrische auto's.

Uit de enquête blijkt dat duurzaamheid in mobiliteit nog niet veel aandacht krijgt van de inwoners van gemeente Heerde. Echter, met de nationale en Europese duurzaamheidsdoelen zal ook onze gemeenschap steeds meer worden betrokken bij het verduurzamen van mobiliteit.

2.2.4 Leefbaarheid in woonwijken

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een cruciale rol in het welzijn van onze inwoners. Steeds vaker worden de nadelen van auto's in onze leefomgeving benadrukt. Te snel rijdende auto's in woonstraten leiden niet alleen tot onveilige situaties, maar veroorzaken ook geluids-, geur- en trillinghinder. Auto's nemen bovendien veel ruimte in beslag in ons straatbeeld. Hoewel een auto voor de deur bijdraagt aan de woonkwaliteit, groeit de behoefte aan andere aspecten, zoals meer



groen om hittestress tegen te gaan en het creëren van een gezondere en aantrekkelijkere woonomgeving. Daarbij is ruimte nodig voor waterberging en klimaat adaptatie. Door de toenemende drukte stijgt de behoefte naar meer ruimte voor verblijf en spelen.

Onze uitdaging ligt in het verminderen van verkeershinder in onze woonstraten en leefomgevingen en het verminderen van de dominante rol van auto's in het straatbeeld. Hierbij spelen alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsvoorzieningen, deelmobiliteit en verbeterde OV-voorzieningen een belangrijke rol. Ook een efficiëntere distributie van goederen kan helpen om het aantal verkeersbewegingen te verminderen en overlast te voorkomen.

2.3 Conclusie

De mobiliteitsopgave in de gemeente Heerde laat een divers beeld zien, met zowel kansen als uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Over het algemeen is de verkeersveiligheid goed, maar snelheidsoverschrijdingen vormen een aandachtspunt, met name op 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom. Daarnaast blijken ouderen vaker slachtoffer te zijn van verkeersongevallen, wat extra aandacht vraagt voor kwetsbare weggebruikers. Voor fietsers en voetgangers zijn drukke verkeerssituaties en ontoereikende infrastructuur, zoals smalle of ontbrekende paden, belangrijke knelpunten. Dit vraagt om een gerichte aanpak, vooral op locaties waar verschillende verkeersstromen samenkomen, zoals schoolzones en oversteekplaatsen.

Het gebruik van het openbaar vervoer is beperkt, maar verbeteringen in de toegankelijkheid van bushaltes en de fietsinfrastructuur rondom OV-knooppunten kunnen het gebruik ervan stimuleren. Duurzaamheid speelt op dit moment een ondergeschikte rol bij inwoners, maar biedt belangrijke kansen richting de toekomst. Het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen, zoals fietsen en elektrisch rijden, kan bijdragen aan bredere gemeentelijke en nationale klimaatdoelen.

Ook parkeren vormt een uitdaging, met name in oudere woonwijken en tijdens drukke toeristische periodes. Dit heeft impact op de leefbaarheid en vraagt om een integrale aanpak die rekening houdt met toekomstige ontwikkelingen, zoals de groei van het autobezit en de behoefte aan laadpalen. Tot slot groeit de behoefte aan meer ruimte voor groen en verblijfskwaliteit in woonwijken. De uitdaging ligt in het vinden van een balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en een toekomstbestendige inrichting van de gemeente.





3 De visie op verkeer

3.1 Inleiding

De wereld om ons heen verandert continu en daarmee verschuiven ook de uitdagingen waar we als gemeente voor staan. Steeds meer inwoners hechten waarde aan een prettige, veilige en leefbare omgeving. Participatie en betrokkenheid zijn belangrijker dan ooit, waarbij bewoners actief willen bijdragen aan hun eigen leefomgeving. De negatieve impact van de auto in de verblijfsomgeving willen we liefst verkleinen. Om dit te realiseren, is een vernieuwde en heldere gemeentelijke visie op onze mobiliteit noodzakelijk. In dit hoofdstuk presenteren we onze visie op verkeer en vervoer, waarbij we streven naar een evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Onze doelstellingen zijn erop gericht om samen met onze inwoners en partners een positieve verandering te bewerkstelligen. We slaan samen de weg in naar een gemeente waar mobiliteit bijdraagt aan de kwaliteit van leven.

3.2 Beleidskaders en trends

Het gemeentelijke verkeer en vervoerbeleid staat niet op zichzelf maar vindt aansluiting bij regionale en landelijke doelstellingen. Daarnaast moet het ook bijdragen aan gemeentelijke ambities op onder andere economisch, recreatief en ruimtelijk vlak. De gemeente Heerde wil zich conformeren met Europese en landelijke doelen met betrekking tot verkeersveiligheid, duurzaamheid en de positie van de fiets.

- We willen Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig houden.
- Verkeersveiligheid voor iedereen met als doel nul verkeersdoden in 2050 (*Duurzaam Veilig, Strategisch Plan Verkeersveiligheid*)
- De EU moet in 2030 minimaal 55% minder CO₂ uitstoten en in 2050 wil de EU klimaatneutraal zijn. (*Klimaatakkoord*)
- We willen een krachtige impuls geven aan het fietsverkeer met als gezamenlijke doelstelling om voor 2027 het fietsgebruik met 20% te laten groeien ten opzichte van 2017. (*Nationaal Toekomst beeld Fiets*)

Op regionaal en lokaal niveau worden landelijke doelen vertaald verschillende visies. Zo wordt het mobiliteitsplan uiteindelijk een integraal onderdeel van het instrumentarium van de omgevingsvisie. Daarbij bevat het mobiliteitsplan de ingrediënten voor de uitwerking van de diverse omgevingsprogramma's met verschillende actieplannen en regels voor de uitvoering. De vigerende omgevingsvisie Heerde benadrukt het belang van slimme en schone mobiliteit voor een duurzame, leefbare en goed bereikbare gemeente. De visie bevat het raamwerk voor de toekomstige vormgeving van het verkeer en vervoer in de gemeente, met speciale aandacht voor milieuvriendelijkheid, veiligheid en toegankelijkheid. De belangrijkste punten die, naast de knelpunten uit de inventarisatie en analyse, vanuit de omgevingsvisie moeten worden meegenomen in het mobiliteitsplan, zijn:

A. Duurzame Mobiliteit

- **Klimaatneutraal Verplaatsen:** De gemeente Heerde streeft ernaar om klimaatneutraal te worden en minder fossiele brandstoffen te gebruiken. Dit wordt onder andere bereikt door de overgang naar elektrische voertuigen, wat ook een positieve invloed heeft op de luchtkwaliteit en gezondheid van de inwoners.
- **STOP-principe:** Bij nieuwe ontwikkelingen hanteert de gemeente het STOP-principe: **S**tappen (lopen), **T**rappen (fietsen), **O**penbaar Vervoeren **P**ersonenauto's. Dit betekent dat infrastructuur eerst gericht is op voetgangers en fietsers, daarna op het openbaar vervoer en als laatste op auto's, bij voorkeur elektrische.



B. Leefbaarheid, Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid

- **Verbetering Fiets- en Voetgangersvoorzieningen:** De gemeente wil de routes en bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers verbeteren, met een focus op snelle en aantrekkelijke routes die goed onderhouden en veilig zijn. Er wordt ook ingezet op voldoende fietsparkeermogelijkheden.
- **Gebruik van Openbaar Vervoer:** Er wordt gestreefd naar een toename van het gebruik van openbaar vervoer door het betrouwbaar, toegankelijk en milieuvriendelijk te maken. Dit is belangrijk voor mensen zonder rijbewijs of auto, zoals jongeren, ouderen en mindervaliden.
- **Nieuw Parkeerbeleid:** Om de leefomgeving te verbeteren, wordt het autogebruik verminderd waar mogelijk. Dit beleid omvat gedifferentieerde parkeernormen voor verschillende gebieden en functies, met aandacht voor dubbelgebruik en maatwerk. Dit sluit aan bij de stimulering van fietsen, lopen en deelmobiliteit.
- **Verkeersveiligheid:** De gemeente wil het aantal verkeersincidenten verminderen door veilige routes met passende snelheden te creëren en verkeersonveilige situaties aan te pakken, vooral rondom scholen en verzorgingstehuizen. Ook sluipverkeer wordt zoveel mogelijk beperkt en er wordt ingezet op meer 30 km/u-zones binnen de bebouwde kom.

C. Economische en Ruimtelijke Samenhang

- **Integratie met Andere Beleidssterreinen:** Het mobiliteitsbeleid wordt afgestemd op andere beleidssterreinen zoals economie, groen, milieu, ruimtelijke ordening en het sociaal domein. Dit helpt om een samenhangend beleid te vormen dat de economische vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit van de gemeente bevordert.

Deze aanpak zorgt voor een brede benadering van mobiliteit, waarbij verkeersveiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en leefbaarheid centraal staan. Ook het coalitieakkoord 'Samen leven, samen doen' (2022-2026) maakt duidelijk waar de accenten voor het nieuwe mobiliteitsplan moeten liggen. In aanvulling op de omgevingsvisie wordt hierin het volgende nagestreefd:

1. **Investerings in fietspaden:** Er wordt geïnvesteerd in een uitgebreid en goed onderhouden netwerk van fietspaden. De gemeente onderzoekt ook de mogelijkheid om bij te dragen aan een snelle fietsverbinding tussen Apeldoorn en Zwolle via het traject Hattem-Epe.
2. **Verkeersveiligheid:** Er wordt gezocht naar kosteneffectieve manieren om de verkeersveiligheid te vergroten, zoals het kritisch bekijken van rotondes en het verlagen van de snelheid van 50 km/h naar 30 km/h op bepaalde plekken. Er wordt ook aandacht besteed aan veilige routes naar scholen en het omgaan met verkeersgevaarlijke situaties.
3. **Verkeersluw centrum:** Het centrum wordt verkeersluw gemaakt. Op zaterdagen na 16 uur en tijdens evenementen wordt het centrum van Heerde verkeersvrij gemaakt. Dit gebeurt in overleg met ondernemers en aanwonenden, en wordt eerst als proef uitgevoerd (een eerste pilot heeft in 2024 plaatsgevonden). (coalitieakkoord)
4. **Veiligheid voor kinderen:** Er is extra aandacht voor veilige loop- en fietsroutes naar scholen, zodat kinderen veilig naar school kunnen gaan.

Mobiliteitstrends

Naast de landelijke, regionale en lokale kaders en ambities, worden we als gemeente ook beïnvloed door maatschappelijke trends en demografische ontwikkelingen die een grote impact hebben op onze mobiliteit. Ons gemeentelijke vervoersbeleid moet hierop anticiperen en inspelen. Kort samengevat zien we de volgende trends en ontwikkelingen:

- **Vergrijzing:** Steeds meer oudere, actieve verkeersdeelnemers.
- **Thuiswerken:** Meer kansen voor thuiswerken en flexibel werken, wat kan bijdragen aan een lagere CO²-uitstoot.
- **Technologische vooruitgang:** Ontwikkelingen in deelmobiliteit en mobiliteitshubs en veiligheidssystemen in voertuigen.
- **Online winkelen:** Een veranderende beleving van stads- en dorpscentra.
- **Bevolkingsgroei:** De noodzaak voor nieuwe woningbouw.
- **Nieuwe vervoerswijzen:** Toename in het gebruik van elektrische fietsen, fatbikes, bakfietsvarianten en deelauto's.
- **Gemeenschappelijke verantwoordelijkheid:** Participatie en betrokkenheid van de inwoners.

Deze trends en ontwikkelingen bieden ons diverse kansen om te werken aan duurzame, betrouwbare en veilige mobiliteit. Tegelijkertijd brengen ze ook uitdagingen en verantwoordelijkheden met zich mee. Daarom hebben we in dit hoofdstuk vier kernambities voor het mobiliteitsplan geformuleerd, die richting geven aan deze ontwikkelingen binnen de gemeente Heerde. Deze kernambities bevatten verschillende doelen die verderop in het plan worden uitgewerkt in concrete maatregelen en acties.

3.3 Visie op verkeer in hoofdlijnen

Ons hoofddoel is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid van zowel de weggebruikers als de beheerders van de infrastructuur. Verkeersveiligheid blijft hierbij het belangrijkste speerpunt.

In het verleden lag de nadruk vooral op het mogelijk maken van snelle en veilige verplaatsingen. Voor de komende periode willen we echter ook dat deze verplaatsingen duurzamer zijn en dat het verkeer geen afbreuk doet aan de kwaliteit van onze leefomgeving en het landschap. Daarnaast verdienen specifieke doelgroepen, zoals fietsers en ouderen, extra aandacht op het gebied van verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Omdat de focus wordt verlegd van de auto naar meer duurzame mobiliteitsvormen betekent dit er bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen of nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld woonwijken) dat er een andere denkrichting nodig is. Tijdens het ontwerpproces sluiten we dan ook aan bij het STOP-principe. Dit betekent echter niet dat de auto niet meer gefaciliteerd wordt, maar dat **bewuster** (en eerder) keuzes gemaakt worden voor een veilige en bereikbare langzaam verkeersstructuur. Fietsers en voetgangers zijn niet langer het sluitstuk in het ontwerpproces en we zetten in om de interne langzaam verkeersstructuur nog beter te laten aansluiten op het lokale en regionale netwerk.

Uitgangspunten STOP

Bij het zoeken naar en het ontsluiten van nieuwbouwlocaties zijn we ons bewust van het STOP-principe. STOP staat voor Stappen, Trappen, OV en Privéauto en is gericht op de groei van duurzame mobiliteit.

Het STOP-Principe wordt toegepast door in de planvorming en het ontwerpproces heel bewust het wensbeeld van alle modaliteiten te creëren. Zodat er aandacht is voor elke modaliteit, waarbij de volgorde van prioriteit bewust ligt bij de duurzame vervoersvormen.

S (voetganger)	<i>Voorzieningen op loopafstand, aantrekkelijke en toegankelijke looproutes</i>
T (fiets)	<i>Aansluiten van directe en comfortabele fietsroutes op het fietsnetwerk</i>
O (OV)	<i>Hoe een gebied aan te sluiten op het ov-netwerk? Beschikbaarheid van ov-haltes</i>
P (privéauto)	<i>De auto zo positioneren dat andere vervoerswijzen aantrekkelijker zijn zonder de auto te pesten.</i>

3.4 De vier doelen

Vanuit deze visie hebben we vier kernambities geformuleerd die onze aanpak richting geven:

1. **Veilig, leefbaar en gezond:** Het creëren van een verkeerssysteem waarin veiligheid voorop staat, bijdraagt aan een prettige leefomgeving en de gezondheid van onze inwoners bevordert.
2. **Bereikbaarheid in balans:** Het zorgen voor een evenwichtige bereikbaarheid, waarbij zowel de auto als duurzamere vervoerswijzen goed worden gefaciliteerd.
3. **Duurzaam en klimaatbestendig:** Het bevorderen van duurzame mobiliteit en het ontwikkelen van een verkeerssysteem dat bestand is tegen klimaatveranderingen.
4. **Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik:** Het benutten van de beschikbare ruimte op een slimme manier, zodat we een aantrekkelijke en functionele omgeving creëren.



Doel 1. Veilig, leefbaar en gezond

- Het beperken van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers
- Beperken van de (verkeers)hinder door gemotoriseerd verkeer
- Betere afstemming van de weginrichting op kwetsbare verkeersdeelnemers om zodoende de veiligheid en leefbaarheid voor iedereen te versterken;
- Stimuleren van actieve vormen van mobiliteit voor gezondheidswinst.

Het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) streeft naar een proactief beleid om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul. Ook de gemeente Heerde streeft in samenwerking met andere overheden naar nul verkeersslachtoffers. We zetten in op:

- Een eenduidige ordening en inrichting van het wegennet;
- Veilig fietsen binnen en buiten de kom;
- Voortzetting van de inzet op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

Iedereen doet mee. De bevolking van de gemeente Heerde groeit en vergrijst. Dit betekent dat mobiliteitsvragen en -behoeftes in de toekomst veranderen. Om iedereen lang mobiel te houden moeten we meer aandacht besteden aan de toegankelijkheid van het systeem. Daar profiteert iedereen van.

Doel 2: Bereikbaarheid in balans

- Goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen
- Beperken hinder bevoorrading centrumgebieden
- Voldoende parkeerplaatsen in woon- en winkelgebieden

De kernen in de gemeente Heerde zijn over het algemeen goed bereikbaar. Vanwege de landelijke ligging is de auto erg belangrijk voor onze lokale economie en de bereikbaarheid. Door het steeds meer beperkte aanbod van het openbaar vervoer wordt de bereikbaarheid en beschikbaarheid van andere vervoerswijze steeds belangrijker. Er is een goede balans nodig tussen de bereikbaarheid voor voetganger, fiets, auto, openbaar vervoer en mogelijke nieuwe vormen van mobiliteit.

Niet alleen de efficiëntie, maar ook de beleving van de verplaatsing is belangrijk. Als de bushalte er verouderd uitziet, de wandelroute naar het busstation slecht verlicht is of een fietsroute onaantrekkelijk is, zal iemand toch minder snel de auto laten staan. De focus moet dus niet alleen liggen op de knooppunten of het centrum, maar ook op de verbindingen tussen de wijken zelf, en tussen de kernen onderling.



Doel 3: Duurzaam en klimaatbestendig

- Stimulering van transitie naar duurzame mobiliteitsvormen
- Voorzien in voldoende laad- en stallingsvoorzieningen
- Energietransitie: klaar zijn voor de opkomst van de elektrische (vracht)auto
- Meedenken betreffende de inrichting om in te spelen op toename hittestress en wateroverlast

Een groeiend deel van het autobezit is duurzaam. Maar er kunnen en moeten nog grote stappen gezet worden. Het feit dat het overgrote deel van de autoverplaatsingen hooguit vijftien kilometer lang is, biedt kansen om de duurzaamheids-doelstellingen van de gemeente kracht bij te zetten.

Voor de gemeente Heerde ligt er de uitdaging deze transitie naar een nieuw mobiliteitssysteem mede vorm te geven. In een duurzaam mobiliteitssysteem zijn uitstoot en energiegebruik van verkeer en vervoer geminimaliseerd, is er ruimte voor groene mobiliteitsvormen en maken inwoners duurzame mobiliteitskeuzes. Dit betekent dat wij als gemeente bestaande duurzame mobiliteitsvormen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer stimuleren en de al ingezette groei van schonere en energiezuinigere (openbare en

De drie bovenstaande doelen worden ondersteund door het overkoepelende doel: 'Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik'. Hiermee streven we naar een aantrekkelijke, sociale en leefbare openbare ruimte, waarbij de menselijke maat centraal staat in de gemeente Heerde. Dit doel verbindt elke subdoel met elkaar.

Doel 4: Mooie omgeving en slim ruimtegebruik

De gemeente wil ook in de toekomst een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving bieden. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met onze beschikbare ruimte. Mobiliteit vraagt ruimte, maar kan ook ruimtewinst opleveren. Dit doen we bijvoorbeeld door in te zetten op vervoersmiddelen die minder ruimte nodig hebben of flexibeler zijn in hun ruimtegebruik.

Bij het herinrichten van bestaande wegen of het realiseren van nieuwe verbindingen liggen er kansen om het landschap en de uitstraling van de omgeving te versterken. Naast aandacht voor een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid vereist dit belangstelling voor de ruimtelijke kwaliteit en esthetiek. Binnen de kaders (beschikbare ruimte, financiële middelen, beheer en onderhoud, functionaliteit, etc.) en naast de ambities veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, proberen we tot plannen te komen die extra kwaliteit toevoegen aan de omgeving.



De bovenstaande ambities zijn overstijgend aan de modaliteiten waarvoor we in dit mobiliteitsplan maatregelpakketten samenstellen. Zo vereist de transitie naar duurzame mobiliteit acties aan de zijde van de voetganger, de fietser, de OV-gebruiker en automobilist. In bijlage I zijn voor de verschillende modaliteiten de speerpunten weergegeven. Voor ieder speerpunt is ook terug te vinden op welke ambities het speerpunt betrekking heeft. De kerndoelen en speerpunten zijn richtpunten voor de toekomst en helpen ons om de hoofdlijnen van ons verkeersbeleid vorm te geven. In de hoofdstukken 4 tot en met 9 gaan we per vervoerswijze in op de verdere uitwerking van de kerndoelen en speerpunten.



Wildekampseweg

4 Voetganger

Doel: Het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers, specifiek ouderen en mensen met een beperking.	Veilig, leefbaar en gezond	Bereikbaarheid in balans	Duurzaam en klimaatbestendig	mooie omgeving, slim ruimtegebruik
	✓			✓
	✓	✓		
	✓			
			✓	✓
	✓	✓		
	✓	✓		
We zorgen dat de hoofdlooproutes voor iedereen goed toegankelijk zijn.	✓			✓
De openbare ruimte moet voor mensen met een beperking toegankelijk zijn (Artikel 9 VN Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap).	✓	✓		
We zorgen dat op kruispunten voetgangers veilig kunnen oversteken.	✓			
We stimuleren Klompenpaden en recreatieve verbindingen, om het voetpadenstructuur fijnmaziger netwerk te creëren.			✓	✓
In de centra van Heerde en Wapenveld zijn de voetgangersvoorzieningen vrij van obstakels. (fietsenstallingen, reclame uitstallingen, terrassen etc.)	✓	✓		
De voetgangersverbindingen tussen de parkeervoorzieningen en de centrumgebieden van Heerde en Wapenveld zijn comfortabel en veilig.	✓	✓		

Elke verplaatsing begint en eindigt te voet. Lopen is daarnaast een aangename, gezonde en milieuvriendelijke vorm van mobiliteit. Bovendien kunnen veel mensen, zoals kinderen en ouderen, zich alleen op deze manier zelfstandig verplaatsen. Ouders met kinderwagens en mensen met een handicap, zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking, mensen met een rollator en scootmobiel, hebben behoefte aan voldoende ruimte op de stoep en duidelijk herkenbare, vlakke wandelroutes.

4.1 Wandelnetwerk

Er is vooralsnog geen vastgesteld hoofdwandelnetwerk. Wel hebben we zicht op de belangrijke bestemmingen die onderdeel moeten uitmaken van het wandelnetwerk. Het opstellen van een hoofdwandelnetwerk vormt een belangrijke actie in het uitvoeringsprogramma. Zodra het netwerk is opgesteld kan de kwaliteit van onze looppaden beoordeeld worden. We volgen daarbij de richtlijnen uit de CROW-publicatie 'Lopen loont', waarbij op diverse schaalniveaus wordt gezorgd voor samenhang, fijnmazigheid en veiligheid. Het doel is om een wandelnetwerk te creëren dat aansluit bij de behoeften van alle gebruikers, van gemeentelijk tot buurt- en straatniveau. Bij het samenstellen en beoordelen van het hoofdwandelnetwerk hanteren we de volgende uitgangspunten.

Verbondenheid

Op gemeentelijk en wijkniveau streven we naar gunstige randvoorwaarden voor lopen als vervoersmodaliteit. Dit omvat compacte kernen en het vermijden van grootschalige ontwikkelingen buiten de bestaande kom en wandelbereik van voorzieningen. Het wandelnetwerk omvat een hoofdnetwerk dat woongebieden verbindt met belangrijke bestemmingen, zonder onnodige omwegen. Speciale aandacht hebben we voor de aanlooproutes naar opstaphaltes van het openbaar vervoer.



Geschiktheid

Alle hoofdwandelroutes moeten toegankelijk zijn voor voetgangers van alle capaciteiten. We denken na over een onderhoudsplan met kwaliteitsniveaus om de begaanbaarheid van het hoofdwandelnetwerk te waarborgen. Daarnaast werken we met het project 'Toegankelijke stoepen – Waar trottoirs ophouden' aan een verbetering van de kwaliteit en toegankelijkheid van voetgangersvoorzieningen, met als doel een meer inclusieve en begaanbare openbare ruimte te realiseren.

Comfort

Op zowel gemeentelijk als wijkniveau bieden we voetgangers de keuze tussen directe routes door drukke gebieden en alternatieve routes door rustige zones, vrij van storend autoverkeer. Wandelroutes lopen liefst langs openbare ruimtes zoals buurtparken, speelplekken, groene zones en pleintjes van hoge kwaliteit. Bescherming tegen weersinvloeden en regelmatig onderhoud dragen bij aan het comfort van wandelaars. Binnen de gemeente Heerde willen we dat de wandelroutes in het wandelnetwerk voldoen aan de landelijke inrichtingseisen welke zijn opgesteld in de CROW-publicaties 'ASVV 2021', en 'Lopen loont – de voetganger in beleid, ontwerp en beheer'.

Leefbaarheid

Het wandelnetwerk stimuleert beweging, sociale interactie en ontmoetingen door het aanbieden van diverse en aantrekkelijke plekken. Goede verlichting en aantrekkelijke verblijfsplekken dragen bij aan een gevoel van veiligheid en sociale controle. Zowel op gemeentelijk niveau met recreatieve routes als op lokaal niveau met wandelpaden door rustige woonwijken, streven we naar een leefbare omgeving die uitnodigt tot wandelen.

Leesbaarheid

Wandelroutes zijn intuïtief en gemakkelijk te volgen zonder kaart, dankzij een herkenbare structuur en gebruik van natuurlijke grenzen of landmarks. Voldoende routeinformatie zoals bewegwijzering en plattegronden wordt verstrekt om wandelaars te begeleiden.

