



Mobiliteitsplan Heerde 2024-2034

Inventarisatie beleidsuitgangspunten

1 november 2023



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Mobiliteitsplan Heerde 2024-2034

Inventarisatie beleidsuitgangspunten

1 november 2023

in opdracht van

Gemeente Heerde
R. Keizer

pagina's

44

publicatienr.

23016

auteur(s)

M. Ruigrok
B. Eilert

BVA Verkeersadviezen

Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl



Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| 1. Inleiding | 3 |
| 1.1. Aanleiding en doel | 3 |
| 1.2. Werkwijze en processtappen | 3 |
| 1.3. Leeswijzer | 3 |
| 2. Evaluatie gevoerd beleid | 4 |
| 2.1. Hoofdthema's GVVP | 4 |
| 2.2. Evaluatie maatregelen | 4 |
| 2.3. Enquête | 6 |
| 3. Analyse verkeersveiligheid en duurzaamheid | 10 |
| 3.1. Analyse verkeersveiligheid gemeente Heerde | 10 |
| 3.1.1. Ongevallenanalyse | 10 |
| 3.1.2. Snelheidsoverschrijdingen | 11 |
| 3.2. Benchmark verkeersveiligheid | 12 |
| 3.3. Benchmark duurzaamheid | 14 |
| 4. Beleidskaders en ontwikkelingen | 17 |
| 4.1. Ontwikkelingen in landelijk en regionaal beleid | 17 |
| 4.1.1. Omgevingswet en omgevingsvisie | 17 |
| 4.1.2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 | 18 |
| 4.1.3. Agenda Cleantech Regio 2022-2030 | 19 |
| 4.1.4. Tour de force | 19 |
| 4.2. Gemeentelijk beleid | 20 |
| 4.3. Maatschappelijke trends en ontwikkelingen | 24 |
| 4.3.1. Ontwikkelingen mobiliteitsbehoefte | 24 |
| 4.3.2. Verkeersveiligheid | 25 |
| 4.3.3. Klimaat en duurzaamheid | 26 |
| 4.3.1. Gezamenlijke verantwoordelijkheid | 28 |
| 5. Hoofdlijnen verkeersvisie | 29 |
| 5.1. Ambitie 1: Veilig, leefbaar en gezond | 29 |
| 5.2. Ambitie 2: Bereikbaarheid in balans | 30 |
| 5.3. Ambitie 3: Duurzaam en klimaatbestendig | 32 |
| 5.4. Ambitie 4: Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik | 33 |
| 5.5. Vervolgproces | 34 |
| Bijlage I. Afhandeling actieprogramma 2007-2020 | 35 |
| Bijlage II. Kaartbeelden geregistreerde ongevallen | 37 |
| Bijlage III. Benchmark duurzaamheid | 39 |



1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

Het vigerende GVVP (mobiliteitsplan) van de gemeente Heerde dateert van 2007 en is daarom toe aan herijking. De gemeente Heerde heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd deze herijking uit te voeren en het GVVP 2007 te actualiseren. De actualisatie zal resulteren in een nieuw mobiliteitsplan (GVVP) voor de gemeente Heerde dat het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende 10 jaar beschrijft.

Het doel van het mobiliteitsplan is het vaststellen van de beleidsuitgangspunten en maatregelen om toe te werken naar een logisch, duurzaam en veilig verkeer- en vervoersysteem. We werken toe naar een toekomstbestendig en duurzaam verkeer- en vervoerplan op basis waarvan knelpunten kunnen worden opgelost en wordt bijgedragen aan het verhogen van de verkeersveiligheid en het optimaliseren van de bereikbaarheid van de gemeente. Het mobiliteitsplan vormt de basis om prioriteiten te stellen voor investeringen en brengt daarnaast samenhang aan tussen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid en andere beleidsterreinen.

1.2. Werkwijze en processtappen

Voorliggend document bevat een weergave van de eerste stap in het proces om te komen tot een geactualiseerd GVVP. Dit document bevat een evaluatie van het vigerende GVVP, een beschrijving van relevante beleidskaders en maatschappelijke ontwikkelingen en een analyse van verkeersveiligheid en duurzaamheid. We besluiten de inventarisatienota met een beschrijving van de ambities en bijbehorende doelstellingen. Als vervolgstap zullen deze doelstellingen in het mobiliteitsplan en uitvoeringsprogramma worden uitgewerkt in concrete acties en maatregelen voor de komende jaren.

1.3. Leeswijzer

In voorliggend rapport is in hoofdstuk 2 een beknopte evaluatie opgenomen van het vigerende GVVP. Hoofdstuk 3 behandelt de verkeersveiligheid en duurzaamheid binnen de gemeente Heerde, met onder andere een analyse van ongevallocaties en benchmarks van zowel verkeersveiligheid als duurzaamheid. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens ingegaan op het vigerende landelijke en provinciale verkeer- en vervoerbeleid en op het gemeentelijke beleid zoals dat in de periode na 2007 op verschillende thema's is geformuleerd. Tevens komen in dit hoofdstuk de voornaamste maatschappelijk trends en ontwikkelingen aan bod die invloed hebben op de mobiliteit. In het afsluitende hoofdstuk 5 richten we ons op het benoemen van de hoofdambities voor het op te stellen mobiliteitsplan.



2. Evaluatie gevoerd beleid

De eerste stap in de actualisatie van het verkeersbeleid van de gemeente Heerde betreft een evaluatie van het vigerende GVVP. Hierbij is gekeken naar de huidige stand van zaken van de in het GVVP beschreven thema's en maatregelen.

2.1. Hoofdthema's GVVP

In het vigerende GVVP zijn op basis van knelpuntanalyses en het beleid van provincie en Rijk een vijftal gebiedsgerichte hoofdthema's geformuleerd:

1. *Beperken doorgaand verkeer*: voor de gemeente als geheel geldt dat gestreefd moet worden naar het nog verder beperken van het doorgaand verkeer door de kernen Heerde en Wapenveld dan nu al het geval is.
2. *Centrum Heerde*: het verder verbeteren van het winkel- en verblijfsklimaat in het centrum van Heerde.
3. *Dorps wonen*: het behouden en waar mogelijk versterken van de dorps kwaliteiten in Heerde, Wapenveld en de kleine kernen.
4. *Buitengebied uiterwaarden IJssel*: Het behouden en waar mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid en recreatieve waarden van het oostelijke buitengebied.
5. *Veluwerand*: Het versterken van de natuurwaarden in het westelijke buitengebied (Veluwe), met aandacht voor een goede bereikbaarheid van het gebied voor auto, fiets en openbaar vervoer.

2.2. Evaluatie maatregelen

Op basis van deze hoofdthema's is in het GVVP een aantal doelstellingen geformuleerd uitmondend in een actieprogramma bestaande uit diverse maatregelen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatregelen uit het actieprogramma die (al dan niet) zijn uitgevoerd en wordt bepaald of met de uitvoering van de maatregelen de beoogde doelstellingen zijn gehaald. Daarnaast is voor niet gerealiseerde maatregelen vastgesteld of deze nog actueel zijn en of het gewenst is om deze alsnog uit te voeren. Een overzicht van de maatregelen en de actuele stand van zaken is opgenomen in bijlage 1. In het vervolg van deze paragraaf is per hoofdthema een evaluatie weergegeven.

