

Fietsersbond afdeling Zutphen/Lochem

Zienswijze betreffende

Fietsplan Gemeente Lochem 2024 -2035

“Aandacht en ruimte voor de fiets!”

en

Uitvoeringsprogramma Fietsplan Lochem 2025-2030

december 2024



=====

Inleiding

Als Fietsersbond staan we positief tegenover de fietsvisie van de gemeente Lochem. We delen veel van de ambities en hebben waardering voor de aandacht die er is voor het stimuleren van het fietsen. Ook kunnen wij ons prima vinden in de ambitie van Lochem om in 2026 Nederlands “Fietsgemeente van het jaar” te worden (maar daar zal dan nog wel het nodige voor moeten gebeuren, zoals hieronder zal blijken).

Op p. 6 van het Fietsplan staat als hoofdambitie voor de fiets “het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto.” Deze ambitie ondersteunen wij van harte. **Wij pleiten er wel voor om deze ambitie meer concreet, meetbaar en daardoor minder vrijblijvend te maken.** Zoals de ambitie van de rijksoverheid (Nationaal Toekomstbeeld fiets, 2022): 20% meer fietskilometers in 10 jaar.

Wat onzes inziens voor een belangrijk deel ontbreekt in het Fietsplan en het Uitvoeringsprogramma is de **vertaling van alle mooie ambities in concrete maatregelen.** Veel van de onderdelen van het Uitvoeringsprogramma waren al eerder gepland en zijn dus niet nieuw voor het Fietsplan. (Bijvoorbeeld de fietsroute Staringcollege – station Lochem, de herinrichting Tramstraat/Larenseweg Lochem en de “doorfietsroute” F348). Hieronder is per thema aangegeven welke maatregelen naar ons idee ontbreken.

Thema: Fietsnetwerk

1. Halfverharde fietspaden buitengebied

Wat ontbreekt is een duidelijke en urgente ambitie voor de structurele verbetering van de halfverharde fietspaden in het buitengebied (vaak naast zandwegen); deze worden in het Fietsplan wel benoemd (p 41) maar wat uitblijft is de constatering dat **het overgrote deel van de huidige fietsroutes in deze categorie niet voldoet aan de in het Fietsplan gestelde norm** (minimale verhardingsbreedte van 1,50 meter met daarnaast voldoende overrijdbare berm). Deze fietspaden zijn belangrijk voor lokaal gebruik maar ook en vooral voor recreatie/ fietstoerisme en daardoor dus ook zeer relevant voor de lokale economie. In veel gevallen gaat het om fietsknooppuntenroutes en/of lange afstand-fietsroutes (LF); onder meer Oude Larenseweg (Harfsen), Looweg, Enteldijk, Maandagsdijk (Barchem); Molenbuurtsweg, Oude

Borculoseweg, Larenseweg, Heidepolweg, Gageldijk (Grote Veld), Aardappeldijk, Exelseweg, Huurne (Laren/Exel), Reeverdijk en Elzerdijk (Gorsselse hei).

Lochem loopt hier duidelijk achter bij buurgemeenten; zie voorbeeld hieronder van twee fietspaden vlakbij elkaar, nabij het Grote Veld.



Heijendaalseweg (Gemeente Bronckhorst)



Molenbuurtsweg (Gemeente Lochem)

Het fietspad langs de Molenbuurtsweg (hetzelfde geldt voor de meeste andere hierboven genoemde locaties) is zo smal dat je elkaar nauwelijks of niet kunt passeren. Bovendien is de berm zo hobbelig dat uitwijken naar de berm voor veel mensen een hachelijke onderneming wordt. Dit leidt tot onplezierige en onveilige situaties, zeker in aanmerking nemend dat veel van de recreatieve fietsers 70-plussers met relatief zware e-bikes zijn.

In het Uitvoeringsprogramma wordt (p. 8) een onderzoek voor het optimaliseren / verbreden / verharderen van belangrijke (toeristische) schakels in het vooruitzicht gesteld voor 2026/2027. Dat betekent dus dat concrete maatregelen tot verbetering niet eerder dan 2028/2029 genomen worden. **Nodeloos uitstel wat ons betreft van een noodzakelijk verbeteringsprogramma voor de fietspaden in het buitengebied.** Bovendien verwachten wij dat de ambitie om Fietsgemeente van het jaar 2026 te worden zo niet haalbaar is.

2. Toevoerroutes F348: Gorssel-Eefde

In het Uitvoeringsprogramma (p 8) wordt een onderzoek genoemd naar toevoerroutes voor de F348 in Epse.

Wat hier echter ontbreekt is aandacht voor de toevoerroutes c.q. nevenroutes tussen Gorssel en Zutphen. Bij de voorbereiding van het F348 project heeft de provincie Gelderland vastgesteld dat er – ook na de keuze voor de fietsroute langs de N348 – na afronding van het project grote aantallen fietsers waaronder heel veel scholieren, maar ook recreatieve fietsers de route door het buitengebied zullen blijven volgen: via Gorsselse Enkweg, Quatre Brasweg, Eefdense Enkweg, Mettrayweg naar de Polbrug, dat is de kortste route naar station en centrum Zutphen. Het zou volgens de prognose van de Provincie gaan om meer dan 700 fietsers per dag. **Dat betekent dat er óók hier aandacht gegeven moet worden aan de vraag wat er nodig is om fietsveiligheid en het fietsplezier te bevorderen.**

Dat zou bijvoorbeeld prima kunnen door middel van een fietsstraat; daarbij blijft autoverkeer en landbouwverkeer toegestaan maar zullen deze weggebruikers zich meer moeten aanpassen aan de fietsers dan andersom.