Verkeersveiligheid

We willen dat belangrijke functies en bestemmingen veilig bereikbaar zijn voor voetgangers, met veilige oversteekplaatsen op plaatsen waar wandelroutes wegen kruisen met veel en snel rijdend autoverkeer. In het ontwerp van voetgangersvoorzieningen is speciale aandacht voor de veiligheid van ouderen, kinderen en mensen met een handicap, met maatregelen om conflicten met ander verkeer te verminderen en goede zichtbaarheid en herkenbaarheid van oversteekplaatsen te garanderen. Bijvoorbeeld door Wandelroutes binnen de bebouwde kom door 30 km/h-gebieden te laten lopen

4.2 Richtlijnen bereikbaarheid voorzieningen

Voor voetgangers en gebruikers van rollators en rolstoelen is het belangrijk dat er goede voorzieningen zijn. Onze richtlijnen hiervoor zijn:

- We streven ernaar om binnen 30 en 50 km wegen in de bebouwde kom voor voetgangers een trottoir aanwezig te laten zijn.
- Waar looproutes een erftoegangswegen of gebiedsontsluitingsweg elkaar kruisen gebeurt dit met goede en duidelijke oversteekvoorzieningen.
- Looproutes beschikken over een duidelijk herkenbare ruimte voor de voetgangers.
- Looproutes zijn binnen de bebouwde kom: vlak verhard, voldoende breed en obstakelvrij.

Voetgangers willen we zoveel mogelijk faciliteren. Afhankelijk van de situatie, het gebruik en omgevingskenmerken wegen we af of een voorziening aan een zijde of aan weerszijden van de weg toegepast moet worden. Naast het aanwezig zijn van een trottoir is het ook belangrijk dat het

trottoir ook alleen gebruikt wordt om op te wandelen. Voertuigen horen niet geparkeerd te worden op het trottoir.

4.3 Oversteekplaatsen

Op een aantal plekken in het wegennet besteden we extra aandacht aan een veilige oversteekbaarheid voor voetgangers. Met een voetgangersoversteekplaats (zoals een zebrapad) kan men veiliger oversteken. Met de richtlijnen die we hieronder beschrijven, zorgen we voor een goed netwerk van voetpaden en stoepen.

Voor de toepassing van oversteekplaatsen hanteren we een aantal regels. Deze baseren we op landelijke richtlijnen. Voor het plaatsen van een zebra, moet aan de genoemde voorwaarde worden voldaan:

- Er is sprake van een drukke weg die voetgangers moeten oversteken (>4.000 motorvoertuigen/ etmaal, of >350 motorvoertuigen in een spitsuur).
- Er is sprake van een geconcentreerde en zichtbare looproute van voetgangers (meer dan 100 voetgangers tussen 7:00 en 19:00) die verspreid over de dag oversteken.
- Er is sprake van een veelgebruikte voetgangersroute (bijvoorbeeld bij scholen of voorzieningen).
- Er zijn gebruikers met een mobiliteitshandicap of is er sprake van een kwetsbare doelgroep.
- Op gebiedsontsluitingswegen is V85-snelheid¹ niet hoger dan 50km/u. Waar nodig ondersteunen we de oversteekplaats met maatregelen waarmee we weggebruikers er extra op attenderen.

Zebrapaden

Een weg doormiddel van een zebrapad oversteken is niet per definitie veilig. Zebrapaden die we aanleggen, voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor zebra's. In principe passen we zebrapaden alleen toe op gebiedsontsluitingswegen (30 of 50 km/uur). Binnen de 30 km zones (erftoegangswegen) is een zebra in beginsel niet gewenst, hier zou oversteken overal al veilig moeten kunnen. Er rijdt immers weinig verkeer en het verkeer dat er rijdt heeft een lage snelheid.

Een alternatief voor een zebrapad op plaatsen waar niet zoveel voetgangers passeren, is een middengeleider. Zo kunnen voetgangers, in twee fasen, toch veilig een drukker weg oversteken. Daar waar dat nodig is kunnen we een dergelijke oversteek aanvullen met bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen.

4.4 Uitritconstructies en kruispuntplateaus

Uitritconstructies en kruispuntplateaus geven we zo vorm dat de voetganger ook zonder hoogteverschil kan oversteken. Aandachtspunt hierbij is de geleiding van het verkeer. Bij grotere oppervlakten zonder hoogteverschil tussen rijbaan en stoep krijgt verkeer meer ruimte om te rijden. Bijvoorbeeld groenvoorzieningen of paaltjes kunnen het verkeer op het kruispunt begeleiden en zorgen dat mensen rustig rijden.

4.5 Toegankelijkheid en dementievriendelijk

Naast een goed netwerk van voetgangersvoorzieningen is de kwaliteit van deze voorzieningen ook erg belangrijk. Iedereen moet goed gebruik kunnen maken van de infrastructuur. Het is belangrijk dat bijvoorbeeld ouderen, mensen met fysieke of visuele beperkingen, mensen met verstandelijke beperkingen geen hinder ondervinden in het gebruik van de openbare ruimte.

¹ Om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weginrichting en de omgeving wordt de V85-regel gehanteerd. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden.

Er is meer aandacht nodig voor de groep ouderen die de komende jaren te maken krijgt met dementie. Onze inzet is dat deze ouderen zo lang mogelijk veilig in hun eigen huis blijven wonen en gebruik van de leefomgeving blijven maken. Bewustwording en begrip voor deze groep inwoners en het aanbrengen van (verkeers-) voorzieningen in de buitenruimte zijn aandachtspunten.

Bij herinrichtingen hebben we aandacht voor toegankelijkheid. We gebruiken hiervoor de Richtlijn toegankelijkheid van het CROW². De richtlijnen verschillen per type gebied. We hebben hier al aandacht voor en dat blijft zo. Ook gaan blijven we in gesprek met belangengroepen om met lokale kennis de wandelinfrastructuur beter toegankelijk te maken.

Artikel 9. Toegankelijkheid – VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap

Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden.

Deze maatregelen, die mede de identificatie en bestrijding van obstakels en barrières voor de toegankelijkheid omvatten, zijn onder andere van toepassing op:

- a. gebouwen, wegen, vervoer en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten, met inbegrip van scholen, huisvesting, medische voorzieningen en werkplekken;*
- b. informatie, communicatie en andere diensten, met inbegrip van elektronische diensten en nooddiensten, communicatie en andere diensten, met inbegrip van elektronische diensten en nooddiensten.*

² Denk aan uitgangspunten voor: de breedte, hoogte, draai/manoeuvrerruimte, rustmogelijkheden, loopoppervlak, valbeveiliging, sociale veiligheid en verlichting, trappen, hellingen, oversteekplaatsen, straatmeubilair en routegeleiding.

4.6 Acties thema voetganger

Toegankelijkheid van voetpaden vinden we belangrijk. We willen meer zicht op de aandachtlocaties en de benodigde verbeteringen. De komende periode gaan we aan de slag met het verkrijgen van deze inzichten. Op basis daarvan stellen we een verbeterprogramma op. Onze acties, onderverdeeld naar deelgebied uit de omgevingsvisie:

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hooqwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
Opstellen visie hoofdwandelnetwerk gemeente Heerde				✓			✓	✓
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bij nieuwbouwplannen streven we nadrukkelijk naar voldoende ruimte voor voetgangers; alleen de minimale maatvoering conform richtlijnen is niet voldoende							✓	✓
We inventariseren de mate van toegankelijkheid van de belangrijkste looproutes naar scholen, dorpscentra en overige publiek aantrekkende functies en of deze voldoen aan de Richtlijn Toegankelijkheid van de CROW				✓		✓	✓	✓
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
In kaart brengen looproutes binnen kleine kernen en onderzoek doen naar de behoefte en toevoegingen van trottoirs en kwalitatieve looproutes				✓			✓	✓
Inzetten op handhaving parkeren op trottoirs							✓	✓
Verkennen haalbaarheid en wenselijkheid verwijderen verkeerslichten op Brinklaan, Kamperweg en Eperweg		✓					✓	✓
Opstellen en uitvoering geven aan het project 'Toegankelijke stoepen – Waar trottoirs ophouden'				✓			✓	✓



5 Fiets

Doel: Het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto.	Veilig, leefbaar en gezond	Bereikbaarheid in balans	Duurzaam en klimaatbestendig	mooie omgeving, slim ruimtegebruik
We streven ernaar dat inwoners in 2030 vaker kiezen voor de fiets, vooral bij dagelijkse verplaatsingen binnen het dorp.		✓	✓	
We bevorderen veilige schoolomgevingen en -routes.	✓			
We streven ernaar dat de fiets binnen de bebouwde kom het snelste en comfortabelste vervoersmiddel is.		✓	✓	
We stemmen de primaire utilitaire hoofdfietsroutes buiten de bebouwde kom qua maatvoering en inrichting af op nieuwste kenmerken van het CROW.	✓	✓	✓	
We zorgen voor samenhangende, comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de kernen en naar de belangrijke bestemmingen buiten de gemeente.	✓	✓		
We stimuleren dat er bij de alle voorzieningen voldoende aantrekkelijke stallingsvoorzieningen zijn, dicht bij de ingang gelegen.	✓			✓
We zetten in op veilige kruispunten. Ook recreatieve fietsroutes kruisen gebiedsontsluitingswegen veilig.	✓	✓		

We hebben veel aandacht voor de fietser. Fietsen is gezond en ontspannend. Het is een schone manier van verplaatsen en per (e-)bike kan men grotere afstanden in kortere tijd afleggen dan te voet.

5.1 Visie

In de gemeente Heerde zetten we ons in om het fietsgebruik te stimuleren door het in stand houden en realiseren van veilige, comfortabele en snelle fietsverbindingen. Een fijnmazig fietsnetwerk zorgt ervoor dat fietsen binnen de bebouwde kom snel en aantrekkelijk is, waardoor de fiets een volwaardig alternatief wordt voor de auto. Het stimuleren van fietsgebruik draagt bij aan de duurzaamheid en leefbaarheid van onze gemeente. Minder autoverkeer betekent minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder geluidsoverlast en een veiligere leefomgeving. Door te investeren in fietsvoorzieningen, dragen we bij aan een gezonde, groene en leefbare gemeente Heerde.

Ons fietsnetwerk krijgt voortdurend aandacht om ervoor te zorgen dat het voldoet aan de geldende richtlijnen voor veiligheid en comfort. We richten ons op het verbeteren en vervolmaken van het netwerk bij onderhoudswerkzaamheden aan bestaande routes. Speciale aandacht gaat uit naar het creëren van doorlopende en obstakelvrije fietsroutes die fietsers snel naar hun bestemming brengen. Dit betekent bijvoorbeeld gescheiden fietspaden, obstakelvrije routes en goed verlichte fietsroutes.

Naast het verbeteren van het fietsnetwerk, richten we ons ook op het stallen van fietsen. We willen hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bij werklocaties en publiek aantrekkende functies zoals

scholen, winkels en sportvoorzieningen. Door deze voorzieningen dicht bij de ingang te plaatsen, maken we het makkelijk om de fiets te parkeren. Dit verhoogt niet alleen het gebruiksgemak, maar vermindert ook fietsdiefstal en -schade.

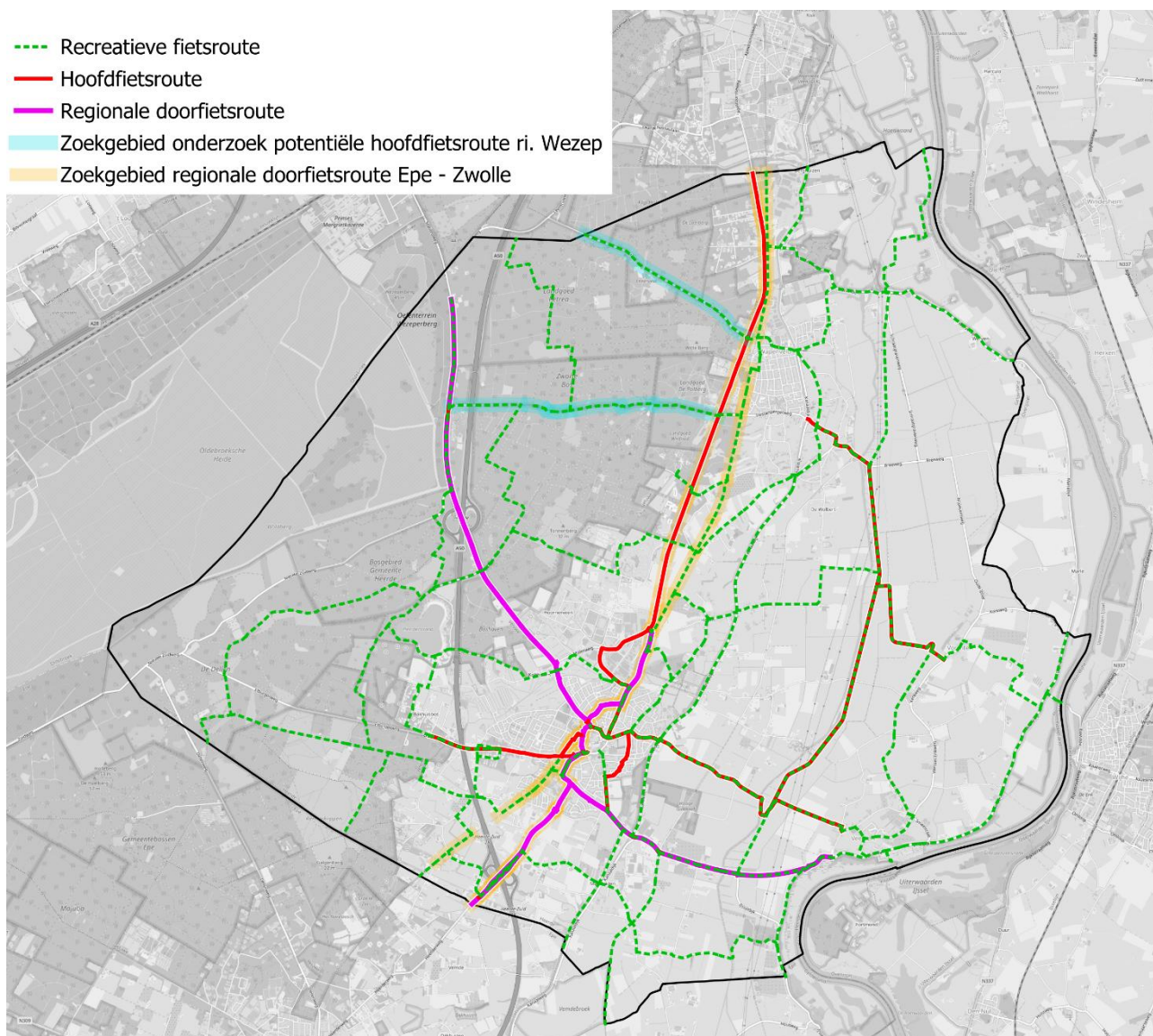
Gedragbeïnvloeding speelt een belangrijke rol in onze visie. We willen inwoners bewust maken van de voordelen van fietsen: het is leuk, gezond en draagt bij aan een betere leefomgeving. We promoten de voordelen van fietsen, zoals de positieve impact op gezondheid en productiviteit van werknemers. Fietsende werknemers zijn minder vaak ziek en voelen zich veelal productiever en in goede conditie. Bovendien tonen verschillende onderzoeken aan dat consumenten op de fiets meer besteden dan consumenten die met de auto komen, wat ook geldt voor het doen van boodschappen.

Onze plannen sluiten aan bij het landelijke 'Toekomstbeeld Fiets' van de Fietsersbond. Door samen te werken met regionale en nationale partners kunnen we innovatieve oplossingen implementeren die fietsgebruik nog aantrekkelijker maken. Denk aan doorfietsroutes, en deelfietsprogramma's die het gebruik van de fiets stimuleren.

Onze visie op fietsgebruik in Heerde is daarmee helder: we willen fietsen aantrekkelijker maken door te investeren in een veilig, comfortabel en snel fietsnetwerk, hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen en gedragsbeïnvloeding.

5.2 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van de gemeente Heerde omvat alle wegen en paden die we openstellen voor het fietsverkeer. We onderscheiden echter een aantal wegen en paden die fietsers intensief gebruiken. Deze kenmerken we als regionale hoofdfietsroute, hoofdfietsroute en recreatieve fietsroutes. Voor een groot deel vormen de (regionale) hoofdfietsroutes de verbindingswegen tussen de verschillende kernen. Deze worden aangevuld door de recreatieve fietsroutes, welke voor een groot deel onderdeel zijn van het knooppuntennetwerk. Het fietsnetwerk van Heerde is ondergebracht in figuur 5.

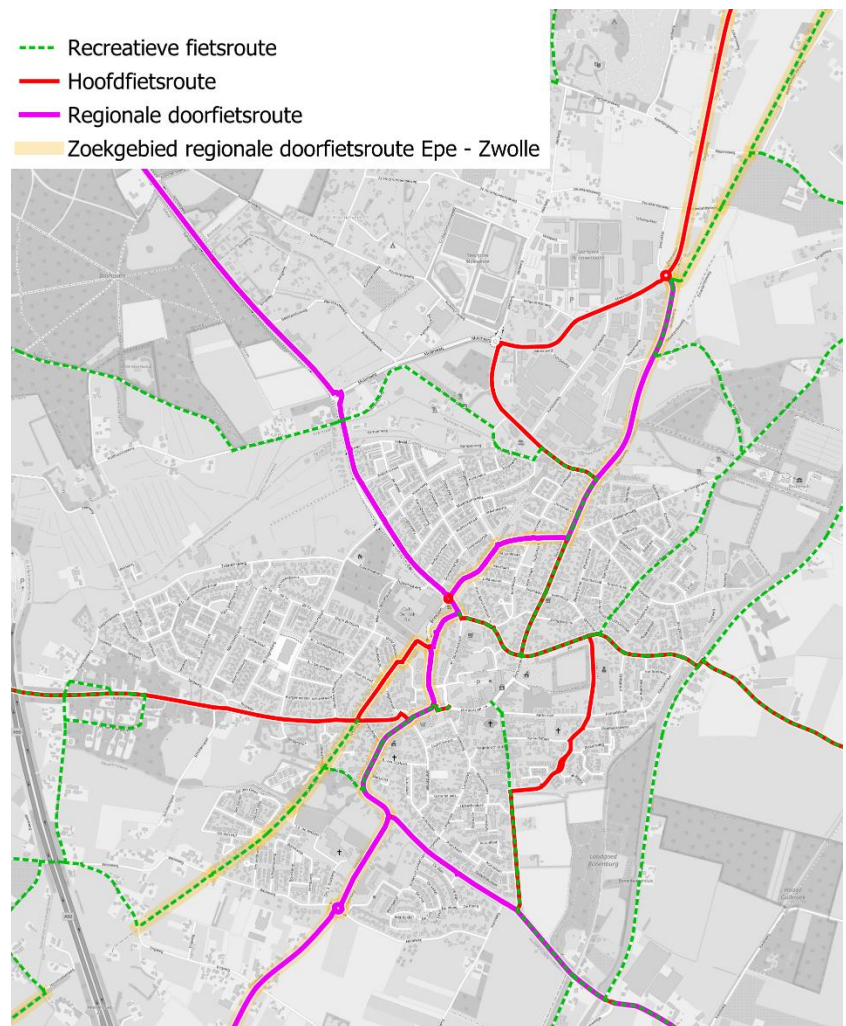


Figuur 5: Fietsnetwerk gemeente Heerde

Vanuit de provincie Gelderland is er veel aandacht voor fietsroutes voor langere afstanden. De zogeheten 'Doorfietsroutes'. Deze aantrekkelijk fietsverbindingen liggen tussen de grotere plaatsen en moeten een goed alternatief zijn voor de auto. Het creëren van een snelle fietsverbinding vanuit Apeldoorn richting Epe, Heerde, Hatterum en Zwolle helpt om het fietsgebruik in de regio te vergroten. Binnen de provincie hebben deze trajecten de aandacht, maar om uiteindelijk van een streep op de kaart naar een daadwerkelijke fietsverbinding te komen vraagt dit om een nauwe samenwerking met de provincie en ook het lobbyen en verkennen van de mogelijkheden. Wij hebben de opgave om binnen de gemeente het fietsnetwerk goed op orde te krijgen zodat we de doorfietsroute Epe – Zwolle (F50) hier naadloos op kunnen aansluiten.

5.2.1 Fietsnetwerk Heerde

In de kern Heerde komt de inrichting van de wegen al voor een groot deel overeen met het wensbeeld van de hoofdfietsstructuur. De verbindingen die zijn opgenomen als regionale hoofdfietsroutes zijn hoofdzakelijk ingericht als fietspad. En ook de lokale hoofdfietsroutes zijn minimaal voorzien van een fietsstrook. De hoofdfietsroutes eindigen bij het winkelgebied. Meer dan nu het geval is willen we dat er bij het naderen van een winkelgebied die aandacht wordt verlegd naar het stallen van de fiets. De doorgaande hoofdfietsroutes zelf lopen langs het gebied. Fietsen door de winkelgebieden blijft toegestaan. De Zwolseweg zal ook in de toekomst een overgang van fietspaden en fietsstroken bevatten. De komst van de regionale doorfietsroute vraagt wel dat er extra aandacht besteed zal moeten worden aan de route door de kern Heerde. Hier zal afhankelijk van de te kiezen route een afweging plaatsvinden over het in de voorrang leggen van de regionale doorfietsroute.



Verder zien wij de Elburgerweg en de aansluiting met de Dennenlaan als aandachtspunt. We willen dat hier een veilige oversteek voor fietsers wordt gerealiseerd en dat de snelheden van het gemotoriseerd verkeer op dit traject verder verlaagd worden. Dit zowel voor de verkeersveiligheid als het fietscomfort. Fietsers voelen zich hier kwetsbaar omdat ze op raar op de rijbaan komen. De rechtstanden lokt een hogere rijsnelheid uit voor het autoverkeer.

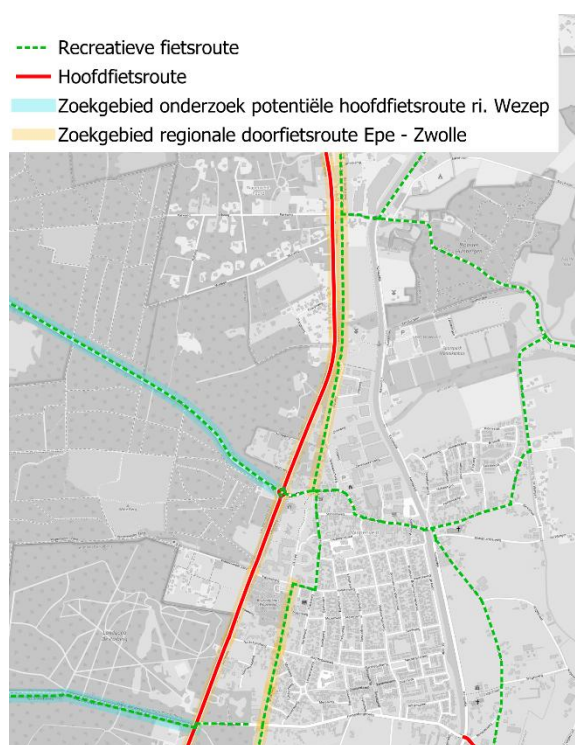
Figuur 6: Fietsnetwerk omgeving Heerde

5.2.2 Fietsnetwerk Wapenveld

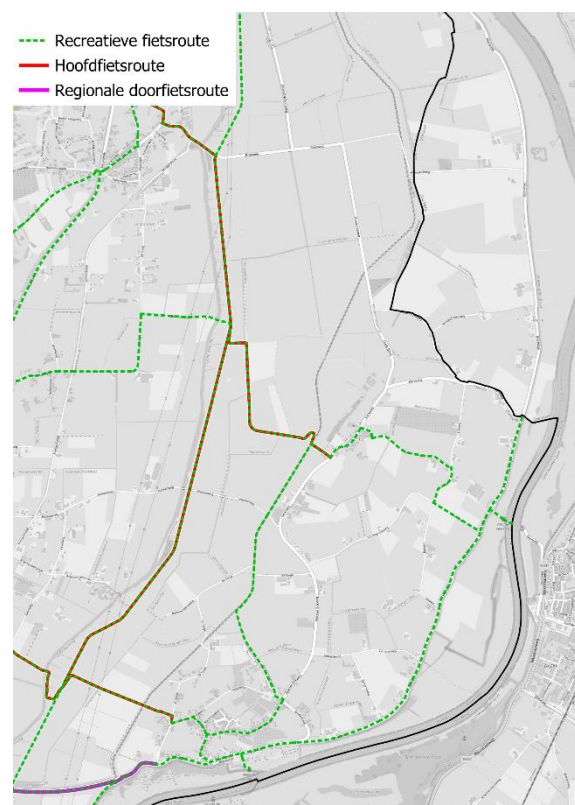
De kern Wapenveld ligt aan de toekomstige doorfietsroute F50 Apeldoorn – Zwolle. Er zijn nog 2 mogelijke tracés in onderzoek. Als gemeente hebben wij nog geen voorkeur voor een bepaald tracé. Wij willen de Dorpsraad van Wapenveld actief betrekken bij het maken van een afweging, maar zijn gelijktijdig ook afhankelijk van onze provinciale partners en buurgemeenten. Voorop staat dat de inwoners van Wapenveld ongeacht de route veel baat hebben aan een veilige en comfortabele fietsroute richting Heerde en Hattem. Voor de inwoners van Wapenveld is veilige route richting (station) Wezep belangrijk. De huidige route over de Wapenveldseweg heeft vooralsnog de status van recreatieve route. De komende periode willen wij verkennen of en welke route aangewezen kan worden als hoofdfietsroute. Dit betekent vervolgens ook dat wanneer een hoofdfietsroute wenselijk blijkt, voor deze route vastgesteld moet worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om er een volwaardige hoofdfietsroute van te maken.