• **Beperken doorgaand verkeer**

Het overgrote deel van de beoogde maatregelen om het doorgaand verkeer te weren zijn uitgevoerd. In het centrum van Heerde en op diverse andere locaties (o.a. op de Wilhelminalaan en de Haneweg) is een verbodzone voor vrachtverkeer ingesteld. De voorgestelde maatregel om het eenrichtingsverkeer op de Stationsstraat om te draaien is niet uitgevoerd. Op basis van nader onderzoek is de noodzaak voor het omdraaien van het eenrichtingsverkeer niet aangetoond en in het kader van diverse centrumontwikkelingen is het standpunt ten aanzien van deze maatregel herzien.

• **Centrum Heerde**

Om de kwaliteit van het centrum te verbeteren is een aantal maatregelen met betrekking tot de parkeersituatie gerealiseerd. De voorgestelde doorbraak vanaf de Brinklaan naar de Schoolstraat is gemaakt, waardoor de bereikbaarheid van de meest centraal gelegen parkeerruimte, het Groene Hart, is verbeterd. Daarnaast is er een parkeerrouteverwijzingssysteem rondom het centrum van Heerde aangebracht. De maatregelen hebben nog niet geleid tot een gewenste verkeerssituatie in het centrumgebied in Heerde. Er rijdt nog steeds te veel verkeer door de Dorpsstraat.



Om het verblijfsklimaat te verbeteren is voorgesteld om de Dorpsstraat op zaterdag af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. In 2009 is hiervoor een eerste praktijkproef gehouden, waarna besloten is om het centrum open te houden. In 2013 is tevens een effectstudie naar het autoluw maken van de Dorpsstraat uitgevoerd. Uit de studie blijkt dat, indien gekozen wordt voor een (permanente) afsluiting van (delen van) de Dorpsstraat, een alternatieve verbinding van west naar oost in het centrum van Heerde gewenst is.

- **Dorps wonen**

Er zijn diverse acties ondernomen om de dorpse kwaliteiten van Heerde, Wapenveld en de kleine kernen te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Tot de belangrijkste stappen die zijn gezet behoort de herinrichting van de hoofdwegen in Heerde. Op de Brinklaan zijn onder meer vrijliggende fietspaden aangelegd en heeft een herinrichting van het daar gelegen busstation plaatsgevonden. Daarnaast is de route Eperweg/Dorpsstraat heringericht. De herinrichting van de Groteweg in Wapenveld is niet gerealiseerd en komt te vervallen. In de nabije toekomst zullen voor het fietsverkeer mogelijk maatregelen worden uitgevoerd in het kader van de aanleg van de snelfietsroute Apeldoorn-Zwolle (F50).

Een groot deel van de beoogde maatregelen op het gebied van fietsverkeer zijn uitgevoerd. Onder andere zijn de aansluiting Zwolseweg/Molenweg en de aansluiting Molenweg/Sportlaan/Veldweg aangepast tot rotondes met fietsverkeer in de voorrang. Om het knelpunt tussen fietsers en vrachtverkeer op de aansluiting Sportlaan/Europaweg op te lossen heeft een herinrichting van de aansluiting plaatsgevonden. De beoogde maatregelen met betrekking tot het realiseren van veilige loop- en fietsroutes en een veilige schoolomgeving in de omgeving van de MFA's (Multi Functionele Accommodaties) zijn eveneens gerealiseerd.

Er zijn geen acties ondernomen om vrijliggende fietspaden langs de Molenweg tussen de Kamperweg en de Sportlaan aan te leggen. Gezien het feit dat hiervoor alternatieve routes voor fietsers beschikbaar zijn is de noodzaak voor een separate fietsverbinding niet aanwezig. Deze maatregel is dus komen te vervallen. De herinrichting van de route Rhijnsburglaan-Klaverweg-Sportlaan als fietsroute of fietsstraat is deels uitgevoerd op de Sportlaan. Als gevolg van de herinrichting van de MFA-west is voor de Rhijnsburglaan geen directe noodzaak meer aanwezig voor herinrichting tot fietsstraat, waardoor ook hier geen actie meer noodzakelijk is. De herinrichting van de schoolroute Hogepad-Fuchsiastraat-Veerstraat-Griftstraat tot fietsstraat is deels uitgevoerd.

- **Buitengebied uiterwaarden IJssel**

In het kader van de Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld is een uitbreiding van het recreatief fietsnetwerk IJsselvallei gerealiseerd en is het fietspad Veessen-Broekstraat aangelegd.

- **Veluwerand**

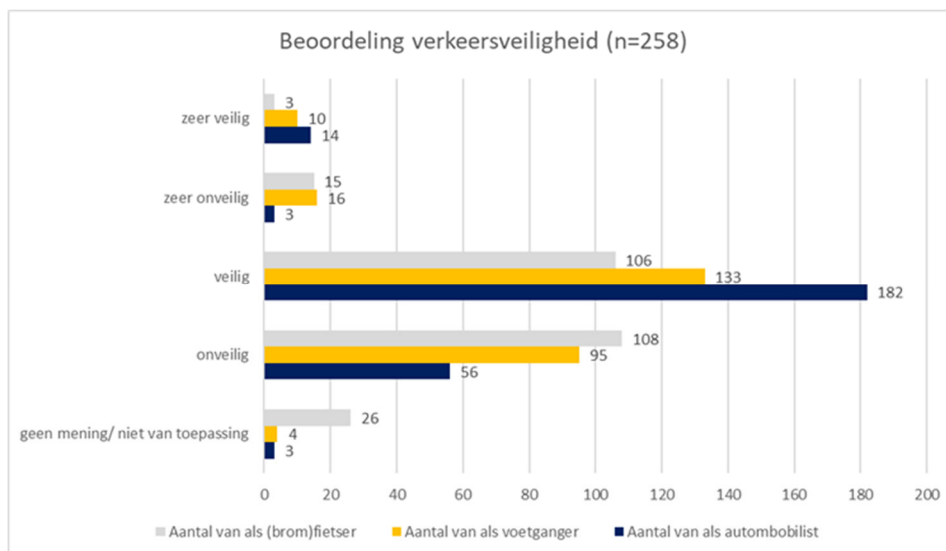
Tot de belangrijkste stappen die zijn gezet behoort het opnemen van alle routes in het fietsknooppuntensysteem. Daarnaast is de fietsroute Heerde-Epe geoptimaliseerd door onder andere het realiseren van een betonnen fietspad ter plaatse van de spoorbaan en het aanbrengen van een betonnen fietspad langs een gedeelte van het Apeldoorns Kanaal en langs de Eperweg buiten de bebouwde kom van Heerde.



2.3. Enquête

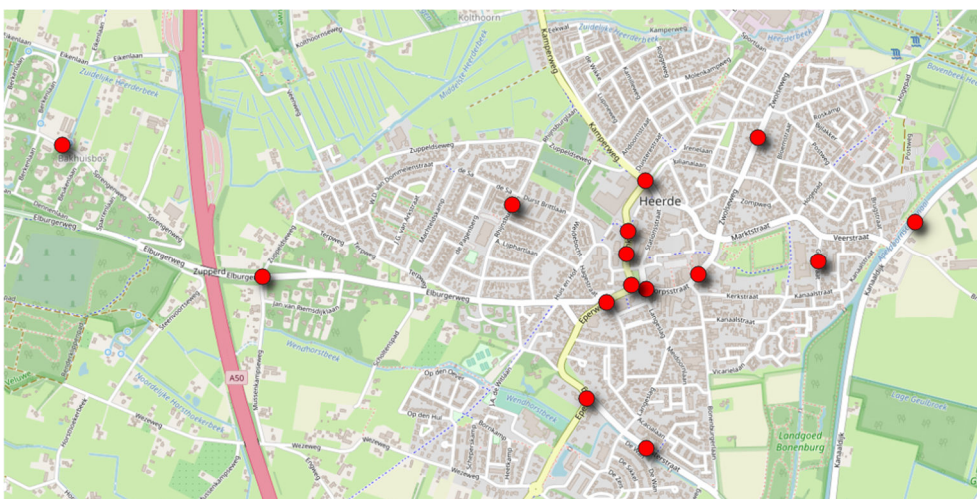
In de periode van 10 t/m 28 maart 2020 is een uitgebreide verkeersenquête in de gemeente Heerde gehouden. De enquête is 258 keer ingevuld. Ruim 23% van de respondenten is 61 jaar of ouder en circa 74% geeft aan tussen de 26 en 60 jaar oud te zijn. Jongeren zijn in deze enquête ondervertegenwoordigd. De enquêteresultaten van 2020 worden nog steeds als representatief gezien voor de situatie van 2023.