Thema verkeersveiligheid

3. Verbeteren fietsveiligheid in bebouwde kom

Het standpunt van de Fietsersbond over de maximumsnelheid in de bebouwde kom is duidelijk: in de bebouwde kom is de maximumsnelheid 30 km per uur, tenzij er een vrijliggend fietspad is. In steeds meer gemeenten wordt dit overgenomen. Het is aangetoond



dat het reduceren van de maximumsnelheid resulteert in minder en minder ernstige ongevallen (bijvoorbeeld: Rapport Academische Werkplaats, *30 km/h in de bebouwde kom. De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving*, 2023). Daarnaast neemt de luchtkwaliteit toe en de geluidsbelasting af, ook niet onbelangrijk. De gemeente Lochem lijkt deze lijn te volgen. We lezen op pagina 24:

“Waar fietsers en gemotoriseerd verkeer binnen de bebouwde kom gebruikmaken van dezelfde ruimte is de maximum toegestane snelheid in principe 30 km/uur”.

Maar de praktijk is toch niet geheel in overeenstemming met de ambitie. Op pagina 28 lezen we: “Op de Barchemseweg (Lochem) en de Dorpstraat (Almen) willen we de maximum toegestane snelheid van 50 km/u behouden. Op deze locaties is alleen geen ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen.”

Hier wordt onzes inziens niet de juiste keuze gemaakt; de onderbouwing ontbreekt. Even verder op pagina 28 lezen we: “Waar we de snelheid niet kunnen verlagen naar 30 km/u én op het eerste gezicht geen ruimte is voor een vrijliggende fietsvoorziening, gaan we een verkenning uitvoeren naar alternatieven.” Dat is op zich al rijkelijk vaag. Maar in het Uitvoeringsprogramma vinden we zelfs deze “verkenning” niet terug.

Overigens zijn er nog wel méér plekken in de gemeente waar de praktijk niet in overeenstemming is met de ambitie. Zoals de nieuwe parallelweg op de Kwinkweerd (Lochem) en de bebouwde kom van Barchem (Borculoseweg, Ruurloseweg en Lochemseweg).

Laatstgenoemd punt, herinrichting van de bebouwde kom Barchem, staat overigens wel in het Uitvoeringsprogramma, en is gepland voor 2027; echter de financiële onderbouwing ontbreekt nog. Dit dossier speelt al sinds 2017, wellicht langer! **Door geharrewar tussen Provincie Gelderland en gemeente Lochem komt het maar niet tot een oplossing.** De inwoners van Barchem en de vele bezoekende fietsers en wandelaars (Wandeldorp Barchem!) hebben het nakijken.

Thema ruimtelijke ontwikkelingen

4. De fiets in Centrum Lochem

Op pagina 35 wordt vermeld dat sommige mensen pleiten voor het weren van fietsers uit het voetgangers-/winkelgebied in het centrum van Lochem. Het zou onzes inziens logisch zijn als in een Fietsplan (ook) hierover een duidelijke keuze wordt gemaakt. Nu wordt dit punt (onnodig) vooruitgeschoven naar nader onderzoek en overleg. Wat ons betreft blijft fietsen mogelijk in dit gebied. Wel is het zaak om duidelijk te communiceren dat de fietser te gast is; zoals door het bord (zie afbeelding) bij de ingang van de Molenstraat. En het is belangrijk om aan de rand van en in het centrum enkele herkenbare fietsparkeerplaatsen te realiseren.



Verder loopt de fietsknooppuntenroute tussen Molenpoort en Markt nu via de Molenstraat, dit is geen handige doorgaande fietsroute in deze smalle straat met veel voetgangers / winkelend publiek, kinderwagens, rollators e.d. Alternatief zou kunnen lopen via Noorderwal en Poststeeg.

Overige opmerkingen over het Fietsplan

Pag 9, Doelgroepen: er lijkt van uit te worden gegaan dat het bij de doelgroepen gaat om verschillende groepen mensen. Beter is om te spreken van verschillende rollen of kenmerken. Iemand die door de week fietsforens is kan in het weekend recreatieve fietser zijn. De doelgroepen ouderen en recreatieve fietsers overlappen voor een belangrijk deel. Bij de groep recreatieve fietsers (pag 12) worden ook sportieve fietsers genoemd (mountainbikers, wielrenners, gravelbikers), zonder echter te vermelden dat zij weer andere kenmerken en wensen kunnen hebben dan “toeristische” recreanten.

Pagina 15: op het kaartje ontbreken een aantal routes (onder meer recreatieve knooppuntenroutes) die wel staan op het kaartje op pagina 18. Dit is wat verwarrend.

Pagina 18: op het kaartje ontbreken nog:

- verbinding tussen knooppunten 58 en 62 (Lebbenbrugge) via Maandagsdijk, Barchem (deze verbinding, althans het stuk tussen Muldersweg en Wiechersweg, staat niet op de kaart maar is wel de logische kortste route)
- verbinding tussen Nachtegaalstraat en N348 over Mettrayweg, Eefde
- verbinding tussen Exelsebrug Lochem en Almensebrug over Kanaaldijk (zuidzijde Twentekanaal)

Pagina 28, Verkeersveiligheid: hier staan meerdere zinvolle opmerkingen en ambities betreffende de combinatie fietsverkeer en landbouwverkeer. In het Uitvoeringsprogramma vinden we hierover helaas niets terug!

=====