5.2.3 Fietsnetwerk Veessen, Vorchten en Hoorn

Voor de kernen Veessen, Vorchten, Hoorn en het omliggende buitengebied zijn snelle en veilige verbindingen naar de voorzieningen in Wapenveld en Heerde belangrijk. De verbindingen zijn er wel maar er ontbreekt een volwaardige fietsvoorziening. Voor Veessen zien wij graag een verbinding met Heerde via een vrijliggende fietspad of fietsstraat waarbij ook de sociale veiligheid goed op orde is. Voor Hoorn richten we ons op de Vosbergerweg en Hogepad. In Vorchten richten we ons op de Ziebroekseweg en het westelijk gelegen vrijliggende fietspad op de dijk tussen Veessen en Wapenveld. De intensiteiten van het autoverkeer zijn hier laag waardoor aanvullende fietsvoorzieningen op wegvakniveau niet noodzakelijk zijn. Wel geldt hier wederom de noodzaak om de sociale veiligheid te borgen en is de verkeersveiligheid bij aansluitingen op drukkeren wegen een aandachtspunt.



Figuur 7: Fietsnetwerk omgeving Wapenveld



Figuur 8: Fietsnetwerk omgeving Veessen, Vorchten en Hoorn

5.3 Inrichting

Er zijn veel verschillende fietsen. Zowel qua snelheid als afmeting. Daarom vinden wij het belangrijk dat fietsers de ruimte krijgen. Hiervoor zijn 3 basis oplossingsrichtingen te benoemen:

- Fietspaden: solitaire, vrijliggende en aanliggende (fietspad met kleine tussenberm) fietspaden in twee richtingen bereden of in eenrichting bereden.
- Fietsstraten: wegen waarbij de fietsers prioriteit krijgen boven de auto; auto/landbouwvoertuig is te gast (bv. de Vicarielaan).
- Fietsstroken: door rode stroken, voorzien van fietssymbool en markering hebben fietsers een eigen gedeelte op de rijbaan. Nieuwe fietsstroken zijn minimaal 1,7 breed waardoor de fietser een meer prominente plek krijgt ten opzichte van de auto.

Een vierde type oplossing is de fietssuggestiestrook: Een in afwijkende kleur vormgegeven strook (niet rood) en zonder markering. De fietssuggestiestrook heeft echter geen juridische status. Om die reden willen we het gebruik van fietssuggestiestroken sterk ontmoedigen.

Het toepassen van fietsvoorzieningen is afhankelijk van de functie van de weg. We willen hierbij zoveel mogelijk massa- en snelheidsverschillen voorkomen. Voor onze gebiedsontsluitingswegen betekent dit dat vrijliggende fietspaden noodzakelijk zijn. Op erftoegangswegen passen we in principe geen fietsvoorzieningen toe. In bijzondere situaties denken we eventueel aan een inrichting als fietsstraat. Op GOW30 wegen is het uitgangspunt om vrijliggende fietspaden aan te brengen als hiervoor de ruimte beschikbaar is.

	Snelheid	Fietspaden	Fietsstraat	Fietsstrook	Fietsers op de rijbaan
Buiten de bebouwde kom					
Stroomweg	100	●	-	-	-
Gebiedsontsluitingsweg	80	●	-	-	-
Gebiedsontsluitingsweg	60	●			-
Erftoegangsweg 1	60	●	-	●	-
Erftoegangsweg 2	60	-	●	-	●
Binnen de bebouwde kom					
Gebiedsontsluitingsweg	50	●	-	-	-
Gebiedsontsluitingsweg	30	●	-	●	-
Erftoegangsweg	30	-	●	-	●

We vinden het belangrijk dat we voor het gehele netwerk vaststellen waar nog aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn. Daarom is het wenselijk om te onderzoeken op welke locaties dit het geval is en waar kansen liggen om de fietsveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren. Dit doen we door middel van een netwerkscan.



Fietsstraten

De gemeente Heerde streeft naar een veilig en comfortabel fietsnetwerk. Fietsstraten worden vaak aangedragen als mogelijke maatregel. Om de aanleg van fietsstraten effectief te realiseren, leggen we ten aanzien van het toepassen van fietsstraten de volgende voorwaarden vast:

1. **Verkeersdrukte:**

- o Fietsstraten worden toegepast op wegen waar het fietsverkeer significant is en de verkeersdrukte van gemotoriseerd verkeer relatief laag blijft. Het aantal motorvoertuigen mag niet meer dan 2.500 per etmaal bedragen. De omvang van het fietsverkeer moet hoger zijn dan de intensiteit van het autoverkeer. Daarmee is de dominantie van het fietsverkeer geborgd.

2. **Routefunctie:**

- o De weg dient een belangrijke verbindingroute te zijn voor fietsers, zoals schoolroutes, woon-werkverkeer, en recreatieve fietsroutes.

3. **Breedte van de Weg:**

- o De weg moet breed genoeg zijn om fietsers comfortabel te kunnen laten fietsen, met een minimale breedte van 4,5 meter. We sluiten aan bij de landelijke ontwerprichtlijnen voor fietsstraten.

4. **Samenhang met Omgevingsbeleid:**

- o De aanleg van een fietsstraat dient in lijn te zijn met het bredere mobiliteits- en omgevingsbeleid van de gemeente Heerde, zoals het bevorderen van duurzaamheid en het verminderen van autogebruik.

5. **Woonsfeer:**

- o Fietsstraten worden bij voorkeur aangelegd in woonwijken of gebieden waar de verkeersintensiteit van auto's laag is en de verblijfskwaliteit hoog.

Ten aanzien van de inrichting gelden de volgende basiseisen aangevuld met de landelijke ontwerprichtlijnen:

- Fietsstraten worden voorzien van rode wegdekmarkering om de prioriteit van fietsers aan te geven.
- Aan het begin en einde van de fietsstraat worden duidelijke verkeersborden geplaatst die aangeven dat de weg een fietsstraat is en dat gemotoriseerd verkeer 'te gast' is. Deze borden worden herhaald bij tussenliggende wegaansluitingen.
- De maximumsnelheid voor gemotoriseerd verkeer op fietsstraten is 30 km/h om de veiligheid van fietsers te waarborgen.
- Het wegdek van een fietsstraat dient egaal en vrij van obstakels te zijn. Bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van rood asfalt om de herkenbaarheid te vergroten.
- Er worden snelheidsremmende maatregelen getroffen zoals versmallingen, drempels en wegverspringingen om de snelheid van gemotoriseerd verkeer te beperken en de veiligheid van fietsers te verhogen. De maatregelen mogen het comfort voor het fietsverkeer niet wegnemen.
- Parkeren langs fietsstraten wordt waar mogelijk beperkt om obstakels voor fietsers te vermijden. Indien parkeren noodzakelijk is, worden duidelijke parkeerzones afgebakend.
- Aandacht voor goede verlichting.
- Waar mogelijk worden (lage) groene elementen toegevoegd om de leefbaarheid te verhogen en het comfort voor fietsers te vergroten.

5.4 Fietscomfort

Het verbeteren van het fietscomfort draagt in grote mate bij aan het verhogen van het gebruik van de fiets. Een goede inrichting van het fietsnetwerk en fietsroutes voldoet aan de volgende kenmerken:

- Fietspaden voeren we uit in asfaltverharding of beton en voldoen wat betreft breedte en inrichting aan de landelijk geldende richtlijnen;
- Hoofdfietsroutes liggen bij voorkeur in de voorrang. Echter, we vinden de veiligheid op de fietsroute belangrijker dan de voorrang van de fietsroute. In sommige situaties houden we de fietser daarom uit de voorrang;
- Daar waar hoofdfietsroutes en recreatieve fietsroutes samenvallen met woonstraten proberen we het aandeel autoverkeer beperkt te houden. Het parkeren regelen we op die manier dat fietsers zo min mogelijk hinder ervaren. Langsparkeren of parkeren op een centrale voorziening is bijvoorbeeld veiliger dan haaks parkeren.
- Op kruispunten en oversteekplaatsen zorgen we voor voldoende zicht van de automobilist op de fietsers.
- De bestaande fietsvoorzieningen onderhouden we goed. We voeren periodiek een onderzoek uit naar de kwaliteit van onze fietsvoorzieningen;
- We creëren meer ruimte voor de fiets. Ook als dat ten koste gaat van de auto en de doorstroming van autoverkeer (met uitzondering op gebiedsontsluitingswegen) Dit doen we bijvoorbeeld door het verbreden van fietsstroken;
- Bij onderhoud en reconstructies van wegen besteden we aandacht aan het comfort van de fietser en de uitstraling van de fietsroute;

5.5 Opkomst snelle fietsen

De opkomst van snelle fietsen zoals de speed pedelec en de elektrische fiets biedt kansen om de fietsbereikbaarheid te vergroten. Door de hogere snelheid kan dit voor verschillende forenzen een uitkomst bieden om de auto te laten staan en steden als Zwolle en Apeldoorn al fietsend te bereiken. We merken binnen de gemeente Heerde dat het aandeel van deze fietsen nog beperkt is, maar met de komst van de doorfietsroute F50 kan dit op termijn veranderen. De overlast die soms door deze snelle fietsen wordt veroorzaakt is hier nu nog zeer gering. Zodra het gebruik van snelle e-bikes verder toeneemt zijn er aanvullende maatregelen nodig om de verkeersveiligheid te blijven waarborgen. We houden de ontwikkeling als gemeente dan ook nauwlettend in de gaten.

5.6 Sociale veiligheid

Fietsroutes moeten niet alleen verkeersveilig maar ook sociaal veilig zijn. Het aanbrengen van openbare verlichting is daarbij een eerste vereiste. De routes moeten daarnaast door het gekozen tracé en de inrichting op alle momenten van de dag sociaal veilig aanvoelen. Doordat ledverlichting minder strooilicht met zich meeneemt is het bij vervanging van verlichting belangrijk dat er aandacht worden gegeven aan de afstelling, zodat weggedelen met fietsers en fietspaden voldoende worden verlicht. Vooral op wegen met vrijliggende fietspaden waarbij de openbare verlichting zowel de rijbaan als het fietspad verlicht, is dit een aandachtspunt. Binnen de bebouwde kom voorkomen we donkere onprettige hoeken langs een fietspad. Continuïteit in de route is belangrijk.

Vanuit het verkeersoogpunt is het wenselijk om hoofdfietsnetwerk zoals weergegeven in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** goed te verlichten. Maar hier spelen ook ecologische argumenten een rol. Daarom zetten we eerst in op goede verlichting op de hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom. En waar de mogelijk heden liggen buiten de kom breiden we onze verlichting uit. Het onderdeel sociale veiligheid zal in de netwerkscan worden meegenomen.

5.7 Stallingsmogelijkheden

Om het fietsen te stimuleren is het, naast een goede fietsinfrastructuur, belangrijk dat er voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden voor fietsen zijn bij de herkomst- en bestemmingslocaties; bij openbaar vervoer haltes, winkelcentra, toeristisch rustplaatsen, scholen en bij sportvoorzieningen. Fietsers stallen daar hun fiets zonder risico op diefstal of schade; dit is een van de voorwaarden voor daadwerkelijk gebruik van de fiets als alternatief voor de auto. We willen de kwaliteit van onze stallingsvoorzieningen de komende jaren gefaseerd beoordelen en verbeteren.

Bij nieuwe ontwikkelingen borgen we de beschikbaarheid van voldoende stallingsvoorzieningen door de kentallen uit de CROW-publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019 als uitgangspunt te nemen. Het parkeernomen voor fietsen moet integraal onderdeel zijn van het opstellen van een parkeerbalans. Voor de vormgevingseisen van parkeervoorzieningen volgen we de richtlijnen opgesteld door het CROW (Publicatie 291, Leidraad fietsparkeren) en het Normstellend Document Fietsparkeersystemen van de Stichting FietsParKeur. Dit keurmerk is opgesteld om de veiligheid en gemak van fietsenstalling te verbeteren. Wel vermelden we hierbij dat FietsParKeur het uitgangspunt is, maar dat het altijd maatwerk is qua inpasbaarheid en budgettaire mogelijkheden.

Extra fietsparkeerplekken en voorzieningen daar waar nodig

Het is belangrijk om niet alleen voldoende capaciteit te bieden voor fietsparkeerplekken, maar ook om deze op de juiste locaties en met de juiste voorzieningen aan te bieden. Goede parkeerplekken dragen bij aan een nette buitenruimte door het aantal los gestalde of rondslingerende fietsen te verminderen. In onze projecten integreren we fietsparkeren zoveel mogelijk. Bij herinrichting analyseren we zorgvuldig welke locaties extra fietsparkeerplekken nodig hebben, gebaseerd op herkomst en bestemmingslocaties. We monitoren het gebruik periodiek en plaatsen voorzieningen waar nodig.

Bij het kiezen van locaties voor fietsparkeerplekken houden we rekening met de volgende uitgangspunten. Stallingsvoorzieningen worden optimaal gebruikt als ze:

- Niet ver van de bestemming liggen (maximale loopafstand van 50 meter);
- Gesitueerd zijn aan de aanvoerroutes;
- Duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn;
- Qua vormgeving voldoen aan de wensen van de gebruiker.

We stellen ook eisen aan het type beugels/stallingen dat geplaatst wordt. Om verrommeling van fietsen in de dorpscentra tegen te gaan, wijzen we plekken aan waar fietsers hun fietsen geclusterd kunnen parkeren. Daarbij faciliteren we het parkeren van fietsen dicht bij winkels voor mensen die snel boodschappen willen doen.



5.8 Recreatief fietsgebruik

Een deel van de recreatieve fietsroutes valt samen met het hoofdfietsnetwerk. Onder het hoofdfietsnetwerk verstaan we de routes tussen woon-, werk- en winkelgebieden en routes naar bijvoorbeeld sportvoorzieningen. Als gemeente streven wij naar goed onderhouden, comfortabele en veilige fietsroutes. Daarnaast vinden we het belangrijk dat de routes passen binnen de landschappelijke kenmerken van het gebied.

Recreatieve routes vallen in de basis onder recreatie en toerisme. Wel is afstemming tussen de verschillende recreatieve routes en aansluitingen op de categorisering van het wegen en fietsnetwerk nodig. We beoordelen daarom de belangrijkste oversteeklocaties van recreatieve routes op veiligheid. Deze oversteeklocaties bevinden zich veelal buiten de bebouwde kom waar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoger is. Zien en gezien worden vinden we belangrijk.

5.9 Educatie, promotie en voorlichting

Naast verkeersveilige infrastructuur is het bevorderen van verkeersveilig gedrag een basisvereiste van ons beleid. Kinderen nemen op steeds latere leeftijd zelfstandig deel aan het verkeer, wat een gerichte aanpak vereist. Naast basisscholen is ook het voortgezet onderwijs een belangrijke doelgroep, waar onderwerpen als alcohol, scooters/fatbikes en pubergedrag aandacht behoeven vanwege verhoogde risico's. Ouderen nemen minder grote risico's, maar hun beheersing van de (elektrische) fiets neemt af met de jaren. Oudere fietsers vormen een groot deel van de gewonden in het verkeer.

Jaarlijks stelt de provincie Gelderland samen met de gemeente Heerde en andere gemeentes uit de regio een activiteitenprogramma voor verkeerseducatie op. Als gemeente faciliteren we verkeersexamens voor basisscholen en zetten we in op zowel regionale als lokale projecten in samenwerking met de Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, scholen, de politie, ouderenorganisaties en andere relevante partijen. Dit programma bereikt al veel risicogroepen. De komende jaren richten we ons specifiek op schoolgaande kinderen, ouderen, beheersing van de elektrische fiets (voor jong en oud) en de gevaren van smartphonegebruik op de fiets.

Stimuleren Gebruik (Elektrische) Fiets

De gemeente Heerde heeft veel potentie om het fietsgebruik verder te vergroten. We onderzoeken bij welke doelgroepen een toename in fietsgebruik mogelijk is als vervanging voor minder schone vormen van mobiliteit. Hiervoor zetten we in op een gericht en continu promotieprogramma. Onze aanpak voor fietspromotie is integraal en gebaseerd op maatschappelijke ontwikkelingen en relaties met andere beleidsvelden binnen de gemeente. Vanuit duurzaamheidsoogpunt promoten we de elektrische fiets, terwijl we vanuit sociaal klimaat inzetten op fietsen door groepen zoals gepensioneerden en recreanten. We ondersteunen de landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen'. Vanuit de link met gezondheid stimuleren we fietsgebruik bij scholen en (sport)verenigingen.

Om het gebruik van de (elektrische) fiets te stimuleren, communiceren wij actief. We maken duidelijk dat fietsen leuk, gezond, snel en goed voor de wereld is. We stimuleren het fietsgebruik op verschillende manieren:

1. **Samenwerken met initiatieven:** We sluiten aan bij regionale, provinciale en landelijke initiatieven, projecten of campagnes, en ondersteunen deze op lokaal niveau via onze eigen media (mensgericht).
2. **Faciliteren van voorzieningen:** We bieden incidentele communicatie en ondersteuning bij bijvoorbeeld het realiseren van oplaadpunten voor elektrische fietsen.
3. **Stimuleren van fietsgebruik bij basisscholen:** In samenwerking met scholen bevorderen we het gebruik van de fiets voor het halen en brengen van kinderen.

Met deze maatregelen op het gebied van educatie, promotie en voorlichting streven we naar een veiliger en actiever fietsgebruik binnen de gemeente Heerde, waarbij we inspelen op de specifieke behoeften van verschillende doelgroepen.

5.10 Acties thema fiets

Onze acties, onderverdeeld naar deelgebied uit de omgevingsvisie:

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
In samenwerking met de provincie en betrokken omliggende gemeenten verkennen we de realisatie van een comfortabele doorfietsverbinding (F50)		✓				✓	✓	✓
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Verkenning uitvoeren naar kwaliteit en ligging stallingsvoorzieningen publiek aantrekkende voorzieningen		✓				✓	✓	✓
Uitvoering geven aan het activiteitenprogramma voor verkeerseducatie in samenwerking met de provincie							✓	✓
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Onderzoek hoofdfietsroute Wapenveld - Wezep	✓						✓	✓
Onderzoek aansluiting fietsers Elburgerweg - Dennenlaan	✓	✓						
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓



6 Openbaar vervoer en deelmobiliteit

Doel: Het behouden van goede OV-verbindingen en het verbeteren van de overstapmogelijkheden met andere vervoerwijzen.	Veilig, leefbaar en gezond	Bereikbaarheid in balans	Duurzaam en klimaatbestendig	mooie omgeving, slim ruimtegebruik
We zorgen voor goede voor- en natransportmogelijkheden op OV-knooppunten/HUBS, bijvoorbeeld met deelmobiliteit.		✓	✓	
We streven naar hoogwaardige haltevoorzieningen.		✓	✓	
We werken mee aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer in de haarvaten van het systeem te verbeteren.	✓			
We streven ernaar OV betaalbaar te houden voor iedereen.		✓		
Wanneer nieuwe woonwijken worden ontwikkeld nabij huidige OV-routes, wordt hierbij een goede haltevoorziening gerealiseerd.		✓		

Het openbaar vervoer, en in het bijzonder de bus, vervult een zeer belangrijke sociaal-maatschappelijke functie voor de gemeente Heerde. Voor een deel van onze inwoners is het openbaar vervoer het enige vervoermiddel dat hen in staat stelt om zelfstandig en actief deel te nemen aan de samenleving. Het biedt niet alleen mobiliteit aan degenen die geen toegang hebben tot een auto, maar vormt ook een duurzaam alternatief voor privévervoer. Hierdoor draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare en inclusieve gemeente waar iedereen meetelt en kan meedoen.

De afgelopen jaren heeft het openbaar vervoer in Nederland te maken gehad met versoberingen. De Covid-19 pandemie zette het openbaar vervoer verder onder druk. De manier van werken veranderde, met een toename van thuiswerken en een grotere populariteit van de fiets en de auto. Ondanks deze landelijke trends en uitdagingen, is het vervoersaanbod in de gemeente Heerde niet verminderd.

Onze inzet voor een robuust en toegankelijk openbaar vervoersnetwerk blijft onverminderd groot. We blijven ons richten op het behoud en de verbetering van onze OV-verbindingen, zodat alle inwoners van Heerde kunnen profiteren van een betrouwbare en duurzame mobiliteitsoplossing.

6.1 Gesprekspartner van de provincie

Als gemeente Heerde vinden wij het belangrijk dat alle kernen binnen onze gemeente goed ontsloten zijn en blijven met het openbaar vervoer. Wij kijken daarom kritisch naar de kwaliteit van het aangeboden openbaar vervoer, omdat dit van groot belang is voor de mobiliteit en leefbaarheid van onze gemeenschap.

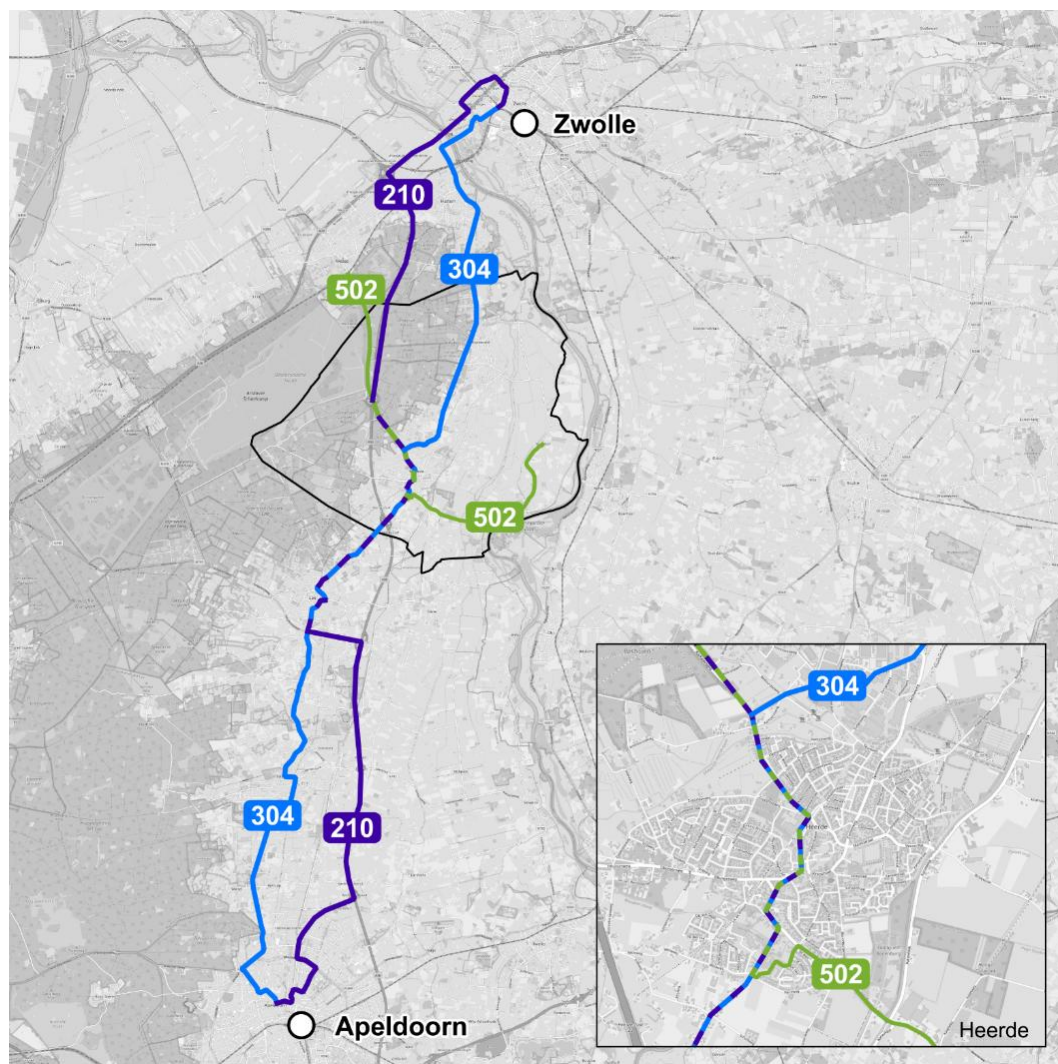
De provincie Gelderland is de concessieverlener op het grondgebied van de gemeente Heerde. Dit betekent dat zij primair verantwoordelijk is voor de routes, tarieven en frequenties van het

openbaar vervoer in onze regio. Hierdoor is de directe invloed van de gemeente Heerde op het OV-beleid beperkt. Echter, als gesprekspartner voor de provincie, net zoals andere Gelderse gemeenten, nemen wij een proactieve houding aan. Om ervoor te zorgen dat de provincie Gelderland ons tijdig weet te vinden en bij besluitvorming betreft, zoeken wij actief het overleg met hen op.

Wij voeren regelmatig gesprekken met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk. Dit blijft een belangrijk aandachtspunt en zorg voor ons, zodat wij kunnen waarborgen dat het openbaar vervoer in onze gemeente blijft voldoen aan de behoeften van onze inwoners.

6.2 OV-netwerk en inrichting

De gemeente Heerde is strategisch gelegen aan de OV-corridor tussen Zwolle en Apeldoorn. Deze verbinding biedt de inwoners van Heerde snelle en comfortabele reismogelijkheden naar beide steden en de tussenliggende kernen. Op deze corridor rijden drie buslijnen, waarvan twee lijnen in de gemeente Heerde halteren: snelRRReis 210 en comfortRRReis 304. Deze lijnen spelen een essentiële rol in het dagelijkse woon-werkverkeer, het bezoeken van onderwijsinstellingen, en het bereiken van diverse voorzieningen. Buurtbus 'buurtRRReis 502' is een aanvulling op deze buslijnen. Figuur 9 geeft de buslijnen in kaartvorm weer en figuur 10 geeft een overzicht van de karakteristieken van deze buslijnen en biedt inzicht in hun specificaties, waaronder routes, frequenties, en rijtijden.