Uit figuur 1 blijkt dat bewoners zich op de fiets en als voetganger vaker onveilig voelen dan in de auto.



Figuur 1: Enquête resultaten verkeersveiligheid per vervoerswijze

De meest onveilige locaties (minimaal 5 respondenten) staan weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: locaties (kruispunten/wegvakken) die het vaakst als onveilig zijn aangemerkt

In veel gevallen is een onveilige oversteek, een onoverzichtelijke situatie en/of te hoge snelheden van het autoverkeer als oorzaak aangegeven voor het knelpunt.



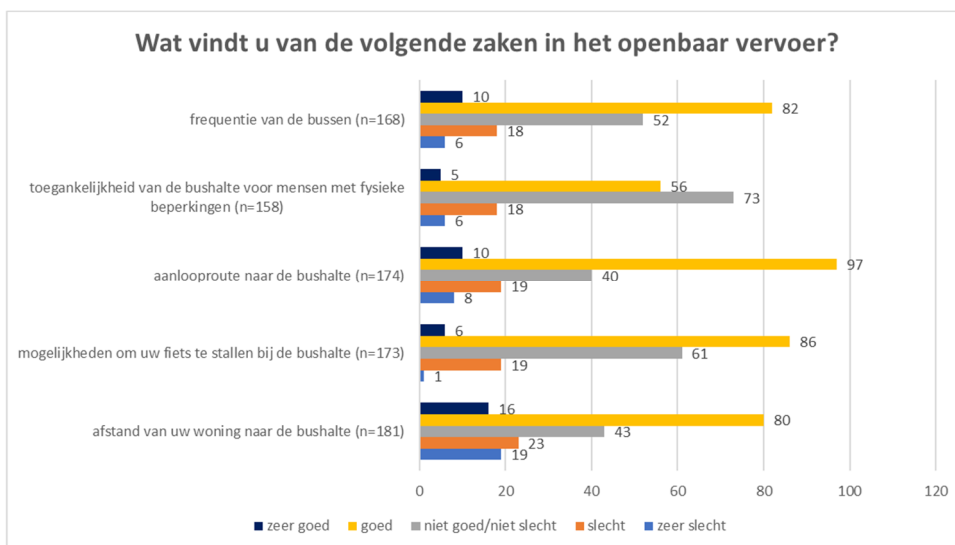
Fietsers maken steeds vaker gebruik van de elektrische fiets. De groei van het aantal elektrische fietsen zorgt voor een toenemende behoefte aan bredere fietspaden. Ook ziet men graag op meer locaties voorrang voor fietsers en betere verlichting en wegverharding. Met name langs 50 km-wegen is er behoefte aan betere fietsvoorzieningen. Opvallend is verder dat 34% van respondenten wil dat de gemeente meer educatieve programma's aanbiedt aan specifieke doelgroepen zoals ouderen en kinderen. Ruim 48% van de respondenten is van mening dat er 1 of meerdere fietspaden in de gemeente zijn waar men niet prettig fietst. De meest genoemde locaties zijn opgenomen in figuur 3.



Figuur 3: Locaties (kruispunten/wegvakken) waar het niet prettig fietsen is

Circa 19% van de respondenten heeft aangegeven wel eens gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Over het algemeen wordt het openbaar vervoer als voldoende of goed ervaren. Circa 15% van de respondenten die gebruik maken van het openbaar vervoer beoordeelt het openbaar vervoer als slecht tot zeer slecht.



Figuur 4: Beoordeling voorzieningen openbaar vervoer

Circa 98% van de respondenten rijdt minimaal 1x per week met de auto. Zij beoordelen de verkeerssituatie zowel in de eigen woonbuurt als in het centrum over het algemeen als voldoende of goed. Zo'n 22% van de respondenten geeft aan dat er zowel in de eigen woonbuurt als in het centrum te weinig parkeergelegenheid is. Het gratis parkeren wordt gewaardeerd, maar er zijn wel zorgen over de toegepaste parkeernomen bij nieuwe ontwikkelingen. Een aantal respondenten ziet relatief vaak dat er fout wordt geparkeerd in het centrum. Specifieke locaties waar een tekort aan parkeren wordt ervaren, zijn:

- Bakhuisbos: er zijn geen parkeerplaatsen aanwezig voor bezoekers, zij dienen in de berm te parkeren met bermschade als gevolg (6 respondenten)
- Te weinig parkeerplaatsen in het centrum, tijdens de markt en in de zomer i.v.m. toeristisch verkeer (5 respondenten);
- Groene Hart is vaak vol, weinig goede alternatieve parkeerlocaties (5 respondenten);
- Rhijnsburglaan en De Pagenberg: te weinig parkeerplaatsen voor school (5 respondenten).

Van de respondenten geeft 47% aan dat zij graag meer oplaadpalen voor elektrische voertuigen zien. Ruim 37% van de respondenten heeft geen mening over dit onderwerp. Van de groep voorstanders geeft 31% wel aan dat dit niet ten koste mag gaan van reguliere parkeerplaatsen.

De auto speelt een belangrijke rol bij het verbeteren van de leefbaarheid in Heerde. Ruim 57% van de respondenten is voorstander van het autovrij maken van het centrum tijdens evenementen. Ook is ruim 36% voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom. Het beperken van doorgaand verkeer en het realiseren van autoluwe woonbuurten en fietsroutes staan hoog op de wensenlijst en grijpen in op het gebruik van de auto.

Onderwerpen als bereikbaarheid en duurzaamheid spelen binnen de gemeente Heerde veel minder bij bewoners dan verkeersveiligheid. Rondom bereikbaarheid komen alleen het parkeren in woonstraten en het centrum relatief vaak ter sprake.

• **Hoofdpunten**

Op basis van alle enquêteresultaten is een drietal hoofdthema's te benoemen die als kapstok kunnen dienen voor het nieuwe mobiliteitsplan.



- Lekker en veilig fietsen

De fiets moet een prominente rol krijgen in de uitwerking van het mobiliteitsplan. Voor het bereiken van onze ambities voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid speelt de fiets een cruciale rol. Dat betekent continue aandacht voor de aanwezigheid en kwaliteit van de fietsroutes/-paden, maar ook voldoende stallingsmodelijkheden voor fietsen bij bijvoorbeeld het winkelcentrum en andere publiektrekkers.