Figuur 9: Kaart buslijnen gemeente Heerde

Lijnnummer	210		304	
Richting	Station Zwolle	Station Apeldoorn	Station Zwolle	Station Apeldoorn
Via	A50, Zwolle centrum	Epe, A50	Wapenveld, Hattem	Epe, Vaassen
Formule	snelRRReis	snelRRReis	comfortRRReis	comfortRRReis
Aantal	27 x	23 x	48 x	48 x
Eerste vertrek*	6:07 u	5:53 u	6:05 u	6:03 u
Laatste vertrek*	18:35 u	18:16 u	23:05 u	22:48 u
Min frequentie	1 x p/u	1 x p/u	2 x p/u	2 x p/u
Max frequentie	4 x p/u	2 x p/u	6 x p/u	4 x p/u
Min rijtijd*	31 min	45 min	32 min	40 min
Max rijtijd*	33 min	56 min	38 min	50 min
Lengte*	19,6 km	27,7 km	17,2 km	25,3 km
Gem snelheid	35,6 - 37,9 km p/u	29,7 - 36,9 km p/u	27,2 - 32,3 km p/u	30,4 - 38,0 km p/u

*vanuit Heerde Centrum (Brinklaan)

Figuur 10: Karakteristieken buslijnen gemeente Heerde

De gemeente Heerde heeft een bovengemiddeld aanbod aan openbaar vervoer met 146 vertrekkende bussen per werkdag richting Zwolle en Apeldoorn. Van 's ochtends vroeg (5:53 uur) tot 's avonds laat (23:05 uur) kunnen onze inwoners gebruikmaken van deze bussen. Deze uitgebreide dienstregeling is het gevolg van de gunstige ligging van Heerde aan de OV-corridor tussen deze steden. In vergelijkbare gemeenten van onze omvang en stedelijkheidsgraad is het aanbod van openbaar busvervoer minder uitgebreid.

Hoewel de huidige frequentie van de buslijnen voldoet aan de behoeften van onze inwoners, zien we ruimte voor verbetering in de rijtijd en gemiddelde snelheid van de bussen. Momenteel is de auto zowel naar Zwolle als naar Apeldoorn tot wel de helft sneller. Dit verschil vraagt om aandacht en oplossingen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. De verwachting is ook dat Zwolle en Apeldoorn maatregelen gaan nemen om het autoverkeer in het centrum te verminderen.

Een andere uitdaging binnen de gemeente Heerde is de afstand tussen bushaltes en woningen, vooral in noordoost en west Heerde, waar deze afstand kan oplopen tot een kilometer. Hoewel het verleggen van buslijn 304 van de Kamperweg naar de Zwolseweg overwogen kan worden om noordoost Heerde beter te bedienen, is dit niet wenselijk gezien de huidige verkeersinfrastructuur en bestaande verkeersveiligheidskwesties.

Bij nieuwe woningbouwprojecten van meer dan 100 woningen is het belangrijk om vooraf te kijken naar de bereikbaarheid en toegankelijkheid van bushaltes. We willen ervoor zorgen dat nieuwe wijken goed toegankelijk zijn met het openbaar vervoer. Dit is vooral van belang in gebieden waar al OV-lijnen aanwezig zijn, wat benadrukt dat de nabijheid van bushaltes een cruciale factor is bij het plannen van nieuwe bouwprojecten.

6.3 Aanvullend vervoer

Met aanvullende vervoersdiensten streven wij ernaar om mobiliteit voor alle inwoners van Gemeente Heerde toegankelijk en efficiënt te maken. Door een combinatie van buurtbussen, haltetaxi's en doelgroepenvervoer zorgen we ervoor dat niemand buitenspel staat als het gaat om bereikbaarheid en mobiliteit. Onze samenwerking met vrijwilligers, provinciale partners en vervoersorganisaties staat centraal in het waarborgen van deze belangrijke diensten voor nu en in de toekomst.

6.3.1 Buurtbus

In ons streven naar een goed ontsloten gemeente vinden wij het essentieel dat alle kernen optimaal bereikbaar zijn. De buurtbus 'buurtRRReis 502' speelt hierbij een rol als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Deze buurtbus biedt 11 ritten per werkdag tussen Vorchten, Veessen, Heerde en Wezep, met een frequentie van 6 ritten op zaterdag. Geëxploiteerd door vrijwilligers, biedt de buurtbus ook toegang aan rolstoelgebruikers. Om de bereikbaarheid van Vorchten en Veessen te waarborgen, is het behoud van deze service van groot belang. Daarnaast kan de verbinding met Wezep in de toekomst een bredere rol spelen in de regionale ontwikkeling. Hierbij wordt ingezet op het geleiden van bezoekers van de Veluwe naar de IJsselvallei, waarmee de buurtbus bijdraagt aan een betere spreiding van bezoekers en versterking van het toerisme in de regio. Wij blijven in nauwe samenwerking met de provincie streven naar voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van deze dienst.

6.3.2 Deeltaxivervoer

Vanaf medio april 2022 bieden wij deeltaxivervoer aan onder de naam haltetaxiRRReis, als integraal onderdeel van het openbaar vervoer in Gelderland. Deze service dient voornamelijk als voor- en natransport voor reizigers die geen gebruik kunnen maken van regulier OV, zoals op locaties en tijden waar geen bus of trein beschikbaar is. HaltetaxiRRReis verzorgt ritten tot 15 kilometer vanaf hubs zoals treinstation Wezep en busknooppunten, evenals halte-tot-halte vervoer in gebieden zonder reguliere OV-verbinding. Reizigers kunnen ritten boeken op basis van vertrek- en aankomsttijd, met notificaties over ophaaltijden. Deze dienst staat open voor alle reizigers, inclusief rolstoelgebruikers, hoewel de kosten iets hoger zijn dan bij regulier OV.

6.3.3 Doelgroepenvervoer

Ons doel is om zoveel mogelijk inwoners in staat te stellen hun mobiliteit zelf te organiseren, met ondersteuning van diverse vormen van openbaar vervoer zoals trein, streekbus en buurtbus. Voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen, biedt de gemeente maatwerkoplossingen, veelal in de vorm van gesloten collectief vervoer. PlusOV voert het doelgroepenvervoer uit in samenwerking met een aantal omliggende gemeenten, waaronder jeugdwetvervoer, vervoer voor dagbesteding, leerlingenvervoer en WMO-vervoer. De coördinatie en ondersteuning hiervan vallen onder het Sociaal Domein van de gemeente Heerde.

6.4 Haltevoorzieningen en mobiliteitshubs

Door te investeren in toegankelijke haltevoorzieningen en het in samenwerking met de provincie Gelderland versterken van mobiliteitshubs zoals Transferium Horsthoek, bouwen we aan een toekomstbestendig OV in de gemeente Heerde.

6.4.1 Haltevoorzieningen

Niet alle bushaltes in Gemeente Heerde voldoen momenteel aan de huidige landelijke richtlijnen voor toegankelijke haltevoorzieningen. Als gemeente zetten wij ons in om deze situatie te verbeteren in samenwerking met gehandicaptenplatforms. Ons doel is om haltes inclusiever te maken, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn. Het provinciale halteboek gebruiken we hierbij als hulpmiddel.



We streven naar halteperrons op de juiste hoogte, zodat in- en uitstappen gemakkelijker wordt. Ook besteden we aandacht aan de bereikbaarheid van de haltes, met logische en obstakelvrije looproutes. Door deze verbeteringen willen we de gebruiksvriendelijkheid van het openbaar vervoer vergroten en de drempel verlagen voor alle reizigers, inclusief mensen met beperkte mobiliteit.

6.4.2 Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs spelen een cruciale rol in het bevorderen van duurzame vervoerswijzen en het optimaliseren van de mobiliteit in onze gemeente. Deze hubs hebben diverse functies die bijdragen aan een efficiënter transportsysteem:

- **Overstapfaciliteiten:** Mobiliteitshubs maken overstappen tussen verschillende vervoersmiddelen gemakkelijker. Dit ondersteunt multimodaal personen- en goederenvervoer, waarbij reizigers naadloos kunnen schakelen tussen bijvoorbeeld bus, trein, fiets of deelauto.
- **Vervoersstromen bundelen:** Door vervoersstromen te bundelen bij mobiliteitshubs, kunnen we efficiënter omgaan met de infrastructuur en het gebruik van vervoersmiddelen optimaliseren. Dit draagt bij aan een betere benutting van capaciteit en vermindering van verkeersdruk.
- **Faciliteren van deelmobiliteit:** Mobiliteitshubs zijn ideale locaties voor deelmobiliteitsopties zoals deelfietsen, deelauto's en mogelijk in de toekomst andere vormen van gedeeld vervoer. Dit stimuleert duurzame keuzes en vermindert de afhankelijkheid van individueel autobezit.
- **Elektrificatie van vervoer:** Door bij mobiliteitshubs faciliteiten te bieden voor elektrische voertuigen en laadinfrastructuur, dragen we bij aan de verduurzaming van het vervoer in onze gemeente.

Transferium Horsthoek

Momenteel fungeert Transferium Horsthoek al als een hub, maar het gebruik ervan door inwoners van Heerde is nog beperkt. Regionaal wordt echter ingezet op het versterken en verbeteren van deze hub. Dit biedt niet alleen kansen om de verkeers- en parkeerdruk in Zwolle te verlichten, maar ook om het gebruik van duurzame vervoerswijzen te bevorderen onder onze inwoners. We streven ernaar om samen met de provincie Gelderland het Transferium Horsthoek uit te breiden met meer deilvervoermogelijkheden en faciliteiten, zodat het een aantrekkelijke en efficiënte schakel wordt in ons mobiliteitsnetwerk. Dit willen we in interregionaal verband bewerkstelligen.

6.5 Deelmobiliteit en nieuwe vormen van vervoer

Met een focus op deelmobiliteit, nieuwe vormen van vervoer en Smart Mobility willen we als gemeente Heerde vooruitstrevend zijn in het optimaliseren van onze mobiliteitsoplossingen. Door samen te werken met lokale partners, ondernemers en regionale initiatieven streven we ernaar om een duurzaam, toegankelijk en efficiënt mobiliteitsnetwerk te creëren dat tegemoetkomt aan de diversiteit aan behoeften van onze gemeenschap.

6.5.1 Deelmobiliteit

De gemeente Heerde faciliteert initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. Een belangrijk aspect hiervan is het ondersteunen van elektrische deelauto's in verschillende kernen, als alternatief voor het bezit van een tweede auto of om medebewoners zonder eigen vervoer te kunnen helpen.

Het delen van een auto leidt tot aanzienlijk minder autoritten, omdat mensen vaker kiezen voor openbaar vervoer, fietsen of lopen. Dit draagt bij aan een vermindering van autogebruik en -bezit,



wat gunstig is voor het milieu en de leefbaarheid van onze gemeente. Naast de deelauto willen we deelmobiliteit ook bevorderen door bijvoorbeeld de plaatsing van deelfietsen, zoals OV-fietsen, vooral bij strategische locaties zoals Transferium Horsthoek.

Momenteel beschikt Transferium Horsthoek over 12 Deelfiets Nederland deelfietsen, maar het gebruik hiervan blijft achter bij de verwachtingen. We zien potentie in deelmobiliteit via deelfietsen, mits geïntegreerd in een goed functionerend landelijk systeem met gebruiksgemak zoals één app voor alle deelvervoer. Het is ook wenselijk om verdeelpunten voor deelfietsen te hebben in de grotere kernen waar het openbaar vervoer frequent langskomt.

6.5.2 Nieuwe vormen van vervoer

De gemeente Heerde staat open voor nieuwe vormen van gezamenlijk vervoer die ontstaan vanuit de samenleving of via ondernemers. Indien nodig kan de gemeente faciliteren door bijvoorbeeld het instellen van parkeerplaatsen via een verkeersbesluit. Hiermee streven we naar het behouden van een adequaat systeem van openbaar en collectief doelgroepenvervoer, dat voldoet aan de behoeften van onze inwoners.

6.5.3 Smart Mobility

Op het gebied van Smart Mobility zijn er voortdurend nieuwe ontwikkelingen die de mobiliteit kunnen verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn Mobility as a Service (MaaS), verbeterde informatievoorziening, mobiliteitsmanagement en gedragsverandering. Hoewel de gemeente Heerde momenteel nog weinig ontwikkelingen heeft op het gebied van Smart Mobility, streven we ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen. Door innovaties in Smart Mobility te omarmen, kunnen we onze mobiliteitsdiensten efficiënter maken en beter afstemmen op de behoeften van onze inwoners.



6.6 Acties thema OV

Onze acties, onderverdeeld naar deelgebied uit de omgevingsvisie:

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bij de realisatie van nieuwe woningbouwprojecten van meer dan 100 woningen vooraf kijken naar de bereikbaarheid van bushaltes							✓	✓
In samenwerking met de provincie streven naar het waarborgen van voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van de buurtbus	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Verkennen mogelijkheden om Transferium Horsthoek uit te breiden met meer deelvervoermogelijkheden en faciliteiten		✓						
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

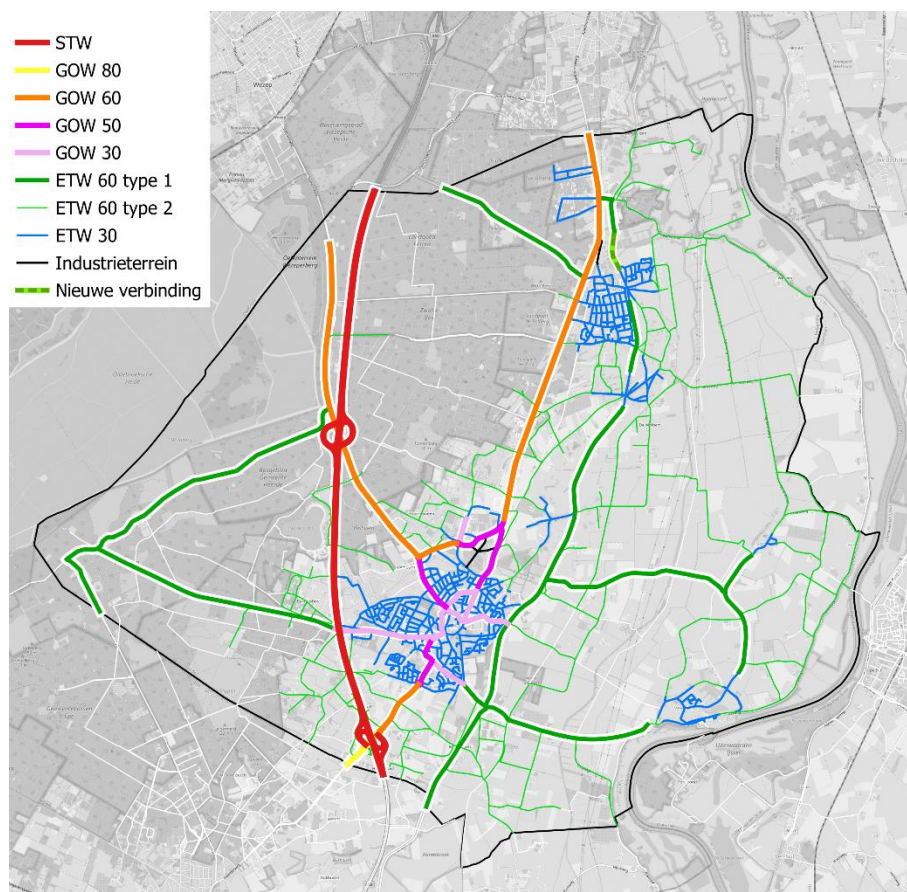




7 Personenauto

Doel: Het behouden van een goede bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer en het voorkomen van parkeerhinder.	Veilig, leefbaar en gezond	Bereikbaarheid in balans	Duurzaam en klimaatbestendig	mooie omgeving, slim ruimtegebruik
We hanteren een risico gestuurde aanpak volgens de principes van Duurzaam Veilig. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico's krijgen prioriteit. Wegen richten we herkenbaar in op het gewenste snelheidsbeeld.	✓			
We zorgen ervoor dat de doorstroming op de hoofdwegen goed is en ontmoedigen het doorgaand verkeer door kernen. Daar waar knelpunten zich voordoen, werken we aan een oplossing.	✓	✓		
We hanteren een maximumsnelheid van 30 km/u in de kom als de standaard. Bij hogere maximale snelheden in de kom zorgen we voor goede fietsvoorzieningen.	✓		✓	✓
We faciliteren stiller en schoner gemotoriseerd verkeer. Het aantal oplaadpunten neemt toe en mogelijkheden voor autodelen moedigen we aan.	✓	✓	✓	
In het centrumgebied van Heerde en Wapenveld staat verblijven staat centraal; waar mogelijk streven we naar een autoluwe omgeving.	✓	✓		
We gaan bestaande parkeerplaatsen optimaal benutten. We zorgen bijvoorbeeld voor goede verwijzingen, mogelijkheid voor dubbelgebruik (bewoners 's avonds en bezoekers overdag).	✓	✓	✓	✓
In woonwijken met een hoge parkeerdruk zoeken we naar duurzame alternatieven om de parkeerdruk te laten afnemen.		✓	✓	
Wij hanteren het STOP principe. Dit houdt in dat er geaccepteerd wordt dat auto's een langere reistijd/afstand hebben en voorzieningen lopend en fietsend makkelijker en sneller te bereiken zijn.	✓	✓	✓	✓
Bij nieuwe ontwikkelingen vindt parkeren niet per se direct nabij de woning plaats. Het uitgangspunt dat parkeren op acceptabele loopafstand plaatsvindt.			✓	✓

Kleinere kernen zijn vaak afhankelijk van voorzieningen in onze grotere kernen (Heerde en Wapenveld). Daarnaast zijn inwoners van onze gemeente voor diverse voorzieningen afhankelijk van de grote steden die verder gelegen zijn. Bijvoorbeeld Zwolle, Apeldoorn of Deventer. De aard van ons gebied heeft dan ook als gevolg dat de (elektrische) auto een belangrijk vervoersmiddel is en naar verwachting ook blijft. Een goede bereikbaarheid voor verplaatsingen met de auto is dan ook belangrijk. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van werken en logistiek naar de omliggende gemeenten. Gelijktijdig is het voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid wel wenselijk dat we daar waar mogelijk van alternatieve vervoerswijzen gebruik maken. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we de autobereikbaarheid van de gemeente Heerde goed willen houden.



Figuur 11: Visie op de wegcategorisering gemeente Heerde

7.1 Visie op de wegcategorisering

Met het gecategoriseerde wegennet, zoals afgebeeld in figuur 11 geeft de gemeente Heerde haar visie op het wegennet weer. Deze categorisering vormt het vertrekpunt voor het nemen van maatregelen op een weg en in de omgeving. Het dient als hulpmiddel om, gezien de diversiteit aan verkeer- en omgevingsinvloeden, een weloverwogen keuze te maken voor de meest geschikte opbouw en inrichting van het wegennet. Hierdoor wordt het wegennet herkenbaar en veilig voor alle weggebruikers. Het proces dat tot deze categorisering heeft geleid, staat beschreven in bijlage IV.

In de basis onderscheiden we drie typen wegen:

- Stroomweg
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW)
- Erftoegangsweg (ETW)

Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het verbinden en ontsluiten van het autoverkeer, terwijl erftoegangswegen zich richten op het verblijven en uitwisselen van al het verkeer. De A50, Eperweg, Kamperweg, Molenweg, Groteweg en Molenweg (Wapenveld) vormen gezamenlijk de dragers van het netwerk. Hierin bundelen we de stromen gemotoriseerd verkeer van en naar onze kernen. Er is in het huidige netwerk geen sprake van structureel regionaal (sluip)verkeer door onze gemeente. Het verkeer dat via de A50 de gemeente in- of uitrijdt heeft grotendeels een herkomst of bestemming binnen de gemeente.

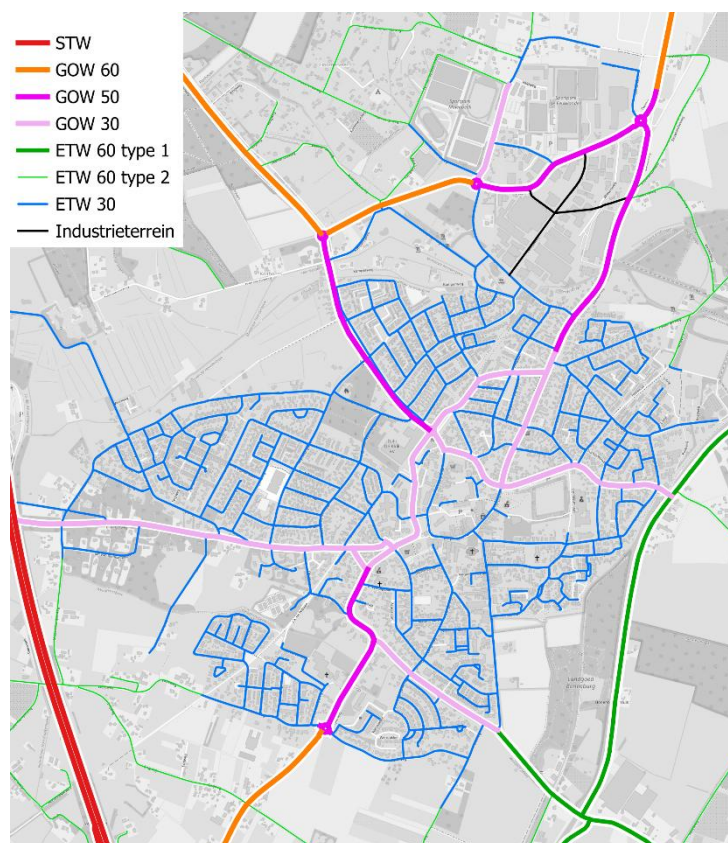
De afstand vanaf de A50 naar de hoofdkernen is zeer beperkt. Wegen met een snelheid van 80 km/uur zijn binnen de gehele gemeente verkeerskundig niet noodzakelijk. De ambitie is om onze gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom vorm te geven voor een snelheid van maximaal 60 km/uur. Wel komt er onderscheidt tussen GOW en ETW.

De wegen in het gebied aangrenzend aan deze wegen wordt enkel gebruikt door (inter)lokaalverkeer van en naar de verschillende kernen zoals Veessen, Vorchten en Hoorn. De verbindende wegen binnen de kom merken we indien de omgevingskenmerken het toelaten aan als GOW30. We constateren dat dit netwerk van hoofdwegen geen noemenswaardige knelpunten laat zien in de verkeersafwikkeling. Ook de voorgenomen ruimtelijke woningbouwontwikkeling aan de zuidzijde van Heerde kan opgevangen worden door de huidige infrastructuur. Er zijn geen grootschalige capaciteitsuitbreidingen noodzakelijk en er lopen ook geen onderzoeken naar nieuwe verbindingen voor het gemotoriseerd verkeer. Wel zijn er onderzoeken naar het afwaarderen van wegen. Vooral de Elburgerweg en de Zuidweg. Er is al door het bestuur aangegeven dat deze in ieder geval niet meer toegankelijk worden voor vrachtverkeer. Andere functies van deze weg worden samen met Epe nog onderzocht. De vraag is ook of dit de juiste kwalificatie voor deze weg is gelet op de natuurbelangen en de recreatiebelangen. Een aandachtspunt wordt gevormd door de verbindingen van Heerde naar Wapenveld. Op de Groteweg tussen Heerde en Wapenveld is de snelheid teruggebracht naar 60 km/uur. Er zijn signalen dat een deel van het verkeer na de snelheidsverlaging ervoor kiest om vaker via de Wapenvelderkerkweg of Kanaaldijk te rijden. Dit effect moet onderzocht worden en er kunnen eventueel mitigerende maatregelen getroffen worden.

7.1.1 Heerde

De grootste kern met de meeste inwoners in de gemeente is Heerde. De hoofdstructuur van Heerde wordt gevormd door de Eperweg, Brinklaan, Kamperweg, Molenweg en Zwolseweg. Voor de kern Heerde is het uitgangspunt om te streven naar een zo groot mogelijk verblijfsgebied waar een snelheidsregime van 30 km/uur geldt. Hiermee willen we de oversteekbaarheid van de hoofdstructuur verbeteren en zorgen voor veiligere fietsroutes. De snelheid van 30 km/uur moet wel geloofwaardig zijn. Een geloofwaardige lage snelheid is afhankelijk van omgevingskenmerken (dichtheid en ligging van bebouwing en nabijheid van het centrum) en wegkenmerken (zoals het al dan niet aanwezig zijn van een vrijliggende fietspad).

Concreet betekent dit dat bij het binnen rijden van de kom vanaf de Eperweg, Kamperweg of Groteweg/Zwolseweg, de snelheid over een afstand van 700 á 800 meter verlaagd wordt naar 50 km/uur en daarna overgaat naar 30 km/uur. Rondom het centrum van Heerde zijn dus ook de Brinklaan, Wilhelminalaan, Soerelseweg en delen van de Zwolseweg, Elburgerweg en Keuterstraat 30 km/uur. Deze wegen worden in de huidige situatie nog als 50 km/uur weg aangemerkt, maar krijgen een inrichting als GOW 30. Aangezien ze worden aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg (GOW) wordt de doorstroming op deze wegen nog steeds geborgd, maar gelijktijdig willen we dat het gemotoriseerd verkeer wel rustiger door het gebied rijdt. De overige wegen worden allemaal aangemerkt als erftoegangsweg. Hier staat het verblijven centraal en wordt een lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer nagestreefd.



Figuur 12: Wegencategorisering kern Heerde

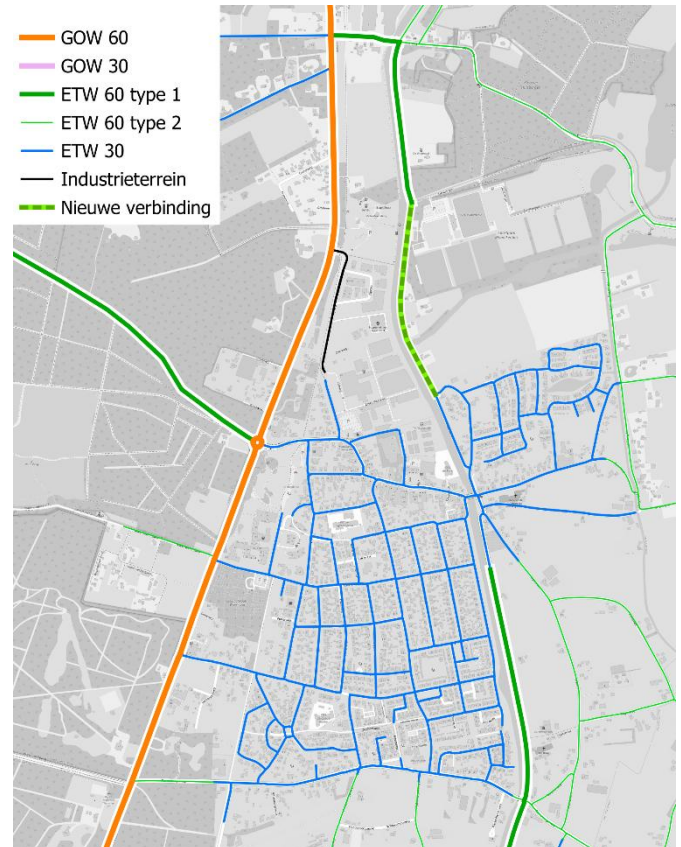
7.1.2 Wapenveld

Richting Heerde en Hattem fungeert de Groteweg als gebiedsontsluitingsweg. Op deze relaties zitten de grootste verkeersstromen van en naar Wapenveld. De Molenweg is voor de inwoners van Wapenveld tevens een belangrijke verbinding naar de A28 en A50. We houden deze verbinding in stand.

Zodra de kern binnengereden wordt daalt de snelheid naar 30 km/uur. Belangrijks is om op de verschillende straten in Wapenveld op termijn ook te zorgen voor een geloofwaardige snelheid van 30 km/uur. Delen van straten zoals de Nachtegaalweg, Flessenbergweg, Wildekampseweg dwingen met hun weginrichting nog geen geloofwaardige snelheid van 30 km/uur af.

7.1.3 Veessen

De kern Veessen is voor haar bereikbaarheid sterk afhankelijk van de verbinding IJsseldijk-Kerkdijk, Keuterstraat en Eperweg. De route IJsseldijk, Kerkdijk, Keuterstraat is aangewezen als erftoegangsweg type 1 (ETW 1) met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Hiermee is de kern zorgvuldig verbonden met de overige kernen en het bovenlokale wegennet. Op deze erftoegangswegen type 1 onderkennen we dat zij een verbindende functie hebben, maar gelijktijdig zijn we van mening dat de doorstroming op deze wegen geen hoofdprioriteit heeft. We streven hier dus gematigde snelheden na. Binnen de kom van Veessen wordt de snelheid teruggebracht naar 30 km/uur. Hogere snelheden zijn niet gewenst. Onderzocht moet worden of de bebouwde kom grens verlegd moet worden om tot een geloofwaardig snelheidsbeeld te komen.



Figuur 13: Wegencategorisering Wapenveld



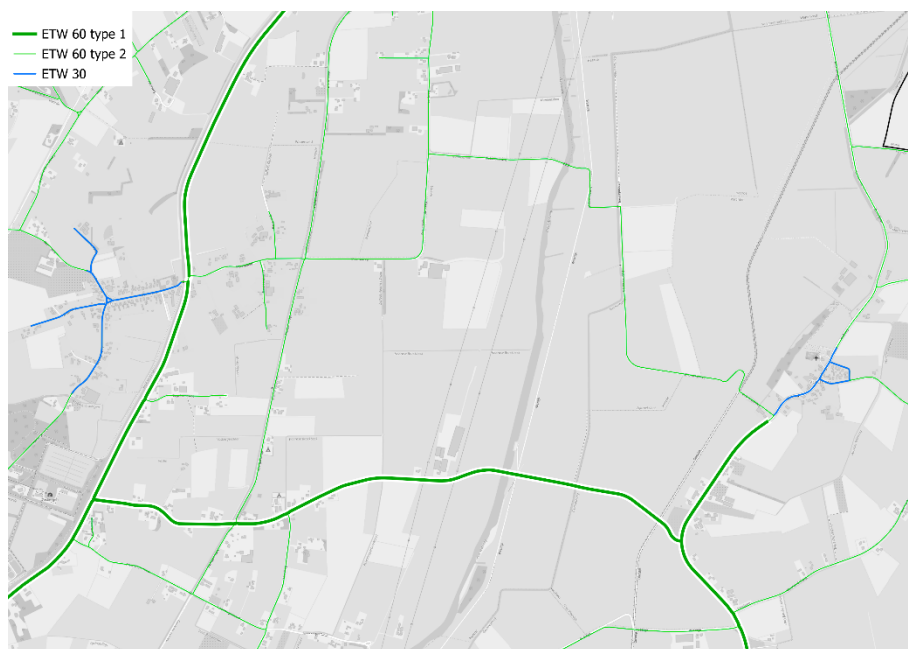
Figuur 14: Wegencategorisering Veessen

7.1.4 Vorchten

De kern Vorchten en omgeving wordt ontsloten via de Kerkweg, Plakkenweg, Kanaaldijk, Veerstraat en Vosbergerweg. De Kerkweg, Plakkenweg en Kanaaldijk zijn aangewezen als erftoegangsweg type 1 met een snelheidsregime van 60 km/uur.

Het zijn wegen met relatief lage verkeersintensiteiten waardoor het borgen van een passende snelheid aandacht behoeft. Zeker ook omdat fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan en er geen extra fietsvoorzieningen aanwezig zijn. De kern

Vorchten zelf vormt een 30 km/uur gebied. De komgrenzen vormen hier een verbeterpunt omdat de snelheid bij het binnen rijden van de kom niet actief verlaagd wordt.



Figuur 15: Wegencategorisering Vorchten en Hoorn

7.2 Passende weginrichting

Belangrijk bij de inrichting van de wegen is dat we deze zo vormgeven dat weggebruiker op basis van de inrichting weet wat de wegbeheerder van ze verwacht. Hierbij is het wenselijk goed aan te sluiten bij de landelijke lijn van Duurzaam Veilig (zie bijlage IV). Voor de 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom die wij beheren, proberen wij zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de geldende landelijke inrichtingseisen. Via een risico gestuurde aanpak en door te kijken naar de onderhoudsplanning bepalen wij daarbij de prioritering van de aan te pakken wegen. Op dit moment hebben de volgende wegen onze aandacht:

- Eperweg;
- Kanaaldijk
- Kamperweg
- Plakkenweg
- Molenweg (Wapenveld)
- Wapenvelderkerkweg

Binnen de bebouwde kom kennen wij relatief veel wegen die nog niet een eenduidige wegfunctie hebben. Onze aandacht gaat dan vooral uit naar de door ons aangemerkte GOW30 wegen. Deze wegen kennen een duidelijk spanningsveld tussen de omvang van de verkeersstroom en uitwisseling van het (fiets)verkeer. Voor het interlokale verkeer vervullen ze gelijktijdig ook een ontsluitende functie. In veel gevallen is er ook sprake van relatief veel fietsverkeer. Op deze wegen geven wij fietsers een nadrukkelijke positie op de weg en streven we naar een lagere snelheid van het autoverkeer. De rijloper richten we zo in dat bij tegemoetkomend verkeer of fietsers de autobestuurders snelheid moeten minderen en achter de fietser moeten blijven rijden. Daar waar wel fietspaden aanwezig zijn, richten we de rijbaan smaller in. We houden door de inrichting van de rijbaan de snelheid in toom.



7.3 Verkeersvoorzieningen

Bij de afweging om een snelheidsremmende maatregel aan te brengen hanteert de gemeente verschillende voorwaarden. Snelheidsremmende maatregelen zijn kostbaar en dienen zodoende zorgvuldig te worden toegepast. Er is sprake van maatwerk. Voorwaarden waaraan minimaal voldaan moet worden betreft:

- De V85-waarde (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden) ligt structureel 10 km/u hoger dan de geldende maximumsnelheid.
- Er heeft één of meerdere keren een snelheidsdisplay gehangen welke niet het gewenste effect heeft gehad.
- De maximumsnelheid wordt duidelijk aangegeven door middel van (zone-)bebording.
- De verkeersveiligheid voor omwonenden en weggebruikers is zodanig dat hierover diverse meldingen komen vanuit verschillende bewoners en dit is ook geconstateerd door de verkeerskundige.

Bij de inrichting van 30 en 60 km/h zones gaan we in eerste instantie niet over tot het aanbrengen van fysieke snelheidsremmende maatregelen. Zoals uit de inventarisatie blijkt hebben dergelijke maatregelen niet de voorkeur. De snelheidsremmende maatregelen vormen hinderlijke obstakels voor de hulpdiensten, openbaar vervoer en het landbouwverkeer. Bij de inrichting van 30 en 60 km/uur zones werken we volgens onderstaande voorkeursvolgorde:

1. wettelijke maatregelen zoals het toepassen van de juiste bebording en inrichtingselementen;
2. educatieve maatregelen;
3. licht attentie verhogende maatregelen;
4. aanvullende fysieke verkeerskundige maatregelen.

In eerste instantie voeren we alleen de wettelijke maatregelen door. Is het snelheidsregime duidelijk aangegeven en voldoen de inrichtingskenmerken aan de minimale inrichtingseisen voor de betreffende weg. Als de wettelijke maatregelen niet leiden tot het gewenste verkeersgedrag gaan we over tot het nemen van educatieve maatregelen. Bijvoorbeeld in de vorm van voorlichting of campagnes. Waarbij we erop inzetten dat verkeersveiligheid een verantwoordelijkheid van de hele buurt is. Wanneer blijkt dat aanvullende snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn gaan we in eerste instantie over tot het nemen van licht attentieverhogende maatregelen. Bij het nemen van deze maatregelen heeft het gebruik van landschappelijke elementen de voorkeur. Verder voeren we de attentieverhogende maatregelen uit met wegmarkeringen.

Landschappelijke en ruimtelijke elementen op en langs de weg zetten we in om het rijgedrag te beïnvloeden. De juiste beplanting kan een weg visueel versmallen. In situaties waarin ook de attentie verhogende maatregelen geen effect hebben of niet mogelijk zijn, onderzoeken we of andere aanvullende fysieke maatregelen kunnen realiseren die kosteneffectief zijn. Bij het nemen van fysieke snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus hanteren we de volgende voorwaarden:

- De dichtheid van het aantal snelheidsremmende maatregelen is op het gehele wegvak voldoende gespreid conform richtlijnen van het CROW;
- De kruispuntplateaus geven we zodanig vorm dat er voor de voetganger ook ruimte ontstaat om op gelijk niveau over te steken;
- De locatie van de snelheidsremmende voorziening veroorzaakt geen trillinghinder conform de daarvoor geldende richtlijnen;
- Er is vastgesteld dat er geen ernstige hinder ontstaat voor het openbaar vervoer en hulpdiensten.

Voor de aanleg van drempels of plateaus gebruiken wij de richtlijnen van het CROW. Het is belangrijk dat de effectiviteit van dergelijke snelheidsremmende maatregelen in onze hele gemeente hetzelfde is. En dat deze ook hetzelfde zijn vormgegeven.

7.3.1 Snelheidsovergangen

Overgangen van snelheidsregimes, vooral bij de bebouwde komgrenzen en verblijfsgebieden, moeten duidelijk herkenbaar zijn. De komgrenzen moeten een dwingend karakter hebben om weggebruikers te laten afremmen. Ook binnen de bebouwde kom zijn snelheidsovergangen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de overgang van 50 km/uur naar 30 km/uur. Daar waar mogelijk wordt hier extra aandacht aan besteed.

Een komgrens is een (verkeers)technische inrichting op de weg, die weggebruikers duidelijk maakt dat een aangepast (snelheids)gedrag noodzakelijk is bij het binnengaan of verlaten van de bebouwde omgeving. Het ontbreken van duidelijke richtlijnen voor de locatie en inrichting van komgrenzen heeft ertoe geleid dat deze in de gemeente lang niet altijd effectief zijn. De knelpunten hebben vaak te maken met de locatie en inrichting van de komgrens. Problemen met de locatie van de komgrens ontstaan bijvoorbeeld wanneer:

- er slechts spaarzame bebouwing aanwezig is;
- de bebouwing zich op te grote afstand van de weg bevindt;
- er geen of te weinig gebruik wordt gemaakt van inrichtingselementen die de komgrens accentueren;
- er te weinig inleidende maatregelen zijn toegepast;
- er binnen en buiten de bebouwde kom hetzelfde wegprofiel is toegepast.

Voor de kleinere kernen zoals Veessen, Vorchten en Hoorn is vastgesteld dat op een aantal ingaande wegen de komgrenzen nauwelijks geaccentueerd worden. Het wegbeeld voor en na de komgrens blijft hier nagenoeg onveranderd. Het moet voor weggebruikers duidelijk zijn dat zij hun gedrag moeten aanpassen bij de komgrens. Voor een goed functionerende komgrens moet de weg aan beide zijden van de komgrens ingericht zijn volgens de snelheid die past bij de wegcategorie.

De gemeente Heerde heeft vooralsnog geen standaard ontwerprichtlijn voor het realiseren van een uniforme komgrens. In de komende periode wordt op basis van een aanvullende inventarisatie een standaard vormgeving uitgewerkt. Dit resulteert vervolgens in een verbeterplan voor de inrichting van de bestaande komgrenzen.

7.3.2 Hulpdiensten en verkeersvoorzieningen

Bij het inrichten van wegen houden we rekening met de specifieke eisen voor hulpdienstenroutes. Hulpdiensten moeten zoveel mogelijk en zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen type 1. Op deze routes treffen we passende snelheidsremmende maatregelen die voor de verschillende hulpdiensten acceptabel zijn. We passen het afwegingskader toe zoals beschreven aan het begin van paragraaf 7.3.

Bij het ontwerpen en uitwerken van de erftoegangswegen besteden we voldoende aandacht aan het gebruik van de weg door hulpdiensten. Zo zorgen we ervoor dat de normtijd voor het aanrijden bij calamiteiten niet in gevaar komt.



7.3.3 Schoolzones

Rond de omgeving van scholen is het vanwege de vele kwetsbare verkeersdeelnemers en modaliteiten wenselijk dat weggebruikers hun snelheid aanpassen. Naast de infrastructurele maatregelen zoals verkeersdrempels helpt ook extra aanduiding op het wegdek of langs de weg de weggebruiker te attenderen op het naderen van een schoolzone. Daarom willen we ook bij verschillende scholen de herkenbaarheid van de schoolomgeving verder verbeteren. De volgende schoolzones hebben prioriteit: Basisschool De Horsterhoek (buitengebied Heerde), Jenaplanschool Heerde (buurtschap Hoorn) en CBS De Lichtbron (Wapenveld).

7.4 Parkeren

Het huidige parkeerbeleidsplan van de gemeente Heerde dateert uit 2012. Hoewel dit plan destijds een solide basis bood voor het parkeerbeleid, is het inmiddels niet meer actueel. Sinds de vaststelling van het plan zijn de maatschappelijke en ruimtelijke omstandigheden aanzienlijk veranderd. Te denken valt aan:

- Veranderende mobiliteitsbehoeften: De afgelopen jaren hebben trends zoals verstedelijking, een groeiend aantal voertuigen, en veranderingen in autobezit gezorgd voor andere parkeervraagstukken. Daarnaast hebben ontwikkelingen in mobiliteitsvoorkeuren invloed op de parkeerbehoefte en de indeling van parkeerplaatsen.
- Duurzaamheidsambities: In lijn met de Omgevingsvisie en het STOP-principe zet de gemeente in op slimme en schone mobiliteit. Dit vraagt om een parkeerbeleid dat actief bijdraagt aan duurzaamheid, zoals het stimuleren van actief vervoer (lopen en fietsen), het reduceren van parkeerdruk, en het faciliteren van laadinfra voor elektrische voertuigen. Het huidige beleidsplan sluit onvoldoende aan bij deze ambities.
- Ruimtelijke ontwikkelingen: Nieuwe bouwplannen en herinrichtingen, zowel binnen als buiten de centrumgebieden, vragen om een flexibeler beleid dat rekening houdt met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, het optimaliseren van parkeernormen en het voorkomen van overbelasting van bestaande parkeerlocaties.
- Veranderde regelgeving en inzichten: Sinds 2012 zijn nieuwe inzichten en richtlijnen ontwikkeld op het gebied van parkeren, zoals richtlijnen voor het aanscherpen van gebiedsgerichte parkeernormen. Het huidige beleidsplan biedt onvoldoende handvatten om hier adequaat op in te spelen.

In 2025 werken we toe naar een nieuw parkeerbeleidsplan. Ook voor parkeren zal vanuit de omgevingsvisie het STOP-principe een belangrijke pijler zijn: **Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – Privéauto**. Vanuit dit principe geven we prioriteit aan lopen en fietsen, gevolgd door openbaar vervoer, en ten slotte de auto. In de praktijk betekent dit dat ruimtelijke ontwikkelingen gericht zijn op het bevorderen van actieve vervoerswijzen en het ontmoedigen van autogebruik, maar uiteraard wel met behoud van bereikbaarheid voor bewoners, werknemers en bezoekers.

Hoewel het STOP-principe vooropstaat, blijven de verschillende kernen en het centrum van Heerde en Wapenveld goed bereikbaar voor autoverkeer en worden er voldoende parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand behouden. Het uitgangspunt is om parkeren te faciliteren waar nodig, maar niet meer dan noodzakelijk, zodat een goede balans ontstaat tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt flexibiliteit nagestreefd, bijvoorbeeld door dubbelgebruik van parkeerplaatsen te stimuleren en parkeernormen af te stemmen op het type gebied en autobezit.

Bij nieuwe bouwprojecten wordt parkeervraag zorgvuldig afgestemd om overbelasting van bestaande parkeerlocaties te voorkomen. Zo dienen parkeeronderzoeken rekening te houden met piekmomenten. Daarnaast ondersteunt het STOP-principe maatregelen als de aanleg van directe voet- en fietsverbindingen in nieuwe woonwijken en het situeren van woningbouw nabij voorzieningen, om actieve vervoerswijzen te stimuleren en autogebruik te ontmoedigen.



Goede parkeervoorzieningen (qua ligging en aantal) zijn een belangrijke voorwaarde voor een zorgvuldig bereikbare gemeente. Ditzelfde geldt voor parkeervoorzieningen bij de sportvoorzieningen of opstapplaatsen voor fiets- en wandelroutes. Voor leefbare wijken is het daarnaast van belang dat ook in de woonstraten de vraag en het aanbod van parkeren in balans is.

In het algemeen is nabij basisscholen in woonwijken op de piekmomenten van halen en brengen vaak onvoldoende parkeer capaciteit aanwezig. Door een combinatie van dubbelgebruik van parkeerplaatsen van bewoners, handhaving, voorlichting en het stimuleren van fietsgebruik, kan het parkeerprobleem op de piekmomenten verder worden teruggedrongen.

Het nieuwe parkeerbeleidsplan krijgt de volgende ambities mee voor de toekomst:

- Het herverdelen van parkeer druk in het centrum om ruimte vrij te maken voor vergroening en nieuwe ontwikkelingen.
- Het optimaliseren van parkeernormen en het bevorderen van dubbelgebruik, met maatwerk per type gebied.
- Het waarborgen van een aantrekkelijke, leefbare omgeving, terwijl parkeergelegenheid voldoende blijft voor bewoners, bezoekers en ondernemers.

Door slim en flexibel parkeer beleid te combineren met het STOP-principe, dragen wij als gemeente bij aan een duurzame mobiliteitsstructuur die aansluit bij de bredere omgevingsvisie op slimme en schone mobiliteit.

7.4.1 Parkeren centrum Heerde/Wapenveld

De gemeente richt zich op ruimte-efficiënt parkeren in het centrum van Heerde. Uit onderzoek blijkt dat de huidige parkeer druk acceptabel is. Pieken, zoals op het Groene Hart, zijn van korte duur en kunnen deels worden opgevangen door bezoekers en werknemers meer te laten parkeren aan de Marktstraat. Een sluitend parkeerverwijssysteem kan hieraan bijdragen. Het nieuwe parkeerbeleidsplan geeft hierin een nadere invulling.

7.4.2 Parkeren in bestaande woonbuurten

Met name in de oudere woonwijken komen problemen voor met betrekking tot de aanwezige parkeer capaciteit. Het aantal parkeerplaatsen, dat vroeger is gerealiseerd, is veelal niet meer voldoende om de parkeervraag ten gevolge van meer autobezit op te vangen. Om de parkeer problemen in de (oudere) wijken op te lossen, is geen pasklaar antwoord beschikbaar. Hier is het belangrijk dat we maatwerk leveren in overleg met bewoners en belanghebbenden. We kijken eerst objectief naar de klacht. Dit doen we met kencijfers en/of onderzoek. Bij een bezettingsgraad groter dan 95 á 100% (op meerdere momenten per week) spreken we van een hoge parkeer druk. En daarmee van een aandachtspunt op parkeren. In het nieuwe parkeerbeleidsplan werken we aan een procedure om deze parkeerknelpunten aan te pakken. Een eerste opzet daarvoor is als volgt:

1. Vaststellen bezettingsgraden parkeren en beschikbare parkeer capaciteit in de directe omgeving:
 - a. Is er voldoende vrije parkeer capaciteit binnen 100 meter loopafstand?
 - b. Is er voldoende restcapaciteit op eigen terrein beschikbaar?
 - c. Is er sprake van overloop vanuit andere buurten?
2. Informele afspraken tussen gebruikers van de ruimte. Denk bijvoorbeeld aan het beter gebruiken van de eigen oprit;
3. Verkennen mogelijkheden stimuleren duurzame alternatieven zoals introductie deelauto's;
4. Formele afspraken (bijvoorbeeld parkeerverbod) om overlast te voorkomen;
5. Infrastructurele aanpassingen (gecombineerd met onderhoud).

Bij onze overwegingen voor het uitbreiden van het parkeer areaal houden we de balans in een betreffende wijk goed in de gaten. Uitbreiding van parkeergelegenheden gaat meestal ten koste van groenvoorzieningen en/of speelgelegenheden. In het kader van klimaatadaptatie en hittestress is het behoud van groen woon- en winkelgebieden van groot belang. Het gemeentelijke uitgangspunt is dan



ook geen uitbreiding van parkeerareaal in bestaande woonwijken, tenzij er nieuwe functies aan toegevoegd zijn of er sprake is van een uitzonderlijke situatie. In uitzonderlijke gevallen kan gekozen worden voor uitbreiding van parkeergelegenheid in bestaande woonwijken. Hier is het uitgangspunt om naar een locatie te zoeken waar zo weinig mogelijk groen (en duurzame mobiliteitsopties) verloren gaat. Vanwege de vaak beperkte ruimte in de oudere wijken, breiden we de parkeercapaciteit niet zomaar uit. De afweging tussen, groen, speelruimte, wegprofiel en parkeerruimte maken we integraal.

7.5 Laadvoorzieningen

Heerde is een plattelandsgemeente, groot van oppervlak, veel verspreide (kleine) kernen en bebouwing en een relatief hoog bezit aan auto's. Wij willen elektrisch rijden stimuleren. Dit vraagt om een gebied specifieke aanpak, waarbij elke kern in de gemeente de beschikking krijgt over voldoende laadvoorzieningen. In gebieden waar bewoners vaak op hun eigen oprit kunnen opladen, is minder gemeentelijke aandacht nodig.

We streven naar een basisnetwerk van publieke laadpunten. Voor de plaatsing van laadpalen nemen we deel aan een regionale concessie. Inwoners, forenzen en werkenden uit Heerde kunnen online een aanvraag indienen voor het plaatsen van een openbare laadpaal in hun buurt. Daarnaast plaatsen we proactief laadpalen op strategische locaties. Zo maken we het voor mensen zonder eigen laadpaal aantrekkelijker om een elektrische auto aan te schaffen. Wij vinden een efficiënt gebruik van de laadvoorzieningen belangrijk. Daarom gebruiken we een strategische plankaart, die zorgt voor een logische en efficiënte spreiding van laadpunten door de hele gemeente. Zo creëren we een toekomst waarin elektrisch rijden voor iedereen een optie is.