- Parkeeroverlast in woonwijken en centrumgebied

Naar verwachting blijft het autobezit ook de komende jaren stijgen. Het toenemende autobezit zorgt in diverse woonbuurten in de gemeente Heerde voor problemen. Vooral in de oudere woonbuurten kunnen parkeerproblemen worden ervaren. De leefbaarheid en bereikbaarheid in woonwijken komt hierdoor mogelijk in het gedrang. Dergelijke parkeerproblemen worden met name aangepakt in het kader van groot onderhoud aan wegen. Er is behoefte aan een duidelijke leidraad om parkeerproblemen in woonbuurten op een eenduidige wijze aan te pakken. Daarin gaat het ook over de inpassing en impact van laadpalen op de parkeerdruk.

- Overschrijding van de maximumsnelheid

Uit de enquête en de risicoanalyse blijkt dat er op een aantal wegen in de gemeente Heerde sprake is van ongewenste overschrijdingen van de maximumsnelheid. Op een aantal locaties leiden deze verhoogde snelheden ook tot veiligheidsrisico's. Het mobiliteitsplan moet toewerken naar een plan om overschrijding van de maximumsnelheid gestructureerd terug te brengen. Dit vraagt zowel om infrastructurele maatregelen als om gedragsmaatregelen.



3. Verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit

In dit hoofdstuk wordt de stand van zaken met betrekking tot de verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit binnen de gemeente Heerde weergegeven. Allereerst zal de verkeersveiligheid worden geanalyseerd, met daarbij een toelichting van locaties waar de afgelopen jaren meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden. Daarnaast is een benchmark uitgevoerd, waarbij de gemeente Heerde is vergeleken met omliggende en vergelijkbare gemeenten. Tot slot is er ook een benchmark uitgevoerd op het aspect duurzaamheid in relatie tot mobiliteit.

3.1. Analyse verkeersveiligheid gemeente Heerde

3.1.1. Ongevallenanalyse

In de periode 2018 t/m 2022 zijn er in totaal 419 ongevallen door de politie geregistreerd in de gemeente Heerde. Deze ongevallen kunnen worden onderverdeeld in 346 ongevallen met uitsluitend materiële schade, 68 ongevallen met letsel, en 5 dodelijke ongevallen.

Van de 346 ongevallen zonder slachtoffers vonden er 252 plaats op gemeentelijke wegen (en dus 94 ongevallen op rijks- en provinciale wegen). In bijlage II zijn kaarten opgenomen van de ongevalslocaties met en zonder betrokkenheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en de top10 meest onveilige wegvakken en kruispunten.

Uit de veiligheidsanalyse (zie ook kaartbeelden in bijlage 2) blijkt dat de doorgaande route van afslag Heerde Zuid via de Eperweg, Brinklaan, Kamperweg, Molenweg en de Zwolseweg richting Wapenveld de hoogste concentratie van ongevallen kent. Verder valt op dat de routes vanuit Wapenveld-Noord en Heerde richting de IJssel een hoge concentratie ongevallen kent in verhouding met de hoeveelheid verkeer op deze plekken. En ook de route Heerde – Wezep en op en rond het kruispunt Nieuwe Zuidweg, Elburgerweg is er sprake van een verhoogde concentratie ongevallen.

De meeste ongevallen zonder slachtoffers (148) hebben zich tussen personenauto's voorgedaan. Bij 45 van deze ongevallen waren de betrokken bestuurders ouder dan 60 jaar en bij 29 ongevallen waren de betrokkenen tussen de 18 en 24 jaar. Ten slotte hebben zich in het buitengebied op onder andere de Groteweg, de Molenweg en de Eperweg relatief veel ongevallen voorgedaan. In de meeste gevallen waren dit flank of kop-staart botsingen.

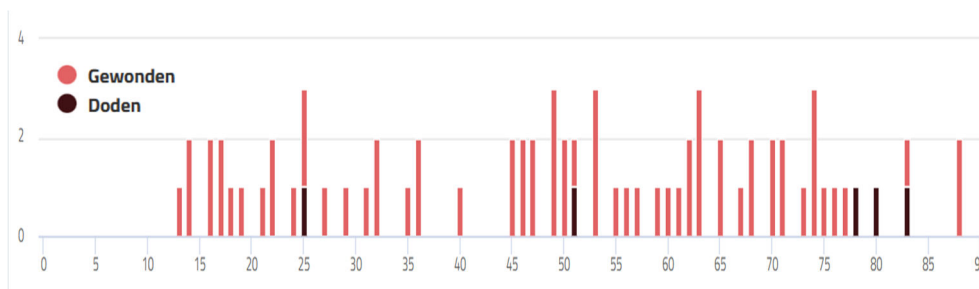
Van de 73 verkeersongevallen waarbij slachtoffers vielen, vonden er 65 plaats op wegen die in beheer waren bij de gemeente Heerde. Hieronder vallen ook alle vijf de dodelijke ongevallen. De vijf ongevallen met verkeersdoden als gevolg zijn op de Kamperweg (2x), Molenweg, Nieuwe Zuidweg en de Kanaaldijk geregistreerd. Drie daarvan waren eenzijdige ongevallen, de andere twee gebeurden tussen een e-bike en een personenauto. De dodelijke slachtoffers hadden een leeftijd van respectievelijk 25, 51, 78, 80 en 83 jaar. Ouderen zijn oververtegenwoordigd in de groep dodelijke verkeersongevallen.

Uit de overzichten van de ongevallenlocaties waar kwetsbare deelnemers bij betrokken zijn geweest, 57 in totaal, blijkt dat er nauwelijks sprake is van concentraties. Wel valt op dat binnen de bebouwde kom van Heerde meerdere ongevallen zijn gebeurd. Een verklaring hiervoor is dat binnen de bebouwde kom



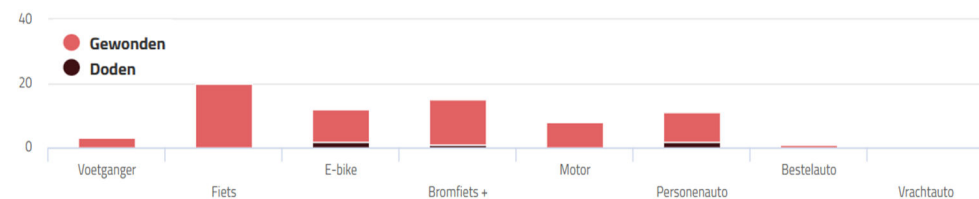
meer uitwisseling van verkeer met bijbehorende conflictsituaties plaatsvindt. Daarnaast is te zien dat de Groteweg de meeste ongevallen kent.

Van de 68 ongevallen waarbij letsel is opgetreden waren 13 slachtoffers jonger dan 24, 20 slachtoffers tussen de 25 en 59 jaar en behoorden 36 slachtoffers tot de leeftijdsgroep 60 plus. Ouderen lijken daarmee oververtegenwoordigd en dit hangt samen met de vergrijzing die optreedt binnen de gemeente Heerde.



Figuur 5: Verdeling verkeersslachtoffers naar leeftijd

Bij 10 van de 68 ongevallen met letsel zijn e-bike bestuurders betrokken geweest. Voor fietsers waren dit 20 betrokkenen en voor bromfietsers 15. Bestuurders van een E-bike of (brom)fiets vormen een kwetsbare groep. Die komt overeen met de landelijke trends.



Figuur 6: Verdeling verkeersslachtoffers naar vervoerswijze

Van alle 29 geregistreerde e-bike en fietsongevallen met letsel, was meer dan de helft (16 slachtoffers) 60 jaar of ouder.