7.6 Acties thema auto

Onze acties, onderverdeeld naar deelgebied uit de omgevingsvisie:

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Uitwerken richtlijn voor uniform herkenbare inrichting komgrenzen en opstellen prioriteringslijst voor uitvoering				✓		✓	✓	✓
Beoordelen bestaande drempels, plateaus en komgrenzen conform richtlijn CROW. Opnemen in lijst met werk-met-werk-maken				✓		✓	✓	✓
Uitwerken en vernieuwen parkeerverwijssysteem							✓	✓
Uitvoeren parkeeronderzoek oude woonwijken voor vaststellen parkeerbehoefte/-hinder							✓	✓
Onderzoek doen naar optimalisatie verkeerscirculatie centrum Heerde								
Verkennen mogelijkheden voor sturen parkeerdruk middels beschikbaarheid en clusteren laadpunten							✓	✓
Beoordelen en waar nodig verbeteren verkeersveiligheid schoolzones en attentiewaarde op locaties met veel kwetsbare verkeerdeelnemers				✓			✓	✓
Aandacht voor gedragsbeïnvloeding (in de vorm van voorlichting en campagnes) in wijken waar veel klachten meldingen zijn over te hard rijden en blijkt dat er daadwerkelijk hard gereden wordt				✓			✓	✓



8 Landbouwverkeer & Logistiek

Doel: Het verbeteren van een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer en tegengaan van hinder in woonkernen; Het behouden van een goede bereikbaarheid bedrijventerreinen en verminderen van lokale hinder in kwetsbare gebieden.	Veilig, leefbaar en gezond	Bereikbaarheid in balans	Duurzaam en klimaatbestendig	mooie omgeving, slim ruimtegebruik
We dragen er zorg voor dat de bedrijventerreinen via de weg goed en veilig bereikbaar zijn.	✓	✓		
We verkennen samen met ondernemers de mogelijkheden van slimmer, kleinschaliger en schoner bevoorraden van winkels.	✓	✓	✓	✓
We voorkomen dat fietsroutes (recreatief of school) veelvuldig met landbouwverkeer te maken krijgt.	✓	✓		
We leggen, in overleg met belanghebbenden, hoofdroutes voor het landbouwverkeer vast in afstemming met de fietsroutes.	✓	✓		
We moedigen bestuurders van landbouwvoertuigen en fietsers aan hun rijgedrag op elkaar af te stemmen.	✓			

Landbouwverkeer is een frequent gebruiker van de infrastructuur, vooral buiten de kom. We willen dat het landbouwverkeer goed samengaat met het overige verkeer. Een goede bereikbaarheid van steden in de regio, onze kernen en de bedrijven en voorzieningen is en blijft een belangrijk en noodzakelijk onderdeel voor een sterke economische sector. We beperken de hinder in kwetsbare gebieden zoals woonwijken en centrumgebieden.

8.1 Routenetwerk landbouwverkeer

Samen met de agrarische sector en omliggende gemeenten stellen we een routenetwerk op met de hoofdroutes voor landbouwverkeer. Dit netwerk vormt het vertrekpunt om gesprekken te voeren en keuzes te maken bij het ontwikkelen van locaties of het oplossen van knelpunten.

8.2 Landbouwverkeer en langzaam verkeer

We willen de vermenging van landbouwverkeer en langzaam verkeer zoveel mogelijk beperken. Het routenetwerk landbouwverkeer helpt ons inzicht te krijgen in de routes waar landbouwverkeer en langzaam verkeer elkaar ontmoeten. Het uitgangspunt is dat landbouwverkeer op drukke doorgaande routes de hoofdrijbaan gebruikt.

Binnen de kom

In de dorpskernen zijn vaak geen alternatieve routes beschikbaar voor fietsers of landbouwverkeer. Hoewel landbouwvoertuigen proberen de kernen te vermijden, is dit niet altijd mogelijk. In zulke gevallen willen we dat landbouwvoertuigen vooral gebruik maken van GOW-wegen of erftoegangswegen type 1. Bij het inrichten van wegen binnen de kom minimaliseren we de veiligheidsrisico's door fietsers en landbouwverkeer waar mogelijk een eigen plek te geven op de rijbaan, zoals met fietsstroken of fietspaden. Dit is vooral belangrijk op wegen waarvan bekend is dat landbouwvoertuigen er frequent gebruik van maken.

Buiten de kom

In het buitengebied maken landbouwvoertuigen veel gebruik van erftoegangswegen. Veel van deze wegen zijn breed genoeg om twee grote voertuigen elkaar veilig te laten passeren zonder ernstige schade aan de verharding of berm. Echter, landbouwvoertuigen zijn door de jaren heen groter en breder geworden, terwijl sommige wegen relatief smal zijn (minder dan 5 meter). Het verharderen van de berm met grasbetonstenen of bermbeton kan een oplossing zijn voor smalle wegen. Dit zorgt ervoor dat de bermen intact en netjes blijven, maar de weg lijkt optisch breder, wat kan leiden tot hogere snelheden en daarmee een verhoogd risico op ongelukken. Bovendien hebben bermen een grote ecologische waarde. Voor wegen die zijn aangewezen als hoofdroute voor landbouwverkeer en die te smal zijn, overwegen we bermverharding, met aandacht voor de natuurwaarde van de berm. Op wegen die intensief door landbouwverkeer worden gebruikt, besteden we extra aandacht aan het snoeibeleid om het zicht te optimaliseren.

8.3 Verkeersmaatregelen op routes van landbouwverkeer

Door de vering van landbouwvoertuigen en eventuele aanhangers zijn sommige verkeersmaatregelen vaak oncomfortabel of hinderlijk voor (bestuurders van) landbouwvoertuigen. Omdat landbouwverkeer een belangrijke vervoersmodaliteit is, vooral in ons buitengebied, moet zorgvuldig worden gekeken naar de snelheidsremmende maatregelen die we toepassen. Snelheidsremmende voorzieningen die vriendelijk zijn voor landbouwverkeer zijn verkeersplateaus van maximaal 8 cm hoog met een aangepaste lengte. De volgende wegelementen zijn hinderlijk voor landbouwverkeer:

- Rechte stoepbanden;
- Krappe boogstralen;
- Drempels en plateaus, vooral korte en hoge.

Bij de inrichting van de hoofdroutes voor landbouwverkeer houden we rekening met deze factoren.

8.4 Inzet op verkeersveilig gedrag

We willen dat alle weggebruikers zich bewust zijn van de uitdagingen van het rijden met een landbouwvoertuig en de verkeerssituatie goed kunnen inschatten. Educatie en voorlichting zijn hierbij belangrijke instrumenten. Het doel is om zowel fietsers als bestuurders van landbouwvoertuigen bewust te maken. Deze educatie en voorlichting richten zich op het veilig kunnen samengaan van beide groepen weggebruikers. Daarnaast werken we samen met landbouworganisaties aan manieren om bestuurders van landbouwvoertuigen, vooral in de dorpskernen, rustiger te laten rijden.

8.5 Bedrijventerreinen

In de gemeente Heerde zijn er verschillende bedrijventerreinen die belangrijk zijn voor de lokale economie. De belangrijkste bedrijventerreinen in Heerde zijn:

1. **Bedrijventerrein Molenweg Heerde:** Aan weerszijde van de Molenweg is een gemengd bedrijventerrein aanwezig. De Europaweg vormt de belangrijkste toegang naar de bedrijven. Verkeer van en naar het bedrijventerrein zal vervolgens via de Molenweg-Kamperweg in noordelijke richting wegrijden. Hier is nauwelijks sprake voor de (woon)omgeving. In zuidelijke richting is wegrijden via de Brinklaan-Eperweg ook een optie als voor de kortste route gekozen wordt. Deze route heeft een negatieve impact op de omgeving omdat daarmee het vrachtverkeer langs het centrumgebied van Heerde rijdt. Deze route is daarmee ongewenst als aanrijdroute. Daarnaast heeft de Sportlaan vanaf de Zwolseweg een verbod op vrachtverkeer.
2. **Bedrijventerrein Vlijtweg in Wapenveld:** Dit terrein biedt ook ruimte aan verschillende bedrijven en is een belangrijk onderdeel van de lokale bedrijfsinfrastructuur. Het bedrijventerrein wordt ontsloten via Vlijtweg. Het vrachtverkeer veroorzaakt hierdoor weinig hinder voor de woongebieden.
3. **Bedrijventerrein Van der Zeeland:**

Deze bedrijventerreinen spelen een cruciale rol in de economische ontwikkeling van Heerde en bieden ruimte voor zowel bestaande bedrijven als nieuwkomers

8.5.1 Inrichting bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen functioneren anders dan overige woon- en werkgebieden in de gemeente. De ruimtebehoefte van grote voertuigen is op bedrijventerreinen maatgevend, en daarop richten we de infrastructuur en het bedrijventerrein in volgens de principes van Duurzaam Veilig. Grote voertuigen zijn nodig voor bevoorrading maar ook voor afzet van goederen. Vanwege de grootte van de voertuigen is voor een vlotte en zorgvuldige afwikkeling op een bedrijventerrein veel manoeuvreerruimte noodzakelijk. Op bedrijventerreinen staan we een snelheid van 50 km/uur toe.

De wegbreedte is onder meer afhankelijk van het eventueel gebruik van de weg voor laden en lossen. Standaard is een wegbreedte van 7 meter. Verticale snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus passen we niet toe op bedrijventerreinen. Vanwege het grote verschil in massa tussen fietsers en vrachtverkeer beschermen we op bedrijventerreinen fietsers eerder dan in andere gebieden met aanvullende fietsvoorzieningen. Als er veel vrachtverkeer rijdt op een bedrijventerrein en er ook veel fietsers zijn, is een fietsstrook een logische overweging.

8.5.2 Ontsluiting van bedrijventerreinen

Om de overlast van vrachtverkeer voor de omwonenden zo veel mogelijk te voorkomen en de bereikbaarheid van bedrijventerrein te waarborgen is het wenselijk dat bedrijventerrein worden ontsloten via een gebiedsontsluitingsweg of ETW type 1. Verder is belangrijk om kwaliteitseisen te stellen aan de wegen die de ontsluiting verzorgen van onze bedrijventerreinen. Voor de gemeente Heerde maken de volgende wegen onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk voor vrachtverkeer: Vlijtweg, Groteweg, Molenweg (Wapenveld), Kamperweg en Molenweg (Heerde). De kwaliteitseisen voor deze wegen zijn als volgt:

- Profiel van vrije ruimte: een primaire eis aan het kwaliteitsnet is dat het vrachtverkeer ook daadwerkelijk gebruik kan maken van dit netwerk en niet gehinderd wordt door hoogte-, breedte-, lengte- of aslastbeperkingen (met name op kunstwerken zoals bruggen).
- In het netwerk worden geen geslotenverklaringen voor het vrachtverkeer opgenomen. Ook overhangende takken beperken het profiel en moeten voorkomen worden.
- Aanwezigheid fietsers op de rijbaan. Voor vrachtverkeer is dit vanuit veiligheidsoogpunt ongewenst. De afwikkeling van fietsverkeer vindt op de hoofdroutes van het vrachtverkeer daarom bij voorkeur plaats op vrijliggende fietspaden.

- Doorstroming. De kans op congestie is veelal een reden om uiteindelijk een andere route te kiezen. Een goede doorstroming op de hoofdroutes is belangrijk om het vrachtverkeer op wegen te laten rijden waar zij het minst overlast en hinder veroorzaken voor de omgeving en de overige weggebruikers.

8.6 Distributie en pakketdiensten

Voor het goederenvervoer kan een hub in sommige situaties een goede oplossing zijn. We staan hier als gemeente zeker positief tegenover.

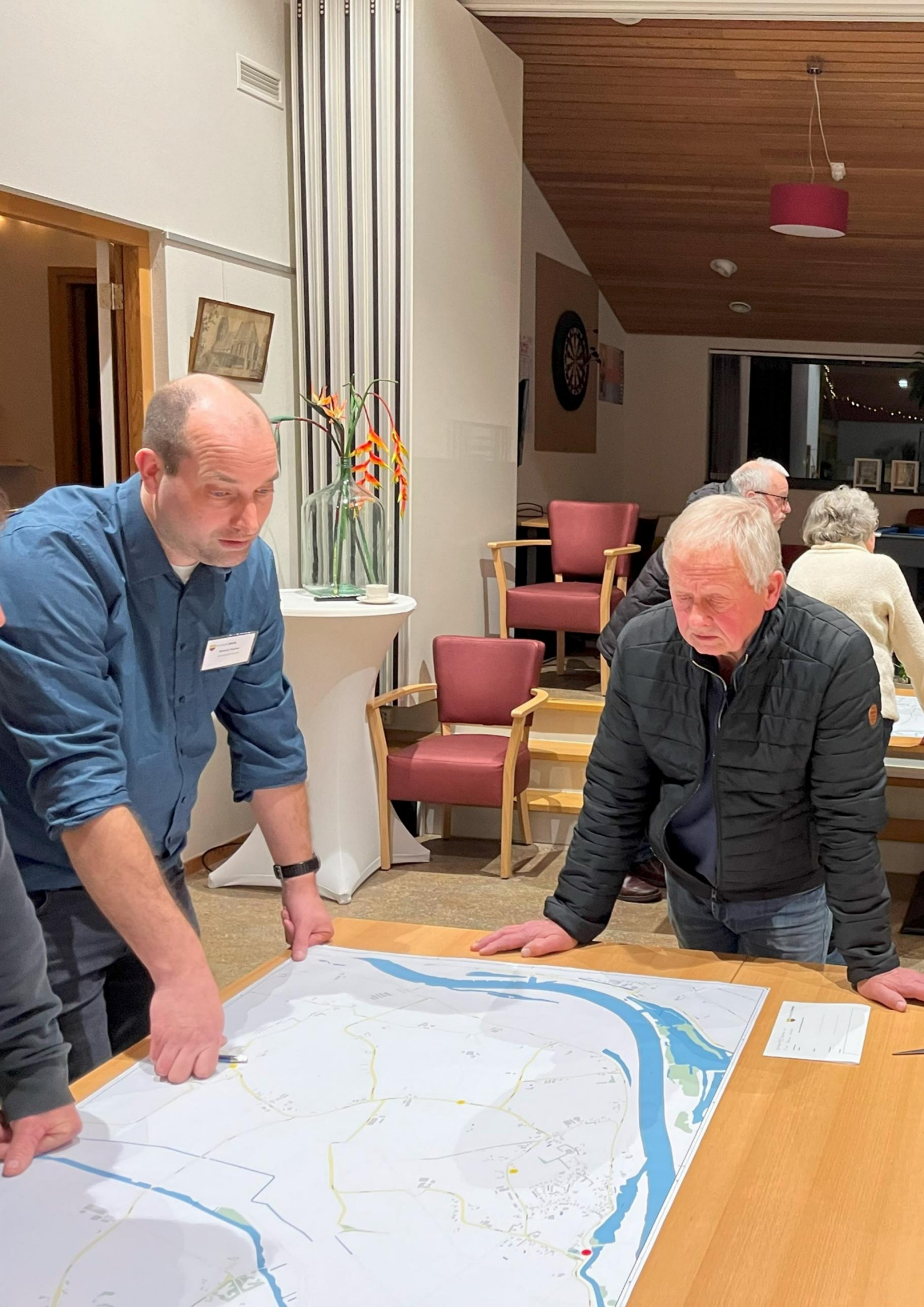
Niet alleen pakketdiensten maar ook bevoorrading van winkels en horeca kan op een hub buiten het centrum samenkomen. Zo hoeven minder bestelauto's en vrachtauto's het stadscentrum in.

Vastgesteld is dat de distributie in de gemeente Heerde te kleinschalig is om gezamenlijk op te pakken. Vooralsnog worden er vanuit de gemeente geen initiatieven hiervoor uitgewerkt. Op het moment dat er een aanvraag voor een solitaire pakketkluis komt, nemen wij een faciliterende rol aan.

8.7 Acties landbouw en logistiek

Onze acties, onderverdeeld naar deelgebied uit de omgevingsvisie:

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
We werken mee aan het plaatsen van openbare pakketkluizen op centrale locaties in onze kernen				✓			✓	✓
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We actualiseren de gewenste rijroutes bevoorrading winkels centrum Heerde en Wapenveld							✓	✓
Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt)	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓



9 Participatie, educatie en handhaving

Doel:

Samen werken aan veilige, leefbare en bereikbare omgeving

- We maken onze plannen samen met inwoners. We maken in afstemming met de omgeving onze keuzes en bieden ruimte om te experimenteren
- We stemmen af met belangenorganisaties en werken samen binnen de regio en met de provincie Gelderland
- We zetten in op veilig verkeersgedrag van weggebruikers
- We dragen bij aan divers educatieprogramma wat inspeelt op de risico doelgroepen

Mobiliteit is een onderwerp dat leeft bij onze inwoners, dorpsraden, ondernemers en (andere) maatschappelijke organisaties. Bij de uitwerking van ons beleid kunnen we de specifieke gebiedskennis van bewoners en gebruikers goed gebruiken. Niet alles kan opgelost worden door de infrastructuur alleen. Het gaat voor een belangrijk deel ook om het gedrag en de kennis van de weggebruikers zelf.

9.1 Betrekken inwoners en belanghebbenden

Wij betrekken inwoners op het moment dat we aanpassingen of uitbreidingen op de infrastructuur overwegen. We geven inwoners en andere betrokkenen de mogelijkheid om hun kennis en ervaringen met ons te delen. We leggen uit waarom we bepaalde keuzes maken, zodat deze transparant en navolgbaar zijn.

In sommige gevallen is maatwerk nodig of kiezen we in samenspraak met de omgeving voor een pragmatische oplossing. Daarbij merken we als gemeente dat rondom snelheid en verkeersremmende maatregelen vaak tegengestelde belangen spelen en dat het zeker niet altijd mogelijk is om in de behoefte van de bewoners te voorzien. Als gemeente proberen we binnen de (budgettaire en veiligheid) kaders het algemene belang te dienen.

9.2 Afstemming en samenwerking

Om onze doelen te bereiken werken we samen met buurgemeenten en met de provincie Gelderland. De Eperweg is gedeeltelijk in beheer van de provincie. We houden dan ook contact met de provincie om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op deze weg verder te verbeteren. We zetten in op een goede samenwerking en maken ons sterk voor het algemeen belang van Heerde.

Om de regionale samenwerking te versterken is het steeds belangrijker om onze gegevens over onze infrastructuur conform de geldende richtlijnen te digitaliseren. Het gaat dan onder andere om onze verkeersborden en routes voor zwaar vrachtverkeer. Ook denken we na over het zorgvuldig informeren over parkeerdruckte en wegwerkzaamheden.

9.3 Educatieprogramma

We blijven als gemeente aansluiten bij regionale veiligheidsprogramma's en we stellen als gemeente jaarlijks budget beschikbaar voor verschillende verkeerseducatieprojecten. Als gemeente faciliteren we bijvoorbeeld de verkeersexamens van het basisonderwijs en zetten we in op zowel regionale als lokale projecten in samenwerking met de Fietzersbond, de scholen, Veilig Verkeer Nederland en de politie. Dit programma raakt al veel risicogroepen.



Risicogroepen

Belangrijk naast de verkeersveilige vormgeving is het aanleren van verkeersveilig gedrag. Kinderen nemen op steeds latere leeftijd zelfstandig deel aan het verkeer. Naast de basisscholen vormt het voortgezet onderwijs ook een belangrijke doelgroep, waarbij alcohol, brommers en pubergedrag zorgen voor verhoogde risico's. Ouderen hebben de aandacht vanwege de afname van algehele motoriek dat bijvoorbeeld doorwerkt in de afname van de beheersing van de (elektrische) fiets of de problemen die ontstaan bij wandelen of het besturen van een auto. De komende jaren richten we ons meer op de doelgroep schoolgaande kinderen, ouderen, beheersing van de elektrische fiets (jong en oud), fatbikes en op de gevaren rond smartphonegebruik op de fiets.

Bewustwording en ongewenst gedrag

Voor een groot deel heeft de gereden snelheid van het autoverkeer te maken met de weginrichting, maar uiteindelijk bepaalt het gedrag van de weggebruiker hoe een weg wordt gebruikt. Hierbij merken we op dat vooral in de kleine kernen waar voor het grootste deel lokaal bekend verkeer rijdt de oorzaak van het vele hardrijden ligt bij de eigen buurtbewoners of mensen uit de omgeving. Deze groep kent het verloop van een weg en weet met welke snelheid snelheidsremmende maatregelen genomen kunnen worden. Om de weggebruikers op deze lokale wegen de gewenste snelheid te laten rijden is naast de juiste weginrichting ook bewustwording van het ongewenste gedrag belangrijk. Daarom is het nauw in contact blijven met Plaatselijke Belangen groepen belangrijk om via hen de gevolgen van het verkeergedrag uit te dragen richting de bewoners. Daarnaast kunnen wij als gemeente in het voorzien van buurtacties of het ophangen van een snelheidsdisplay meehelpen om de weggebruikers te attenderen op hun gedrag en de gevolgen te laten inzien van het gevaar en de overlast die ze creëren.

9.4 Handhaving

Ook handhaving is een belangrijk onderdeel om weggebruikers het gewenste verkeersgedrag te laten vertonen. Om de lijntjes met politie korte te houden werken we toe naar periodieke overleggen tussen de gemeente en de verkeersadviseur van de politie over onder meer overlast locaties, probleem doelgroepen en de handhaving op snelheid en ongewenst parkeren. We beseffen dat handhaving maar in beperkte mate mogelijk is, daarom blijven we als gemeente in nou in contact met de politie om de noodzaak van handhaving aan te blijven kaarten. Zelf zetten we in op het actief (ver)plaatsen van Smiley Snelheidsdisplays waarmee bestuurders worden gewezen op hun snelheidsgedrag.



9.5 Acties participatie en samenwerking

Onze acties, onderverdeeld naar deelgebied uit de omgevingsvisie:

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Overval met Veessen en Vachtaan	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handhavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓



Bijlage I. Speerpunten per vervoerswijze

Algemeen					Veilig, leefbaar en gezond Bereikbaarheid in balans Duurzaam en klimaatbestendig mooie omgeving, slim ruimtegebruik	Het behouden en uitbreiden van een mooie, sociale, leefbare, veilige openbare ruimte
		○				We volgen het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050
		○				We hanteren een risico gestuurde aanpak. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico's krijgen prioriteit
				○	○	We kijken nadrukkelijk ook naar de kansen om de cultuurhistorische waarden en esthetiek te vergroten, en duurzame keuzes te maken (materiaalgebruik, biodiversiteit en ecologische waarden) wanneer we straten (her)inrichten.
		○	○	○		We lichten voor over veilig gedrag en promoten duurzame mobiliteitskeuzes.
			○			We waarborgen bij nieuwe ontwikkeling voor goede en veilige verkeersdoorstroming voor hulpdiensten
		○	○	○	○	Digitaliseringsopgave van de mobiliteitsdata wordt op orde gebracht, waardoor bestuurders op meerdere manieren op de hoogte worden geracht van (bijzondere) verkeerssituaties
Voetganger					Het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers, specifiek ouderen en mensen met een beperking	
		○			○	We zorgen dat de hoofdlooproutes voor iedereen goed toegankelijk zijn
		○	○			De openbare ruimte moet voor mensen met een beperking toegankelijk zijn (Artikel 9 VN Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap)
		○				We zorgen dat op kruispunten voetgangers veilig kunnen oversteken
				○	○	We stimuleren Klompenpaden en recreatieve verbindingen, om het voetpadenstructuur fijnmaziger netwerk te creëren
		○	○			In de centra van Heerde en Wapenveld zijn de voetgangersvoorzieningen vrij van onbstakels. (fietsstallingen, reclameuitsallignen, terraasen etc)
		○	○			De voetgangersverbindingen tussen de parkeervoorzieningen en de centrumgebieden van Heerde en Wapenveld zijn comfortabel en veilig

Fiets					Veilig, leefbaar en gezond Bereikbaarheid in balans Duurzaam en klimaatbestendig mooie omgeving, slim ruimtegebruik	Het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto.
			○	○		We streven ernaar dat inwoners in 2030 vaker kiezen voor de fiets, vooral bij dagelijkse verplaatsingen binnen het dorp.
		○				We bevorderen veilige schoolomgevingen en -routes
			○	○		We streven ernaar dat de fiets binnen de bebouwde kom het snelste en comfortabelste vervoersmiddel is
		○	○	○		We stemmen de primaire utilitaire hoofdfietsroutes buiten de bebouwde kom qua maatvoering en inrichting af op nieuwste kenmerken van het CROW
		○	○			We zorgen voor samenhangende, comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de kernen en naar de belangrijke bestemmingen buiten de gemeente
		○			○	We stimuleren dat er bij de alle voorzieningen voldoende aantrekkelijke stallingvoorzieningen zijn, dichtbij de ingang gelegen
			○	○		We zorgen voor voldoende laandvoorzieningen voor fietsen bij openbare (gemeentelijke) gebouwen
		○	○			We zetten in op veilige kruispunten. Ook recreatieve fietsroutes kruisen gebiedsontsluitingswegen veilig
Openbaar vervoer					Het behouden van goede OV-verbindingen en het verbeteren van de overstapmogelijkheden met andere vervoerwijzen	
			○	○		We zorgen voor goede voor- en natransportmogelijkheden op OV-knooppunten / hubs, bijvoorbeeld met deelmobiliteit
			○	○		We streven naar hoogwaardige haltevoorzieningen
		○				We werken mee aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer in de haarvaten van het systeem te verbeteren
			○			We streven ernaar OV betaalbaar te houden voor iedereen
			○			Wanneer nieuwe woonwijken worden ontwikkeld nabij huidige OV-routes, wordt hierbij een goede haltevoorziening gerealiseerd.