3.1.2. Snelheidsoverschrijdingen

De snelheidsoverschrijdingen binnen de gemeente Heerde zijn inzichtelijk gemaakt in figuur 7. De voornaamste snelheidsoverschrijdingen van 10km/h en meer zijn te zien op wegen buiten de bebouwde kom. Dit zijn de Elburgerweg, Engweg, Nieuwe Zuidweg (in beheer bij Defensie), Kanaaldijk, IJsseldijk, Kerkdijk, Breeweg, Nijoeversweg en Plakkenweg. Binnen de bebouwde kom wordt voor een klein deel op de Flessenbergerweg en op de Kamperweg de snelheid van 10km/h of meer overschreden. Verder wordt binnen de bebouwde kom van zowel Heerde als Wapenveld de snelheid overwegend met minder dan 10km/h overschreden of ligt deze waarde op de ondergrens voor een boete.



Figuur 7: snelheidsovertredingen gemeente Heerde, oktober 2021 (bron: VIA)

3.2. Benchmark verkeersveiligheid

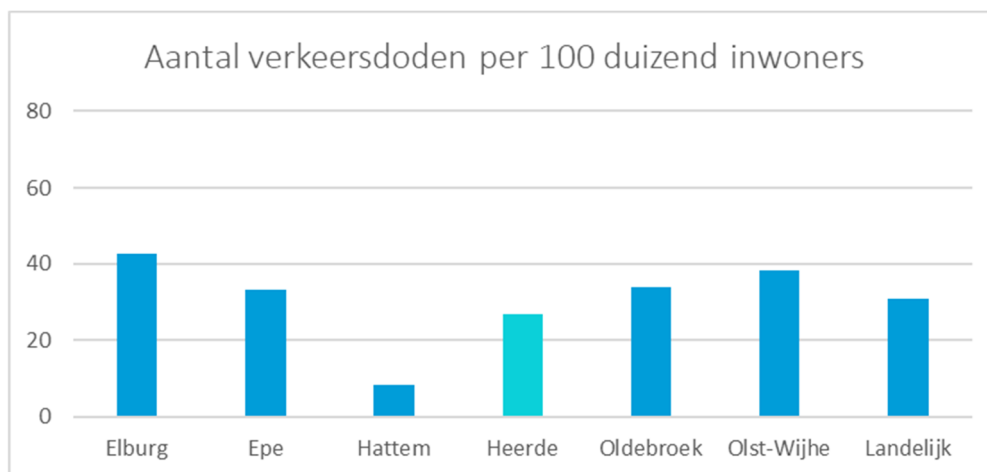
De verkeersveiligheid in de gemeente Heerde is vergeleken met de vijf omliggende gemeenten en vier vergelijkbare gemeenten. Hiervoor is gebruik gemaakt van de meest recente cijfers van de verkeersveiligheidsvergelijker. Hierbij is gekeken naar het aantal verkeersdoden over de periode 2011 t/m 2020. Het aantal verkeersdoden is afgezet tegen het inwoneraantal, de weglengte en het aantal voertuigkilometers van de betreffende gemeente. Daarbij gaat het om het aantal inwoners en de weglengte (gemeten in kilometers) in 2021.

De vijf beschouwde omliggende gemeenten zijn Elburg, Epe, Hattem, Heerde en Olst-Wijhe. De vier vergelijkbare gemeenten zijn Asten, Dantumadiel, Eersel en Gennep. Deze gemeenten zijn vergelijkbaar met de gemeente Heerde, voor zowel het inwoneraantal (minder dan 10% verschil) als de weglengte (minder dan 20% verschil).

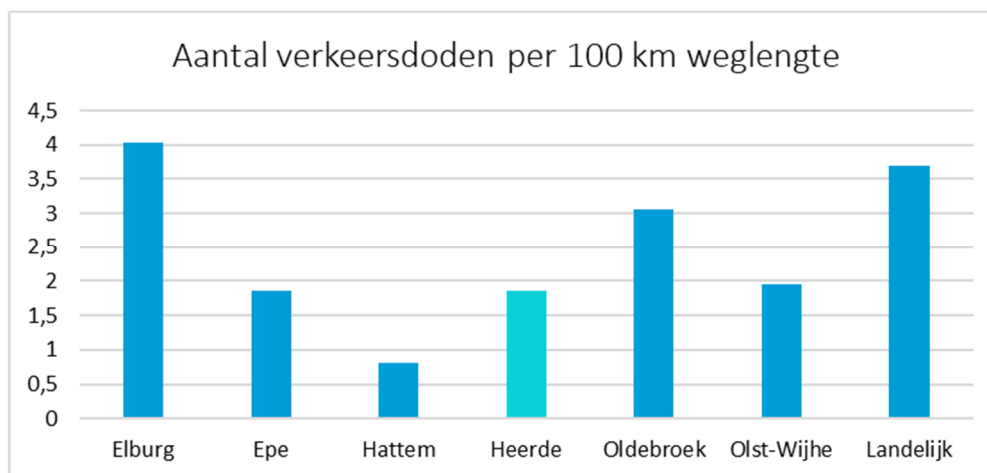
Allereerst is een vergelijking gemaakt met de omliggende gemeenten. Het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners is weergegeven in figuur 8. Te zien is dat het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners nogal uiteen loopt: van 8 voor de gemeente Hattem tot 42 voor de gemeente Elburg. De gemeente Heerde zit met 26 verkeersdoden per 100.000 inwoners net onder het landelijke gemiddelde van 30.



Daarnaast is er ook gekeken naar het aantal verkeersdoden per 100 km weglengte, zoals weergegeven in figuur 9. De gemeente Heerde heeft 1,8 verkeersdoden per 100 km weglengte evenals de gemeente Epe. Alleen de gemeente Hattem scoort lager met 0,8 verkeersdoden per 100 km weglengte. De overige gemeenten zitten tussen de 1,9 en 4 verkeersdoden per 100 km weglengte, wat voor bijna alle gemeenten lager is dan het landelijk gemiddelde van 3,7. Dit geldt alleen niet voor de gemeente Elburg met 4 verkeersdoden per 100 km weglengte.



Figuur 8: Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners over de periode 2011 t/m 2020, voor zowel de gemeente Heerde als de omliggende gemeenten, aangevuld met het landelijk gemiddelde (bron: verkeersveiligheidsvergelijker.nl)



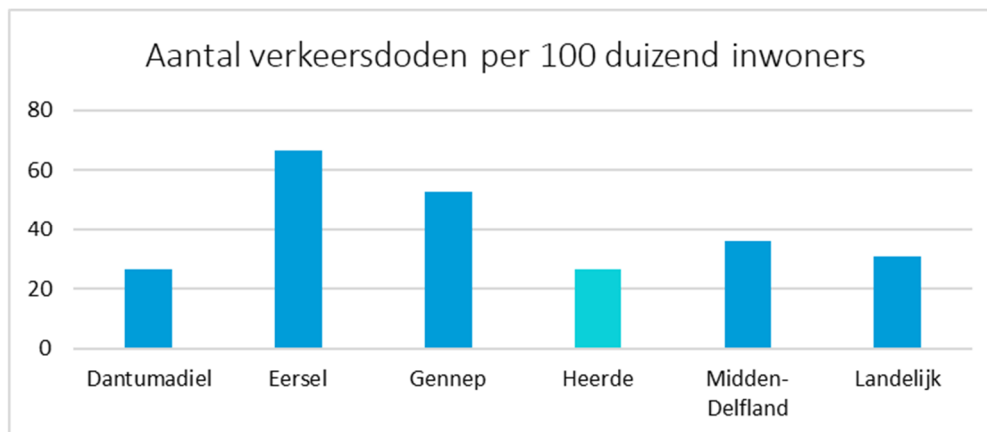
Figuur 9: Aantal verkeersdoden per 100 km weglengte over de periode 2011 t/m 2020, voor zowel de gemeente Heerde als de omliggende gemeenten, aangevuld met het landelijk gemiddelde (bron: verkeersveiligheidsvergelijker.nl)

Naast de omliggende gemeenten van de gemeente Heerde is er een vergelijking gemaakt met vier gemeenten die vergelijkbaar zijn voor wat betreft inwoneraantal en weglengte, te weten Asten, Dantumadiel, Eersel en Gennep. Het aantal verkeersdoden per 100 duizend inwoners is weergegeven in figuur 11. De gemeente Heerde heeft een relatief laag aantal van 26 verkeersdoden per 100 duizend inwoners, net als de gemeente Dantumadiel. In de overige drie gemeente varieert het aantal doden van 52 tot 89 per 100 duizend inwoners. Daarmee zitten alleen de gemeente Heerde en de gemeente Dantumadiel onder het landelijke gemiddelde van 30 verkeersdoden per 100 duizend inwoners.

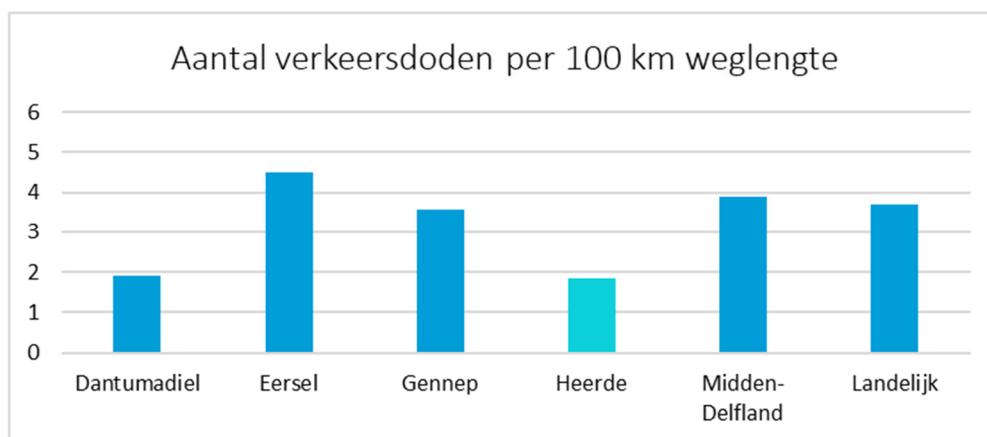
Voor deze gemeenten is ook gekeken naar het aantal verkeersdoden per 100 km weglengte. Dit is weergegeven in Figuur . De gemeente Heerde heeft hier het laagste aantal, met 1,8 verkeersdoden per 100 km weglengte. De overige vier gemeenten



variëren van 1,9 tot 5,9 verkeersdoden per 100 km weglengte. Daarmee zitten de gemeenten Dantumadiel, Heerde en Gennep onder het landelijk gemiddelde van 3,7 verkeersdoden per 100 km weglengte. In de gemeente Asten en Eersel zijn er meer verkeersdoden dan het landelijk gemiddelde.



Figuur 11: aantal verkeersdoden per 100 duizend inwoners over de periode 2011 t/m 2020, voor zowel de gemeente Heerde als vergelijkbare gemeenten, aangevuld met het landelijk gemiddelde (bron: verkeersveiligheidsvergelijker.nl)



Figuur 12: aantal verkeersdoden per 100 km weglengte over de periode 2011 t/m 2020, voor zowel de gemeente Heerde als vergelijkbare gemeenten, aangevuld met het landelijk gemiddelde (bron: verkeersveiligheidsvergelijker.nl)

Al met al zit de gemeente Heerde met 26 verkeersdoden per 100.000 inwoners net iets onder het landelijke gemiddelde. Zowel in vergelijking met aangrenzende gemeenten als in vergelijking met vergelijkbare gemeente heeft de gemeente Heerde samen met gemeente Dantumadiel relatief de minste verkeersdoden. Wat betreft het aantal verkeersdoden per weglengte zit de gemeente Heerde met 1,8 verkeersdoden per 100 km weglengte ongeveer op de helft van landelijk gemiddelde.

3.3. Benchmark duurzaamheid en mobiliteit

In de navolgende paragraaf wordt op het duurzaamheidsaspect ingegaan. Hierbij wordt onder andere gebruik gemaakt van de duurzaamheidsscore van het CROW. De duurzaamheidsscore geeft een indicatie van de duurzaamheid van de mobiliteit in gemeenten. Voor elke gemeente is een duurzaamheidsscore op basis van twaalf indicatoren berekend, waarbij 7 indicatoren betrekking hebben op het bereiken van duurzame doelen (zoals bereikbaarheid en verkeersveiligheid) en 5 indicatoren betrekking hebben op een duurzaam mobiliteitssysteem (zoals laadpalen en deelauto's). De waardering bestaat uit een rapportcijfer op een schaal van 10.



• **Duurzaamheidsscore Heerde**

In figuur 3 is de duurzaamheidsscore van de gemeente Heerde voor het jaar 2021 weergegeven. Met een totale duurzaamheidsscore van 4,7 begeeft Heerde zich onder het landelijk gemiddelde. Rapportcijfer per duurzaamheidsaspect:

Duurzame doelen: 5,5

- Afstand voorzieningen: 7,3
- Afstand treinstation: 6,9
- Afstand oprit hoofdverkeersweg: 5,5
- Verkeersveiligheid: 3,1
- Geluidsbelasting: 4,7
- Luchtkwaliteit: 8,0
- Klimaat: 5,7

Mobiliteitssysteem: 4,0

- Deelauto's: 1,0
- Laadpunten: 1,7
- Fietsinfrastructuur: 1,9
- Vervoerswijze: 6,1
- Schone bussen: 9,2



Figuur 13: Duurzaamheidsscore gemeente Heerde 2021 (bron: CROW-KpVV)

• **Vergelijk duurzaamheidsscore Heerde met buurgemeenten**

De duurzaamheidsscore 2021 voor de gemeente Heerde en de buurgemeenten is weergegeven in tabel 1. Uit de tabel blijkt dat de score van het mobiliteitssysteem van Heerde vergelijkbaar is met omliggende gemeenten. De score voor duurzame doelen is iets lager in vergelijking met buurgemeenten.



| | Mobiliteitssysteem | Duurzame doelen | Duurzaamheidsscore |
|-------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|
| Gemeente Heerde | 4 | 5,5 | 4,7 |
| Gemeente Epe | 3,6 | 5,2 | 4,4 |
| Gemeente Hatterm | 4 | 6 | 4,9 |
| Gemeente Heerde | 4,1 | 6,4 | 5,2 |
| Gemeente Olst-Wijhe | 4 | 5,5 | 4,8 |
| Gemeente Zwolle | 5,1 | 5,7 | 5,3 |
| Weinig stedelijk gebied | 3,3 | 5,4 | 4,4 |
| Nederland | 4,1 | 5,5 | 4,9 |

Tabel 1: Duurzaamheidsscore Heerde en buurgemeenten 2021 (bron: CROW-KpVV)

Zoals eerder beschreven is de duurzaamheidsscore op basis van 12 factoren berekend. Om nader inzicht te krijgen in de duurzaamheidsscore van Heerde is voor een aantal van deze factoren een benchmark met de buurgemeenten uitgevoerd. De resultaten van deze vergelijking zijn in Bijlage III opgenomen. De opvallendste uitkomsten zijn hieronder toegelicht.