Auto					Veilig, leefbaar en gezond Bereikbaarheid in balans Duurzaam en klimaatbestendig mooie omgeving, slim ruimtegebruik	Het behouden van een goede bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer en het voorkomen van parkeerhinder
		○				We hanteren een risico gestuurde aanpak volgens de principes van Duurzaam Veilig. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico's krijgen prioriteit. Wegen richten we herkenbaar in op het gewenste snelheidsbeeld.
		○	○			We zorgen ervoor dat de doorstroming op de hoofdwegen goed is en ontmoedigen het doorgaand verkeer door kernen. Daar waar knelpunten zich voordoen, werken we aan een oplossing
		○		○	○	We hanteren een maximumsnelheid van 30 km/u in de kom als de standaard. Bij hogere maximale snelheden in de kom zorgen we voor goede fietsvoorzieningen
		○	○	○		We faciliteren stiller en schoner gemotoriseerd verkeer. Het aantal oplaadpunten neemt toe en mogelijkheden voor autodelen moedigen we aan
				○	○	Bij (ver)nieuwe(n) van parkeerplaatsen kiezen we bij voorkeur voor halfverharding. Zo kan regenwater beter in de grond trekken
		○	○			In het centrumgebied van Heerde en Wapenveld staat verblijven staat centraal; waar mogelijk streven we naar een autoluwe omgeving
		○	○	○	○	We gaan bestaande parkeerplaatsen optimaal benutten. We zorgen bijvoorbeeld voor goede verwijzingen, mogelijkheid voor dubbelgebruik (bewoners 's avonds en bezoekers overdag)
			○	○		In woonwijken met een hoge parkeerdruk zoeken we naar duurzame alternatieven om de parkeerdruk te laten afnemen.
		○	○	○	○	Wij hanteren het STOP principe. Dit houdt in dat er geaccepteerd wordt dat auto's een langere reistijd/afstand hebben en voorzieningen lopend en fietsend makkelijker en sneller te bereiken zijn.
				○	○	Bij nieuwe ontwikkelingen vindt parkeren niet perse direct nabij de woning plaats. Het uitgangspunt dat parkeren op acceptabele loopafstand plaatsvindt.
Landbouw verkeer					Het verbeteren van een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer en tegengaan van hinder in woonkernen	
		○	○			Waar fietsroutes (recreatief of school) veelvuldig met landbouwverkeer te maken krijgt, onderzoeken we op welke manier we de verkeersveiligheid kunnen
		○	○			We leggen hoofdroutes landbouwverkeer vast in afstemming met de (hoofd)fietsroutes.
		○				We moedigen bestuurders van landbouwvoertuigen en fietsers aan hun rijgedrag op elkaar af te stemmen
Logistiek					Het behouden van een goede bereikbaarheid bedrijventerreinen en verminderen van lokale hinder in kwetsbare gebieden	
		○	○			We dragen er zorg voor dat de bedrijventerreinen via de weg goed en veilig bereikbaar zijn
		○	○	○	○	We verkennen samen met ondernemers de mogelijkheden van slimmer, kleinschaliger en schoner bevoorraden van winkels
		○		○		We verkennen de mogelijkheden om aantal ritten van pakketdiensten te verminderen door bv. het aanbieden van openbare pakketkluisen



Bijlage II. Actielijst per vervoerswijze

Acties thema voetganger

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
Opstellen visie hoofdwandelnetwerk gemeente Heerde				✓			✓	✓
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bij nieuwbouwplannen streven we nadrukkelijk naar voldoende ruimte voor voetgangers; alleen de minimale maatvoering conform richtlijnen is niet voldoende							✓	✓
We inventariseren de mate van toegankelijkheid van de belangrijkste looproutes naar scholen, dorpscentra en overige publiek aantrekkende functies en of deze voldoen aan de Richtlijn Toegankelijkheid van de CROW				✓		✓	✓	✓
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
In kaart brengen looproutes binnen kleine kernen en onderzoek doen naar de behoefte en toevoegingen van trottoirs en kwalitatieve looproutes				✓			✓	✓
Inzetten op handhaving parkeren op trottoirs							✓	✓
Verkennen haalbaarheid en wenselijkheid verwijderen verkeerslichten op Brinklaan, Kamperweg en Eperweg		✓					✓	✓
Opstellen en uitvoering geven aan het project 'Toegankelijke stoepen – Waar trottoirs ophouden'				✓			✓	✓



Acties thema fiets

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
In samenwerking met de provincie en betrokken omliggende gemeenten verkennen we de realisatie van een comfortabele doorfietsverbinding (F50)		✓				✓	✓	✓
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Verkenning uitvoeren naar kwaliteit en ligging stallingsvoorzieningen publiek aantrekkende voorzieningen		✓				✓	✓	✓
Uitvoering geven aan het activiteitenprogramma voor verkeerseducatie in samenwerking met de provincie							✓	✓
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Onderzoek hoofdfietsroute Wapenveld - Wezep	✓						✓	✓
Onderzoek aansluiting fietsers Elburgerweg - Dennenlaan	✓	✓						
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

**Acties thema openbaar vervoer**

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bij de realisatie van nieuwe woningbouwprojecten van meer dan 100 woningen vooraf kijken naar de bereikbaarheid van bushaltes							✓	✓
In samenwerking met de provincie streven naar het waarborgen van voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van de buurtbus	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Verkennen mogelijkheden om Transferium Horsthoek uit te breiden met meer deelvervoermogelijkheden en faciliteiten		✓						
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

**Acties thema auto**

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Uitwerken richtlijn voor uniform herkenbare inrichting komgrenzen en opstellen prioriteringslijst voor uitvoering				✓		✓	✓	✓
Beoordelen bestaande drempels, plateaus en komgrenzen conform richtlijn CROW. Opnemen in lijst met werk-met-werk-maken				✓		✓	✓	✓
Uitwerken en vernieuwen parkeerverwijssysteem							✓	✓
Uitvoeren parkeeronderzoek oude woonwijken voor vaststellen parkeerbehoefte/-hinder							✓	✓
Onderzoek doen naar optimalisatie verkeerscirculatie centrum Heerde								
Verkennen mogelijkheden voor sturen parkeerdruk middels beschikbaarheid en clusteren laadpunten							✓	✓
Beoordelen en waar nodig verbeteren verkeersveiligheid schoolzones en attentiewaarde op locaties met veel kwetsbare verkeerdeelnemers				✓			✓	✓
Aandacht voor gedragsbeïnvloeding (in de vorm van voorlichting en campagnes) in wijken waar veel klachten meldingen zijn over te hard rijden en blijkt dat er daadwerkelijk hard gereden wordt				✓			✓	✓

**Acties landbouw en logistiek**

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Oeverwal met Veessen en Vorchten	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
We werken mee aan het plaatsen van openbare pakketkluizen op centrale locaties in onze kernen				✓			✓	✓
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We actualiseren de gewenste rijroutes bevoorrading winkels centrum Heerde en Wapenveld							✓	✓
Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt)	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓



Acties participatie en samenwerking

Actiepunt	Veluwe	Veluweflank	Weteringengebied	Wapenveld	Oeverwal met Veessen en	Uiterwaarden en Hoogwatergeul	Bedrijventerreinen	Centra Heerde en Wapenveld	Heerde, Wapenveld en Hoorn
Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handhavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓



Bijlage III. Actielijst per gebied (Omgevingsvisie)

Actiepunten Veluwe

Voetganger
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte
Fiets
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken
Onderzoek hoofdfietsroute Wapenveld- Wezep
Onderzoek aansluiting fietsers Elburgerweg- Dennenlaan
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk
Openbaar vervoer en deelmobiliteit
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden
In samenwerking met de provincie streven naar het waarborgen van voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van de buurtbus
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen
Personenauto
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60
Landbouwverkeer en logistiek
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen
Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer
Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt)
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer
De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang
Participatie, educatie en handhaving
Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast

Actiepunten Veluweflank

Voetganger
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte
Verkennen haalbaarheid en wenselijkheid verwijderen verkeerslichten op Brinklaan, Kamperweg en Eperweg
Fiets
In samenwerking met de provincie en betrokken omliggende gemeenten verkennen we de realisatie van een comfortabele doorfietsverbinding (F50)
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen
Verkenning uitvoeren naar kwaliteit en ligging stallingsvoorzieningen publiek aantrekkende voorzieningen
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken
Onderzoek aansluiting fietsers Elburgerweg- Dennenlaan
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk
Openbaar vervoer en deelmobiliteit
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden
In samenwerking met de provincie streven naar het waarborgen van voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van de buurtbus
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn
Verkennen mogelijkheden om Transferium Horsthoek uit te breiden met meer deelvervoermogelijkheden en faciliteiten
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen
Personenauto
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60
Landbouwverkeer en logistiek
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen
Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer
Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt)
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer
De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang
Participatie, educatie en handhaving
Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast

Actiepunten Weteringengebied

Voetganger
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte
Fiets
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk
Openbaar vervoer en deelmobiliteit
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden
In samenwerking met de provincie streven naar het waarborgen van voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van de buurtbus
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen
Personenauto
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60
Landbouwverkeer en logistiek
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen
Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer
Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt)
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer
De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang
Participatie, educatie en handhaving
Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handhavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast

Actiepunten Oeverwal met Veessen en Vorchten

Voetganger
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud
We inventariseren de mate van toegankelijkheid van de belangrijkste looproutes naar scholen, dorpscentra en overige publiek aantrekkende functies en of deze voldoen aan de Richtlijn Toegankelijkheid van de CROW
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte
In kaart brengen looproutes binnen kleine kernen en onderzoek doen naar de behoefte en toevoegingen van trottoirs en kwalitatieve looproutes
Opstellen en uitvoering geven aan het project 'Toegankelijke stoepen – Waar trottoirs ophouden'
Fiets
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk
Openbaar vervoer en deelmobiliteit
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden
In samenwerking met de provincie streven naar het waarborgen van voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van de buurtbus
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen
Personenauto
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60
Uitwerken richtlijn voor uniform herkenbare inrichting komgrenzen en opstellen prioriteringslijst voor uitvoering
Beoordelen bestaande drempels, plateaus en komgrenzen conform richtlijn CROW. Opnemen in lijst met werk-met-werk-maken
Beoordelen en waar nodig verbeteren verkeersveiligheid schoolzones en attentiewaarde op locaties met veel kwetsbare verkeerdeelnemers
Inzetten op gedragsbeïnvloeding (in de vorm van voorlichting en campagnes) in wijken waar veel klachten meldingen zijn over te hard rijden en blijkt dat er daadwerkelijk hard gereden wordt
Landbouwverkeer en logistiek
We werken mee aan het plaatsen van openbare pakketkluizen op centrale locaties in onze kernen
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen
Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer
Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt)
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer
De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang
Participatie, educatie en handhaving
Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handhavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast

Actiepunten Uiterwaarden en Hoogwatergeul

Voetganger
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte
Fiets
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk
Openbaar vervoer en deelmobiliteit
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden
In samenwerking met de provincie streven naar het waarborgen van voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van de buurtbus
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen
Personenauto
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60
Landbouwverkeer en logistiek
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen
Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer
Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt)
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer
De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang
Participatie, educatie en handhaving
Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handhavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast

Actiepunten Bedrijventerreinen

Voetganger
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud
We inventariseren de mate van toegankelijkheid van de belangrijkste looproutes naar scholen, dorpscentra en overige publiek aantrekkende functies en of deze voldoen aan de Richtlijn Toegankelijkheid van de CROW
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte
Fiets
In samenwerking met de provincie en betrokken omliggende gemeenten verkennen we de realisatie van een comfortabele doorfietsverbinding (F50)
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen
Verkenning uitvoeren naar kwaliteit en ligging stallingsvoorzieningen publiek aantrekkende voorzieningen
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk
Openbaar vervoer en deelmobiliteit
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen
Personenauto
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60
Uitwerken richtlijn voor uniform herkenbare inrichting komgrenzen en opstellen prioriteringslijst voor uitvoering
Beoordelen bestaande drempels, plateaus en komgrenzen conform richtlijn CROW. Opnemen in lijst met werk-met-werk-maken
Landbouwverkeer en logistiek
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen
Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer
Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt)
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer
De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang
Participatie, educatie en handhaving
Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast

Actiepunten Centra Heerde en Wapenveld

Voetganger
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud
Bij nieuwbouwplannen streven we nadrukkelijk naar voldoende ruimte voor voetgangers; alleen de minimale maatvoering conform richtlijnen is niet voldoende
We inventariseren de mate van toegankelijkheid van de belangrijkste looproutes naar scholen, dorpscentra en overige publiek aantrekkende functies en of deze voldoen aan de Richtlijn Toegankelijkheid van de CROW
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte
In kaart brengen looproutes binnen kleine kernen en onderzoek doen naar de behoefte en toevoegingen van trottoirs en kwalitatieve looproutes
Inzetten op handhaving parkeren op trottoirs
Verkennen haalbaarheid en wenselijkheid verwijderen verkeerslichten op Brinklaan, Kamperweg en Eperweg
Opstellen en uitvoering geven aan het project 'Toegankelijke stoepen – Waar trottoirs ophouden'
Fiets
In samenwerking met de provincie en betrokken omliggende gemeenten verkennen we de realisatie van een comfortabele doorfietsverbinding (F50)
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen
Verkenning uitvoeren naar kwaliteit en ligging stallingsvoorzieningen publiek aantrekkende voorzieningen
Uitvoering geven aan het activiteitenprogramma voor verkeerseducatie in samenwerking met de provincie
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken
Onderzoek hoofdfietsroute Wapenveld- Wezep
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk
Openbaar vervoer en deelmobiliteit
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden
Bij de realisatie van nieuwe woningbouwprojecten van meer dan 100 woningen vooraf kijken naar de bereikbaarheid van bushaltes
In samenwerking met de provincie streven naar het waarborgen van voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van de buurtbus
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen
Personenauto
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60
Uitwerken richtlijn voor uniform herkenbare inrichting komgrenzen en opstellen prioriteringslijst voor uitvoering
Beoordelen bestaande drempels, plateaus en komgrenzen conform richtlijn CROW. Opnemen in lijst met werk-met-werk-maken
Uitwerken en vernieuwen parkeerverwijssysteem
Uitvoeren parkeeronderzoek oude woonwijken voor vaststellen parkeerbehoefte/-hinder
Verkennen mogelijkheden voor sturen parkeerdruk middels beschikbaarheid en clusteren laadpunten
Beoordelen en waar nodig verbeteren verkeersveiligheid schoolzones en attentiewaarde op locaties met veel kwetsbare verkeerdeelnemers
Inzetten op gedragsbeïnvloeding (in de vorm van voorlichting en campagnes) in wijken waar veel klachten meldingen zijn over te hard rijden en blijkt dat er daadwerkelijk hard gereden wordt
Landbouwverkeer en logistiek
We werken mee aan het plaatsen van openbare pakketkluizen op centrale locaties in onze kernen
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen
We actualiseren de gewenste rijroutes bevoorrading winkels centrum Heerde en Wapenveld
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer
Participatie, educatie en handhaving



Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handhavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast

Actiepunten Woongebieden Heerde, Wapenveld en Hoorn

Voetganger
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud
Bij nieuwbouwplannen streven we nadrukkelijk naar voldoende ruimte voor voetgangers; alleen de minimale maatvoering conform richtlijnen is niet voldoende
We inventariseren de mate van toegankelijkheid van de belangrijkste looproutes naar scholen, dorpscentra en overige publiek aantrekkende functies en of deze voldoen aan de Richtlijn Toegankelijkheid van de CROW
Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte
In kaart brengen looproutes binnen kleine kernen en onderzoek doen naar de behoefte en toevoegingen van trottoirs en kwalitatieve looproutes
Inzetten op handhaving parkeren op trottoirs
Verkennen haalbaarheid en wenselijkheid verwijderen verkeerslichten op Brinklaan, Kamperweg en Eperweg
Opstellen en uitvoering geven aan het project 'Toegankelijke stoepen – Waar trottoirs ophouden'
Fiets
In samenwerking met de provincie en betrokken omliggende gemeenten verkennen we de realisatie van een comfortabele doorfietsverbinding (F50)
Uitvoeren van een netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen
Verkenning uitvoeren naar kwaliteit en ligging stallingsvoorzieningen publiek aantrekkende voorzieningen
Uitvoering geven aan het activiteitenprogramma voor verkeerseducatie in samenwerking met de provincie
Bij herinrichting van straten er gelijktijdig voor zorgen dat de fietsvoorzieningen aan de geldende richtlijnen voldoen
We sluiten aan bij landelijke en regionale initiatieven rondom 'Doortrappen' waarin ouderen gestimuleerd en geholpen worden om langer van de fiets gebruik te maken
Onderzoek hoofdfietsroute Wapenveld- Wezep
Obstakels op fietspaden verwijderen waar mogelijk
Openbaar vervoer en deelmobiliteit
In gesprek blijven met de provincie over het behoud van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk
In samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken hoe de rijtijd van bussen versneld kan worden, zodat deze een waardig alternatief voor de auto kan worden
Bij de realisatie van nieuwe woningbouwprojecten van meer dan 100 woningen vooraf kijken naar de bereikbaarheid van bushaltes
In samenwerking met de provincie streven naar het waarborgen van voldoende vrijwilligers voor de continuïteit van de buurtbus
In samenwerking met gehandicaptenplatforms onderzoeken hoe haltevoorzieningen inclusiever gemaakt kunnen worden, zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn
Stimuleren initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten, zowel op regionaal als lokaal niveau. We streven ernaar om aan te sluiten bij regionale initiatieven en deze ontwikkelingen te ondersteunen
Personenauto
Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting
Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km wegen welke teruggebracht worden naar 30 en 60
Uitwerken richtlijn voor uniform herkenbare inrichting komgrenzen en opstellen prioriteringslijst voor uitvoering
Beoordelen bestaande drempels, plateaus en komgrenzen conform richtlijn CROW. Opnemen in lijst met werk-met-werk-maken
Uitwerken en vernieuwen parkeerverwijssysteem
Uitvoeren parkeeronderzoek oude woonwijken voor vaststellen parkeerbehoefte/-hinder
Verkennen mogelijkheden voor sturen parkeerdruk middels beschikbaarheid en clusteren laadpunten
Beoordelen en waar nodig verbeteren verkeersveiligheid schoolzones en attentiewaarde op locaties met veel kwetsbare verkeerdeelnemers
Inzetten op gedragsbeïnvloeding (in de vorm van voorlichting en campagnes) in wijken waar veel klachten meldingen zijn over te hard rijden en blijkt dat er daadwerkelijk hard gereden wordt
Landbouwverkeer en logistiek
We werken mee aan het plaatsen van openbare pakketkluizen op centrale locaties in onze kernen
We inventariseren het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen
We actualiseren de gewenste rijroutes bevoorrading winkels centrum Heerde en Wapenveld
Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer



Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt)
Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer
De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang
Participatie, educatie en handhaving
Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan
We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact
We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur
In samenwerking met de provincie voorzien wij in educatieprogramma's die passen bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente
We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handhavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's
We zetten in op betere bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast

Bijlage IV. Duurzaam Veilig

Inleiding

De basis voor deze hernieuwde wegcategorisering hangt samen met de principes van Duurzaam Veilig. Daarom beschrijven we in deze bijlage eerst wat Duurzaam Veilig inhoudt. Daarna passen we de principes van Duurzaam Veilig toe en vertalen we haar naar het wegennet in de gemeente Heerde.

Duurzaam Veilig

Alweer enkele decennia geleden is het begrip Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Daarvoor richtte de veiligheidsaanpak in het verkeer zich op bestrijding achteraf. De aanpak richtte zich op locaties waar sprake was van een concentratie van ongevallen en met over het algemeen veel slachtoffers. Deze aanpak was jarenlang zeer succesvol en leidde tot een (sterke) daling van het aantal verkeersongevallen en slachtoffers. Toen de meest onveilige locaties waren 'opgeruimd' stagneerde de daling en was een nieuwe aanpak nodig: Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een preventieve aanpak. Met andere woorden, ze richt zich op het voorkomen van verkeersonveiligheid.

We maken hierbij gebruik van een risicogestuurde aanpak zoals geformuleerd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Bij de risicogestuurde aanpak brengen we de zogeheten risico-indicatoren van de infrastructuur in kaart: dit zijn de indicatoren waarvan bekend is dat zij een relatie met verkeersongevallen hebben. Bijvoorbeeld hoge snelheden, onoverzichtelijke verkeerssituaties, etc. Doen we iets aan die indicatoren, dan vermindert ook de kans op ongevallen.

De uitgangspunten

Duurzaam Veilig (Wegverkeer) houdt in:

- Dat het verkeer zó wordt ingericht dat (ernstige) ongevallen voorkomen worden en waar tóch een ongeval plaatsvindt de ernst zoveel mogelijk beperkt blijft.
- De mens wordt hierbij als 'maat der dingen' genomen: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan regels houdt.
- De wegomgeving en voertuigen moeten de mens ondersteunen en beschermen (integrale benadering: mens-voertuig-weg). Bovendien bereiden voorlichting en educatie verkeersdeelnemers zo goed mogelijk voor op de verkeerstaak.
- Een proactieve aanpak van hiaten in het verkeerssysteem.

Verschillende maatregelen per wegcategorie

Verschillende effectieve maatregelen uit het verleden hebben nog steeds onze aandacht, omdat er nog winst voor verkeersveiligheid te behalen valt. Enkele voorbeelden zijn:

- Het overgrote deel van 30 km/uur-gebieden in Heerde zijn enkel 'sober ingericht' met bebording. Omdat de wegen niet veelal niet de uitstraling hebben van een 30 km-sstraat rijden mensen hier vaak te hard. Het terugbrengen van de werkelijke snelheid naar 30 km/uur draagt bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid.
- Op 50 km/uur-wegen zouden gemotoriseerd verkeer en fietsers fysiek van elkaar gescheiden moeten zijn vanwege de te grote snelheidsverschillen. Echter, vaak ontbreekt het aan ruimte om deze fietspaden te realiseren. De Tweede Kamer heeft op 27 oktober 2020 een motie aangenomen dat de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht van 50 naar 30 kilometer per uur. Een limiet van 50 kilometer per uur is enkel nog toegestaan op doorgaande wegen als de verkeersveiligheid niet in gevaar is.
- Ook veel 80 km/uur-wegen (allen in beheer van de provincie) kunnen nog veiliger. Bijvoorbeeld door de obstakelvrije afstand te vergroten, door een fysieke rijrichtingscheiding aan te brengen of het verminderen van het aantal erfaansluitingen. Wanneer we constateren dat de ruimte

ontbreekt en we het aantal eraansluitingen niet kunnen verminderen, maar de ontsluitende functie wel belangrijk is dan kan een snelheidsverlaging naar 60 km/uur overwogen worden.

- In de gemeente Heerde maken veel wegen in het buitengebied onderdeel uit van 60 km/uur zones. Als we het samengaan van landbouw verkeer en (recreatief) fietsverkeer beter op elkaar afstemmen, kunnen een aantal van deze wegen nog veiliger worden.

Al deze bovenstaande ontwikkelingen vragen om een hernieuwde blik op het verkeerssysteem en de inrichting daarvan.

Wegencategorisering

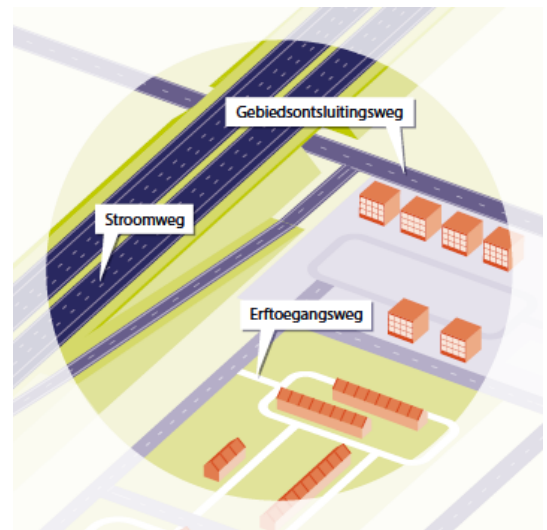
De wegcategorisering is een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet, zodat dit voor weggebruikers herkenbaar is én veilig functioneert. De herkenbaarheid is geen doel op zich, maar zorgt vanuit herkenning voor het juiste verkeersgedrag door alle weggebruikers.

Stroomwegen en erftoegangswegen

Volgens de basisgedachte van Duurzaam Veilig hebben wegen een duidelijke afgebakende functie: stromen of uitwisselen.

In de basis vertaald in stroomwegen en erftoegangswegen. Op de stroomwegen staat de doorstroming van het verkeer centraal en verplaatst de verkeersdeelnemer zich in een min of meer constante richting met een min of meer constante (hoge) snelheid. De andere kant van het spectrum wordt gevormd door de erftoegangswegen, waarop de uitwisseling en de verblijfsfunctie centraal staan. In tegenstelling tot de stroomwegen is op erftoegangswegen juist de wisseling in snelheid en richtingen kenmerkend.

Zowel stroomwegen als erftoegangswegen zijn verkeersveilig, omdat er sprake is van een duidelijke functieafbakening, met een bijpassende herkenbare en geloofwaardige vormgeving, gebruik en snelheid. Echter omdat het 'gat' tussen stroomwegen en erftoegangswegen te groot is (te groot verschil in type weggebruikers, de verschijningsvorm en het gedrag van weggebruikers), is een tussenvorm ontstaan: de gebiedsontsluitingswegen.



Figuur 16: Schematische weergave indeling naar wegtype

Stroomwegen

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar punt B te brengen. Het betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer kan via een stroomweg worden afgewikkeld. Er geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur (regionale stroomweg) of 100-120/130 km/uur (nationale stroomweg). Kenmerken van een stroomweg zijn onder andere hoge intensiteiten en een hoge maximumsnelheid. In het geval van de verkeerverbindingen in de directe omgeving van de gemeente Heerde betreft het de autosnelwegen A28 en A50.

Gebiedsontsluitingsweg

Dit type weg is bedoeld om verkeersstromen vanuit de diverse gebieden te bundelen en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen of stroomwegen. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 50 km/uur als basis. Op wegen buiten de bebouwde kom geldt in principe een snelheidsregime van 80 km/uur. Kruisingen met andere wegen zijn over het algemeen gelijkvloers, maar in specifieke gevallen zijn ongelijkvloerse kruisingen ook mogelijk. Langzaam verkeer en landbouwverkeer dienen bij voorkeur gescheiden te zijn van het gemotoriseerd verkeer. Het aantal erfaansluitingen op dit type weg is bij voorkeur gering, zeker buiten de bebouwde kom.