Een van de vijf indicatoren die betrekking hebben op een duurzaam mobiliteitssysteem is het aantal deelauto's. In vergelijking met buurgemeenten valt op dat uitsluitend de gemeente Zwolle en Hatterm beschikken over deelauto's. De gemeente Heerde en de overige buurgemeenten beschikken over geen enkele deelauto. Naast deelauto's is ook een vergelijking van het totaal aantal laadpunten per 100 duizend inwoners uitgevoerd. De Gemeente Heerde beschikt over 522 laadpalen per 100 duizend inwoners. Vergeleken met haar buurgemeenten is dit gemiddeld. De gemeenten Epe en Hatterm hebben vergelijkbare aantallen. De gemeente Zwolle beschikt over het dubbele aantal, en de gemeenten Heerde en Olst-Wijhe over de helft van het aantal laadpalen per 100 duizend inwoners in vergelijking met de gemeente Heerde.

Een andere belangrijke indicator die betrekking heeft op een duurzaam mobiliteitssysteem is de fietsinfrastructuur. In de duurzaamheidsscore is dit weergegeven als het aandeel 50 km/u wegen dat gesloten is voor fietsers. Dit cijfer geeft een indicatie voor het aandeel gescheiden fietsvoorzieningen. Hoe hoger het percentage hoe beter. De gemeente Heerde heeft evenals de gemeenten Epe en Hatterm een aandeel van ongeveer 20%. Dit is een stuk lager dan de andere buurgemeenten en het landelijk gemiddelde, namelijk >40%.

Waar de gemeente Heerde in positieve opvalt is het aantal P+R en carpoolplaatsen per 100 duizend inwoners. Met 600 P+R en carpoolplaatsen scoort de gemeente Heerde hoog voor een gemeente zonder eigen treinstation. Waar de gemeente Heerde in minder positieve opvalt is de verkeersveiligheid. De duurzaamheidsscore geeft de verkeersveiligheid weer in het aantal dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometer. Hierin worden rijkswegen niet meegenomen. Het aantal dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometer voor de gemeente Heerde over de periode 2016-2020 is 11,1. Dit is bijna het dubbele van het landelijk gemiddelde en tot wel vijf keer zoveel als buurgemeenten. Op alle overige indicatoren voor de duurzaamheidsscore scoort de gemeente Heerde vergelijkbaar met buurgemeenten. Alle scores en vergelijkingen zijn in tabellen opgenomen in Bijlage III.



4. Beleidskaders en ontwikkelingen

Het mobiliteitsplan vormt de schakel tussen het landelijke en regionale verkeers- en vervoersbeleid enerzijds en gemeentelijke plannen en ontwikkelingen anderzijds. Een en ander betekent dat het geactualiseerde mobiliteitsplan dient aan te sluiten op de huidige wetgeving en het beleid van hogere overheden. Dit hoofdstuk geeft inzicht in het huidige beleid en de belangrijkste maatschappelijke trends op het gebied van verkeer en vervoer.

4.1. Ontwikkelingen in landelijk en regionaal beleid

4.1.1. Omgevingswet en omgevingsvisie

De mobiliteitsvisie zal als onderlegger worden gebruikt van de gemeentelijke Omgevingsvisie. Daarnaast biedt de Omgevingswet de mogelijkheid om voor specifieke beleidsthema's zoals mobiliteit een programma op te stellen. Het beleid uit de Omgevingsvisie wordt vervolgens concreet uitgewerkt in een omgevingsplan.

De startnota Nationale Omgevingsvisie benoemt de strategische opgaven van het omgevingsbeleid:

1. Naar een duurzame en concurrerende economie
2. Naar een klimaatbestendig en klimaat neutrale samenleving
3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving
4. Naar een waardevolle leefomgeving

● **Provinciale omgevingsvisie**

De provincie Gelderland heeft op 19 december 2018 de omgevingsvisie Gaaf Gelderland vastgesteld. Daarin zijn de opgaven uit de Nationale omgevingsvisie uitgewerkt in de volgende ambities:

1. Energietransitie: van fossiel naar duurzaam
2. Klimaatadaptatie: omgaan met veranderend weer
3. Circulaire economie: sluiten van kringlopen
4. Biodiversiteit: werken met de natuur
5. Bereikbaarheid: duurzaam verbonden
6. Vestigingsklimaat: Een krachtige, duurzame topregio!
7. Woon- en leefomgeving: dynamisch, divers, duurzaam

Bij de beschrijving van de bovenstaande ambities wordt veelal ook het thema mobiliteit genoemd. Bijvoorbeeld als het gaat om de energietransitie of klimaatadaptatie. Bereikbaarheid wordt gezien als een kritische succesfactor voor een verbonden samenleving en een krachtige, duurzame Gelderse economie. Naar verwachting nemen de vervoersstromen in Gelderland richting 2040 met 40% toe. Maar niet op de standaard manier. Steeds vaker worden verschillende vormen van vervoer gecombineerd, zowel door mensen als bij het vervoeren van goederen.

In de omgevingsvisie van de provincie Gelderland worden de volgende ambities uitgesproken voor het thema mobiliteit:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.



- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In 2030 is al ons busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

Aanpak mobiliteit provincie Gelderland

- We blijven een veilig en toegankelijk Gelders netwerk van (water)wegen, spoor, fiets- en voetpaden verbeteren en pakken knel- en knooppunten en ontbrekende schakels aan. Onze aandacht richt zich daarbij vooral en in eerste instantie op (logistieke) knelpunten en knelpunten rond de Gelderse steden. We zoeken naar slimme alternatieve vormen van vervoer voor het landelijk gebied. We benutten en optimaliseren bestaande mogelijkheden, voordat we overgaan tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. We kijken eerst naar het benutten en optimaliseren van bestaande mogelijkheden, voordat we overgaan tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Naast de verkeersveiligheid, houden we altijd rekening met de leef- en luchtkwaliteit van de omgeving.
- Wij stimuleren duurzame en alternatieve vormen van vervoer. Zoals elektrisch rijden. Wij werken samen met partners aan een dekkend netwerk van duurzame oplaad- en tankpunten in Gelderland en een goede aansluiting daarvan op nationale en internationale netwerken. Ook willen we het gebruik van de fiets stimuleren, onder andere met de aanleg van snelfietspaden en het oplossen van knelpunten in het (snel)fietsnetwerk.
- Wij werken zelf duurzaam. Bijvoorbeeld bij de aanleg, het beheer en onderhoud van onze provinciale wegen. Duurzaamheid is ook een voorwaarde die wij meegeven aan onze partners en opdrachtnemers. Wij gaan voor een emissie loos spoor in 2050 en voor busvervoer zonder uitstoot in 2030.
- Duurzame bereikbaarheid betekent voor ons ook: kansen creëren en investeren in nieuwe, duurzame vormen: in een snel internet – daar waar de markt het niet oppakt – als alternatief voor fysieke verplaatsingen. Maar ook in proeftuinen, bijvoorbeeld rondom duurzaam asfalt of zelfrijdende auto's. Op het gebied van verkeersveiligheid onderschrijft de provincie Gelderland het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Er liggen tal van kansen op het terrein van duurzame mobiliteit: vervoers- en goederensystemen slimmer verbinden, meer oplaadpunten voor elektrische auto's en duurzame tankpunten, stimuleren van fietsgebruik, experimenten met nieuwe duurzame vormen van vervoer, snel internet als alternatief voor fysieke mobiliteit. Deze ontwikkelingen vragen een brede blik en een samenhangende aanpak tussen mobiliteit en de inrichting van woonwijken en bedrijventerreinen, voorzieningen – zoals laadpalen en internet – en vervoerssystemen. Er wordt ingezet op een dekkend netwerk van duurzame oplaad- en tankpunten in Gelderland.