In de praktijk blijkt dat niet alle gebiedsontsluitingswegen zorgvuldig kunnen worden ingericht voor een snelheidsregime van 50 of 80 km/uur. Dit heeft geleid tot de introductie van gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 of 60 km/uur.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn vooral bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hier staat de verblijfsfunctie voorop. Een samenhangend netwerk van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied. Er geldt een snelheidsregime van 30 km/uur, eventueel ondersteund door fysieke maatregelen. Hogere snelheden zijn niet gewenst omdat er geen (fysieke) scheiding is tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Buiten de bebouwde kom geldt op dit type wegen een snelheidsregime van 60 km/uur. De kruispunten tussen erftoegangswegen zijn gelijkvloers en ongeregeld.

De gemeente Heerde maakt buiten de bebouwde kom onderscheid in erftoegangsweg type 1 (ETW 1) en erftoegangsweg type 2 (ETW 2). Wegen die zijn aangemerkt als ETW 1 hebben naast hun verblijfsfunctie ook een beperkt verbindende functie voor de omliggende gebieden (bijvoorbeeld de kleine kernen in het buitengebied). De intensiteiten zijn er hoger dan in een normale woonstraat.

De inrichting van erftoegangswegen type 1 vraagt veelal extra aandacht, omdat hier vaak een groot spanningsveld is tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen, ouderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer.

De ontsluitende wegen op de bedrijventerreinen binnen de bebouwde kom categoriseren we ook als erftoegangsweg 1 (maar hier blijft de snelheid 50 km/u), omdat deze grotere hoeveelheden vrachtverkeer afwikkelen.

Wegcategorie	Wegvak	Kruispunt
Stroomweg		
Gebiedsontsluitingsweg		
Erftoegangsweg		
Stromen 		
Uitwisselen 		

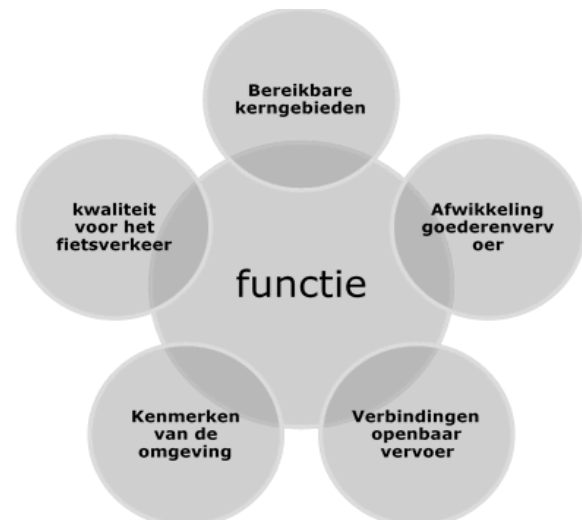
Figuur 17: Functionele categorie indeling

In figuur 17 is schematisch weergegeven welke kenmerken de verschillende functies hebben. Het wegennet van de gemeente Heerde is conform die in de tabel aangegeven wegfuncties gecategoriseerd. Dat wil zeggen dat elke weg op het grondgebied van de gemeente Heerde, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, in één van de drie hiervoor genoemde categorieën is ingedeeld.

Processtappen

Bij het bepalen van de functie van een weg spelen meerdere aspecten een rol.

Er worden bijvoorbeeld eisen gesteld aan de directe ontsluiting van de belangrijkste kernen in de gemeente Heerde. En ook de aanwezigheid van veel vrachtverkeer of landbouwverkeer stelt eisen aan de uiteindelijke inrichting van een weg. In het vervolg van deze paragraaf worden de functiebepalende kenmerken binnen de gemeente Heerde nader uitgewerkt.



Figuur 18: Categoriseren o.b.v. functie-eisen

Bereikbare kerngebieden

We willen dat alle kernen goed bereikbaar zijn. Zij vormen de basis voor het bepalen van de functie van een weg. Met de kerngebieden wil de gemeente tot uitdrukking brengen welke gebieden voor het (economisch) functioneren van groot belang zijn. Een goede bereikbaarheid en onderlinge verbinding van deze gebieden moet prioriteit hebben. Consequentie hiervan is dat de kerngebieden ontsloten moeten zijn via erftoegangswegen type 1 of gebiedsontsluitingswegen.

Belangrijke wegen voor het goederenvervoer

De kerngebieden omvatten ook de belangrijkste (regionale) bestemmingsgebieden voor het goederenvervoer, want behalve centrumgebieden en voorzieningen bevatten de kerngebieden ook de belangrijke bedrijventerreinen. In de visie van duurzaam veilig is het onwenselijk als grote stromen vrachtverkeer worden afgewikkeld over een weg met een verblijfsfunctie. Daarom worden de wegen aangewezen als gebiedsontsluitingsweg.

Belangrijkste wegen voor het landbouwverkeer

Landbouwvoertuigen hebben unieke kenmerken in de zin dat ze veel massa hebben en daarmee liefst geweerd worden uit de verblijfsgebieden, maar dat ze daarnaast relatief langzaam rijden (tot 45 km/uur) en daarmee veelal ook liefst geweerd worden op belangrijke doorgaande wegverbindingen. In overleg met de vertegenwoordigers van de landbouwers zijn wegen aangewezen die als ruggengraat voor het landbouwverkeer worden beschouwd. Op deze wegen dient extra aandacht besteed te worden op de veilige afwikkeling tussen landbouwverkeer en fietsverkeer.

Belangrijke wegen voor het openbaar vervoer

Voor de wegencategorisering is het wenselijk dat het (huidige) buslijnnennetwerk bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen loopt. Voor enkele gevallen zal hier een spanningsveld tussen enerzijds doorstroming en comfort van bussen en anderzijds verkeersveiligheid en leefbaarheid in verblijfsgebieden ontstaan.

Om een goede afweging te maken, wordt gebruik gemaakt van de zwaarte van het gebruik van de routes. Voor busroutes met sterke regionale functie en een hoge frequentie en/of capaciteit is het wenselijk dat de wegen waar de buslijn gebruik van maakt als gebiedsontsluitingswegen worden aangemerkt.



Wegfunctie en de fiets

Naast het goederenvervoer en het openbaar vervoer is de positie van de fiets belangrijk. Dit uit zich echter niet zozeer in een functie die aan de weg wordt gegeven, maar veel meer aan de vormgeving(eisen) van de weg en de voorzieningen voor de fiets en openbaar vervoer. Loopt er over een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg een belangrijke fietsroute, dan zijn in het geval van een gebiedsontsluitingsweg aparte fietsvoorzieningen noodzakelijk. In het geval van een erftoegangsweg meestal niet. Een erftoegangsweg kan bijvoorbeeld geheel ingericht worden als een fietsstraat of met fietsstroken.

Omgeving

De omgeving van een weg is van grote invloed op de toekenning van een wegfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Wat is de beschikbare ruimte in het profiel?
- Wordt er direct aan de weg gewoond?
- Welke andere functies heeft een weg (scholen, winkels, enz.)
- Zijn er veel oversteekbewegingen van langzaam verkeer?
- Is er sprake van een waardevolle omgeving in cultuurhistorische zin of qua natuur?

Duidelijk is dat een weg, vooral binnen de bebouwde kom waaraan in omvangrijke mate wordt gewoond en waaraan diverse andere functies gevestigd zijn, bij voorkeur een erftoegangsweg zou moeten zijn.

Wegfunctie en gebruik

De categorisering van wegen stemmen we ook af op het gebruik. Vaak is de hoeveelheid verkeer dat van een weg gebruik maakt mede leidend voor de functie die eraan gegeven wordt. Met name op wegen waar gezien de omgeving de leefbaarheid centraal staat (erftoegangswegen), mogen de intensiteiten niet te hoog zijn. In de landelijke opzetten voor categorisering van de wegen wordt uitgegaan van een maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal (twee richtingen). Groeit de intensiteit boven deze grenswaarden dan zijn er 2 alternatieven:

- De weg een hogere functie geven als gebiedsontsluitingsweg en als zodanig ook vormgeven;
- Maatregelen nemen die de intensiteit weer (ruim) onder de grenswaarden brengen, bijvoorbeeld door het weren van doorgaand verkeer of het maken van een alternatieve ontsluitingsroute.

De grenswaarde van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal zijn ook gebruikt om een eerste selectie te maken van potentiële gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Hierbij worden wegen met intensiteiten tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal als 'grijs' aangemerkt. Volgens de landelijke richtlijnen kunnen dergelijke wegen zowel als gebiedsontsluitingsweg (30 of 50) ETW 1 worden aangemerkt en ingericht.

Wegencategorisering gemeente Heerde

In de vorige paragrafen zijn de uitgangspunten geformuleerd voor de wegcategorisering, dit zijn;

1. Kerngebieden liggen aan een gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg type a (ETW I) (functie);
2. Grotere stromen goederenvervoer wordt afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type 1 (ETW 1) (functie);
3. Hoogwaardig openbaar vervoer wordt afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type 1 (ETW 1) (functie);
4. Lokaal ontsluitend openbaar vervoer wordt bij voorkeur afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen, maar kan onder voorwaarden ook gebruik maken van erftoegangswegen (functie);
5. Wegen met een intensiteit > 6.000 motorvoertuigen per etmaal zijn in principe een gebiedsontsluitingsweg (gebruik);
6. Wegen met een intensiteit tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen afhankelijk van de omgevingsfuncties zowel als gebiedsontsluitingsweg (30 of 50) als erftoegangsweg type 1 worden aangemerkt (gebruik);
7. Wegen met een intensiteit van minder dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal zijn in principe een erftoegangsweg (gebruik);
8. Wegen in de omgeving met diverse intensieve functies (wonen, werken, winkelen, school) zijn een erftoegangsweg (omgeving).

Herkenbare en geloofwaardige weginrichting

De richtlijnen voor het inrichten van de verschillende categorieën van wegen worden opgesteld door het kennisinstituut CROW. Het zijn geen statische richtlijnen; nieuwe inzichten leiden door de jaren heen tot aanpassingen. Als gemeente volgen wij de meeste actuele richtlijnen ten aanzien van de inrichting van onze wegen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de 6 basiseisen die zorgen voor een verkeersveilige vormgeving:

1. Wegcategorieën zijn herkenbaar en onderscheidend vormgegeven;
2. Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden;
3. Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden;
4. Verkeerssoorten zijn gescheiden;
5. Er zijn geen obstakels langs de rijbaan;
6. Er is een relatie tussen de weg en de omgeving.

Bij erftoegangswegen zijn de basiseisen 2,3 en 4 niet van toepassing en mengt het verkeer op dezelfde rijbaan.

De ideale en minimale situatie

De ideale en minimale inrichtingseisen voor wegen zijn opgenomen in het ASVV 2021 van het CROW en gelden als landelijke norm. Een ideale vormgeving conform de CROW richtlijn is altijd het uitgangspunt. Voor de maximale veiligheid worden alle inrichtingskenmerken op een juiste wijze in het wegbeeld opgenomen en komt de inrichting van een weg overeen met de landelijke Duurzaam Veilig uitgangspunten. In veel situaties is dat niet (meteen) haalbaar. Dan zoeken we naar een inrichtingsvorm die in ieder geval voldoet aan de basiseisen die toepassing zijn voor dat wegtype. Vaak is het nodig om te compenseren met maatregelen. Denk aan een oversteekvoorziening als er op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom op een wegvak toch gelijkvloers moet worden overgestoken door langzaam verkeer. Met bijvoorbeeld een middengeleider met plateau kan

men in twee etappes oversteken en wordt de snelheid van het verkeer beperkt. Wegen die (eventueel met compenserende maatregelen) niet aan de minimale vormgevingseisen voldoen, zijn niet veilig en aanpassing zou om die reden overwogen moeten worden.

Inpassen van hoofdfietsroutes

Ten aanzien van **hoofdfietsroutes** worden de volgende concrete ontwerpprincipes gehanteerd:

- Directheid: streefwaarde voor de maximale omrijdfactor (verhouding tussen de kortst mogelijke route en de hemelsbrede afstand) is 1,15.
- Doorstroming: voorrang bij het kruisen van erftoegangswegen en korte wachttijden bij het kruisen van gebiedsontsluitingswegen of gebiedsontsluitingswegen (ongelijkvloers, breed middeleneiland, rotonde of fietsvriendelijke verkeersregeling).
- Comfort: effen wegdek (bij voorkeur asfalt), verlichting, goede afwatering, opname in het gladheidbestrijding- (vegen en strooien) en onderhoudsprogramma.
- Veiligheid: duurzaam veilige oversteekvoorzieningen, gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn voorzien van vrijliggende fietspaden (> 2 meter in één richting, > 3,50 meter voor twee richtingen).
- Als een fietsroute onderdeel uitmaakt van een erftoegangsweg, bieden we binnen het fietsnetwerk bij voorkeur de volgende voorzieningen:
 - ETW met meer dan 4.000 mvt/etmaal en primaire of secundaire fietsroute: rode fietsstroken;
 - ETW met minder dan 4.000 mvt/etmaal en secundaire fietsroute: geen voorziening.
 - Als er over een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg een belangrijke gemeentelijke of provinciale fietsroute loopt, dan is vaak een aparte fietsvoorziening gewenst.

Herkenbaarheidskennmerken voor wegvakken

Figuur 19 en figuur 20 geven inzicht in de basiskennmerken voor wegvakken binnen en buiten de bebouwde kom. Bij het (her)inrichten van wegen zijn deze kenmerken ons uitgangspunt.

Essentiële herkenbaarheidskennmerken BUBEKO				
	GOW	GOW	ETW 1	ETW 2
Snelheid	80	60	60	60
Kantmarkering	Ja (3-1, 15 cm breed)	Onderbroken kantmarkering (afhankelijk van aanwezigheid rijrichtingscheiding)	ja, mits er geen fietsstroken aanwezig zijn (3-1, 10cm breed)	Nee
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen / Dubbele asstreep	Geen	Geen
Voorkeurskennmerken BUBEKO				
Intensiteiten	> 4.000 mvt/etmaal	2.000 - 5.000 mvt/etmaal	2.000 - 5.000 mvt/etmaal	< 2.500 mvt/etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad	Vrijliggend fietspad	Fietspad of fietsstrook	Rijbaan
Busroute	Ja	Ja	Ja	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	7,50m	6,50m	6,50m	5,00m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt	Asfalt	Asfalt
OV-haltes	In de havens	In de havens	Op de rijbaan	Op de rijbaan

Figuur 19: Herkenbaarheidskennmerken buiten de bebouwde kom



Essentiële herkenbaarheidskenmerken BIBEKO				
	GOW50	GOW30	ETW 1	ETW 2
Snelheid	50	30	30	30
Kantmarkering	Onderbroken kantmarkering (3-1, 10 cm breed) of trottoirband	Geen kantmarkering	Geen kantmarkering	Geen kantmarkering
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken BIBEKO				
Intensiteiten	> 4.000 mvt/etmaal	< 6.000 mvt per etmaal/ <10.000 mvt per etmaal	< 6.000 mvt/etmaal	< 3.000 mvt/etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad	Fietsstrook 1,70-2,20m breed	Rijvaan of $I_{\text{fiets}} > 500$ /etmaal: Fietsstroken	Rijbaan of $I_{\text{fiets}} > 2000$ /etmaal: Fietsstraat
Busroute	Ja	Afhankelijk van verhardingsbreedte	Ja	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	5,50m - 7,30m	5,80 - 8,40m / 8,40 - 10,70m	5,80m tot 6,50m	> 4,80m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt/ elementverharding	Asfalt/Elementverharding	Elementverharding
Parkeren	Niet	Niet	Langs de rijbaan	Op de rijbaan
OV-haltes	In de havens	Op de rijbaan, fietsers achterlangs	Op de rijbaan	Op de rijbaan

Figuur 20: Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom

Alles draait hierbij om veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten. Wanneer het niet mogelijk blijkt om alle conflicterende belangen te honoreren, gaan we na of conflicten kunnen worden beperkt. Bijvoorbeeld door bepaalde verkeerssoorten een andere route te geven waardoor de noodzaak van een 'separate' voorziening vervalt. En/of we onderzoeken de mogelijkheden om de mogelijke conflicten te beheersen via aanvullende maatregelen.

Voorbeelden van beheersmaatregelen zijn:

- Teruggaan naar minimale maatvoering in het dwarsprofiel;
- Toevoegen van snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en/of kruispunten;
- Handhaving op rijnsnelheden met aanvullende voorlichting;
- Lokaal aanpassen van de snelheidslimiet naar één snelheidsklasse lager.

Indien de minimale maatvoering, snelheidsremmende maatregelen of het terugbrengen van de maximumsnelheid onvoldoende veiligheid biedt en niet meer geloofwaardig en herkenbaar overkomt, dient teruggedaan te worden naar de eerste stappen waarbij alsnog de functie en wegcategorie heroverwogen dient te worden.

Herkenbaarheidskenmerken voor kruispunten

De uitwisseling van verkeer vindt vooral plaats op de kruispunten. Hier vinden dan ook de meeste conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers plaats. Een duurzaam veilig ingericht netwerk gaat op een consequente manier om met conflicterende verkeersbewegingen. Het verlenen of krijgen van voorrang volgt logisch uit de inrichting van de weg. Principe afspraken helpen bij een logische inrichting. De gemeente Heerde hanteert de volgende uitgangspunten bij het vormgeven van kruispunten:

- Verkeer dat op een gebiedsontsluitingsweg rijdt, krijgt voorrang op verkeer op een erftoegangsweg;
- Verkeer dat op een ETW type I/GOW 30 rijdt, krijgt voorrang op verkeer op een ETW type II;
- Erftoegangswegen type II die elkaar kruisen worden als gelijkwaardig kruispunt ingericht;
- Een regionale snelfietsroute die een gebiedsontsluitingsweg kruist, kruist bij voorkeur ongelijkvloers;
- Een hoofdfietsroute heeft bij voorkeur voorrang op verkeer op een erftoegangsweg.

Niet alle typen kruispunten en aansluitingen komen bij alle wegcategorieën voor of zijn vanuit verkeersveiligheid gewenst. Daarnaast zijn kruispunten en kruisingen mogelijk met solitaire fietsroutes of busbanen. In figuur 21 zijn voor alle mogelijke combinaties de voorkeursoplossing opgenomen.

Kruisingen	GOW	ETW 1	ETW 2
GOW	Rotonde / VRI	Rotonde/ voorrangskruispunt GOW in de voorrang / VRI	Voorrangskruispunt GOW in de voorrang
ETW 1	Rotonde/ voorrangskruispunt GOW in de voorrang / VRI	Rotonde/ voorrangskruispunt	Uitrit ETW 1 in de voorrang of voorrangskruispunt
ETW 2	Voorrangskruispunt GOW in de voorrang	Uitrit ETW 1 in de voorrang of voorrangskruispunt	Gelijkwaardig
Regionale fietsroute	Ongelijkvloers	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Hoofd fietsroute	Fiets uit de voorrang	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Snelheidsbeperkende maatregelen	Beperkt, alleen bij kruispunten	Op overgangen, kruispunten en oversteekplaatsen	Ja

Figuur 21: Voorkeursoplossingen kruispunten



Bijlage V. Inrichtingseisen wandelroutes

Binnen de gemeente Heerde willen we dat de wandelroutes in het wandelnetwerk voldoen aan de landelijke inrichtingseisen welke zijn opgesteld in de CROW-publicaties 'ASVV 2021', en 'Lopen loont – de voetganger in beleid, ontwerp en beheer'. De richtlijnen die hieronder staan beschreven dragen bij aan kwalitatief goede voetgangersvoorzieningen.

Richtlijnen obstakelvrije breedte

Type gebied	Richtlijnen
Verblijfsgebied	Minimummaat $\geq 1,5$ m* Voorkeursmaat $\geq 1,8$ m* Bij plaatselijke versmallingen over een lengte van maximaal 20 m geldt een minimale vrije breedte van 1,2 m Bij plaatselijke versmallingen (puntvernauwing) over een lengte van maximaal 0,5 m geldt een minimale vrije breedte van 0,9 m
Winkelstraat	Vrije breedte $\geq 1,5$ m* bij minder dan 100 voetgangers/maatgevend uur Vrije breedte $\geq 2,4$ m bij meer dan 100 voetgangers/maatgevend uur Vrije breedte van de looproute in een hoofdwinkelstraat $\geq 4,0$ m
Plein	Vrije breedte van looproute(s) $\geq 2,4$ m
Recreatiegebied	In bos- en natuurgebieden is een vrije breedte van minimaal 1,20 m gewenst, met om de 50 m passeerplaatsen met een minimale breedte van 1,50 m

* Het is gewenst om met een bepaalde regelmaat een manoeuvreer- en omkeerruimte van 2,1 x 2,1 m te scheppen voor rolstoelers, scootmobielen en kinderwagens

Richtlijnen obstakelvrije hoogte

Richtlijnen

Minimale vrije doorgangshoogte $\geq 2,6$ m
Bij incidentiele objecten bedraagt de vrije doorgangshoogte ten minste 2,30 m

Richtlijnen verticaal alignement

Hellingshoek	Richtlijnen
Kleiner dan 1 : 25 m	Hoogteverschillen niet steiler dan 1 : 25 worden gezien als 'natuurlijk verloop' en kunnen zonder speciale voorzieningen in het trottoir worden opgenomen door de bestrating licht hellend uit te voeren.
Groter dan 1 : 25 m	Bij grotere hoogteverschillen kan gebruik worden gemaakt van een trap. Voor een trap die prettig in het gebruik is, moet de optrede tussen de 0,15 m en 0,18 m zijn en de aantrede groter dan 0,30 m. In principe geldt hierbij de vuistregel dat de som van de aantrede plus twee keer de optrede 0,60 m à 0,65 m moet zijn. - Zorg voor steun en begeleiding (leuning langs de trap) waardoor het beklimmen van een trap voor veel mensen minder belastend wordt; - Het materiaal van de trap moet voldoende stroef zijn, zodat uitglijden wordt voorkomen; - Aan de bovenzijde van de trap moet altijd een waarschuwingsmarkering worden aangebracht; - Een geleidelijk sluit bovenaan de trap altijd aan de rechterzijde van de trap aan.



Richtlijnen routegeleiding*

Type geleiding	Richtlijnen
Gidslijnen	De toepassing van gidslijnen heeft de voorkeur. Duidelijke waarneembare/voelbare lijnen herkenbaar aan een contrast in textuur of door een verschil in hoogte (>25 mm) (muur, groenstrook, lijnafwatering)
Geleidelijnen	Op veilige en logische plekken $\geq 0,3$ m breed Op onveilige en minder voor de hand liggende plaatsen $\geq 0,6$ m breed Obstakelvrij loopvlak links en rechts naast geleidelijn $\geq 0,6$ m
Attentievakken	0,6 m x 0,6 m Toepassen bij: - Keuzepunt in geleidelijnen; - Richtingverandering groter dan 15 graden; - Informatiepunt; - Hellingsbaan steiler dan 1 : 20 m
Waarschuwingsmarkering	Noppenprofiel Toepassen bij: - Onoverzichtelijke en gevaarlijke situatie; - Doorlopen niet mogelijk is; - Oversteekplaats; - Beëindiging van een geleidelijn
Object- en informatiemarkering	Langs geleidelijn en maakt geen onderdeel uit van de doorgaande looproute Ter hoogte van de objectmarkering een attentievak Informatiepunt > 1,2 m van geleidelijn, dan extra geleidelijn tussen objectmarkering en informatiepunt

*We conformeren ons aan de richtlijnen zoals opgesteld door PTBconsult

Richtlijnen rustpunten

Locatie	Richtlijnen
Kleiner dan 1 : 25 m	Interval tussen rustpunten maximaal 200 m
Heuvelachtig terrein Bij trappen Bij hellingbanen Winkelcentra	Interval tussen rustpunten maximaal 100 m



Richtlijnen oversteekplaatsen

Onderdeel	Richtlijnen
Toepassingslocatie	Toepassen bij wegcategorieën: - Gebiedsontsluitingsweg bibeko: 2x1 en 1x2; - Erftoegangsweg bibeko met ontsluitende functie In de volgende situaties: - Conflictsituatie; - Kruising van hoofdwandelroutes; - Locatie waar veel voetgangers (>100 per dag) en veel overig verkeer samenkomt; - Locatie waar met een zekere regelmaat kwetsbare groepen oversteken (kinderen, ouderen, gehandicapten)
Zichtbaarheid van aankomend verkeer	Erftoegangsweg ≥ 50 m (ooghoogte: 0,95 - 1,95 m); Gebiedsontsluitingsweg ≥ 100 m (ooghoogte: 0,95 - 1,95 m)
Snelheid gemotoriseerd verkeer ter hoogte van oversteekmoment	≤ 30 km p/u
Toepassen middengeleider	Middengeleider toepassen bij: - ≥ 1.000 mvt per maatgevend uur - Erftoegangsweg $\geq 7,0$ m breed; - Gebiedsontsluitingsweg
Toegankelijkheid	Trottoirafritten of verlaagde trottoirbanden toepassen bij hoogteverschil Kenmerken: - $\geq 1,8$ m vrije breedte afrit; - $\geq 1,2$ m vrije breedte verlaagde trottoirband; - Maximale helling 1 : 10 m; - Contrast in verharding voor herkenbaarheid blinden en slechtienden; - 2,0 m x 2,0 m manoeuvreerruimte op het trottoir achter de verlaagde trottoirband
Toepassen zebra-markering	Zebra-markering toepassen bij gebiedsontsluitingsweg
Ontwerpelementen VOP	Breedte $\geq 4,0$ m Verkeersbord L2 Afmetingen middengeleider $\geq 2,0$ m x $\geq 1,8$ m Breedte zebra-markering en tussenruimte 0,5 m