De provincie streeft naar een veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit, als hoofdzaak van het verkeers- en vervoersbeleid. Dit wordt benaderd als een systeem waarin verschillende mobiliteitsnetwerken op elkaar inwerken, ook over provinciegrenzen heen, ter ondersteuning van een sterke economie, welvaart en welzijn.

4.1.2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Om de verkeersveiligheid weer gestructureerd te verbeteren hebben het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoersregio's samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak geschreven. Deze aanpak is ondergebracht in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Alleen door samen te werken



kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage levert.

Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden gaan samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Drie thema's kijken naar de risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur (geloofwaardige limieten, aanpassen infrastructuur en veilige bermen);
2. Heterogeniteit in het verkeer (snelheidsverschillen, massaverschil en nieuwe vervoersmiddelen);
3. Technologische ontwikkelingen (rijtaakondersteunende systemen, zelfsturende auto's en innovatie)

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

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, scootmobielen en tweewielers);
5. Onervaren verkeersdeelnemers (kinderen, beginnend bestuurder en nieuwe modaliteiten)

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

6. Rijden onder invloed;
7. Snelheid in het verkeer (snelheidslimieten, veilige snelheid en geloofwaardige weginrichting)
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders (cameratoezicht, wet- en regelgeving en correctieve sancties).

Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan is het verstandig ook te kijken naar de impact van maatregelen op de thema's van het SPV. Belangrijke subsidies van het Rijk en provincie worden namelijk gekoppeld aan het halen van SPV-doelen.

4.1.3. Agenda Stedendriehoek 2022-2030

De nieuwste agenda van de Stedendriehoek dateert uit maart 2022. Op het gebied van mobiliteit en vervoer is het de ambitie om in 2030 veilig, slim en duurzaam vervoer te hebben. Die ambitie komt naar voren in actiepunten, zoals:

- Duurzaam alternatief voor knelpunten realiseren door middel van fietsverbindingen.
- Een gevarieerd stelsel van mobiliteitshubs ontwikkelen.
- Realiseren van toepassingen van slimme mobiliteit samen met gemeenten en werkgevers.
- Extra investeringen in planvorming met nieuwe mobiliteitsoplossingen.

4.1.4. Tour de force

De fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoermiddel. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, heeft zich verenigd in de Tour de Force.

Bij de start van de Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de



volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente Heerde via de mobiliteitsvisie aan kan bijdragen:

- Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- Optimaliseren overstap fiets-OV en auto-fiets;
- Gerichte stimulering van het fietsen.

4.2. Gemeentelijk beleid

• **Collegeprogramma 2022-2026**

Het collegeprogramma bevat een aantal concrete doelen met betrekking tot de openbare ruimte en mobiliteit. Onderstaande lijst is, voor zover deze betrekking heeft op het mobiliteitsplan, overgenomen uit het collegeprogramma 2022 - 2026.

- Fiets en openbaar vervoer krijgen in beleidsplannen voorrang boven de auto.
- Investeren in fietspaden.
- Met beperkte middelen realiseren van een verkeersveiliger Heerde.
- Realiseren van een verkeerssluw centrum.
- Realiseren van veilige loop- en fietsroutes naar scholen.
- Reduceren van aanrijdingen met wild.

• **Omgevingsvisie**

De gemeente Heerde is bezig het opstellen van een omgevingsvisie. Deze omgevingsvisie geeft een lokale uitwerking van de landelijke en regionale beleidslijnen. In de omgevingsvisie staat op welke belangrijke onderwerpen we ons de komende jaren willen concentreren en in welke richting de gemeente zich moet ontwikkelen. Om te komen tot een gewenst ideaalbeeld (2040) voor onze leefomgeving zijn acht opgaven met bijbehorende ambities uitgewerkt.

- Opgave 1. Gezonde woon- en leefomgeving
- Opgave 2. Vitale samenleving
- Opgave 3. Duurzaam landgebruik
- Opgave 4. Heerlijk en kleinschalig recreëren
- Opgave 5. Sterk door natuur en landschap
- Opgave 6. Herkenbaar verleden
- Opgave 7. Slimme en schone mobiliteit
- Opgave 8. Duurzaam ondernemen

Deze opgaven staan niet op zichzelf, maar grijpen juist in elkaar. Een keuze voor het één heeft dus vaak een effect op het andere. Hier liggen dus volop kansen, maar ook bedreigingen. Onze opgaven komen samen in de ontwikkeling van onze wijken, buurten, gebieden en ons landschap. Zo verbinden we woningbouw bijvoorbeeld aan het realiseren van een klimaatadaptieve openbare ruimte met meer groen, meer ruimte voor ontmoeten en bewegen. En verbinden we de landbouwtransitie aan het verbeteren van de bodemkwaliteit, de biodiversiteit en de recreatieve aantrekkelijkheid van onze gemeente. Voor het nieuwe mobiliteitsplan zijn de volgende ambities uit de omgevingsvisie het meest relevant:

1. Ambitie: positieve gezondheid (Opgave 1. Gezonde woon- en leefomgeving)

We vinden het belangrijk dat onze leefomgeving gezond is en uitnodigt tot gezond gedrag. Een gezonde leefomgeving is gebaseerd op gezondheidsbescherming (de druk op de gezondheid is zo laag mogelijk), gezondheidsbevordering (een gezonde leefstijl wordt makkelijk gemaakt) en welbevinden (mensen voelen zich prettig). Wandelen en het gebruik van de fiets passen in het bevorderen van een gezonde levensstijl. We moeten extra inspanningen leveren om deze gezonde vormen van mobiliteit ook verkeersveiliger te maken.



2. Ambitie: de openbare ruimte als visitekaartje_(Opgave 1. Gezonde woon- en leefomgeving)

De openbare ruimte is ons visitekaartje. Vele opgaven moeten een plek krijgen in de openbare ruimte, wat dus vraagt om een zorgvuldige inpassing van meerdere functies in een beperkte ruimte. De uitdaging is om een integrale blik op de openbare ruimte te hebben: hoe kan de openbare ruimte bijdragen aan een betere, gevarieerde en gezondere leefomgeving? Ons verkeerssysteem heeft een grote ruimtelijke component; ook de inrichting ervan heeft veel invloed op hoe de openbare ruimte wordt ervaren.

3. Ambitie: een vitale leefomgeving (Opgave 2. Vitale samenleving)

Er zijn relatief veel jongeren (tot 20 jaar) en ouderen (65+) in onze gemeente ten opzichte van het aantal mensen in de leeftijdsgroep (20-65 jaar). Onze bevolkingssamenstelling heeft op termijn invloed op ons voorzieningenniveau en hoe onze inwoners activiteiten gaan ondernemen. We werken daarom vanuit een aantal speerpunten aan een vitale leefomgeving.

Een inclusieve woon- en leefomgeving

We zetten in op een inclusieve woon- en leefomgeving met veel kwaliteit, diversiteit en groen. Dit zijn gemixte wijken of woonomgevingen (koop, huur en prijsklassen) waar verschillende woondoelgroepen elkaar kunnen ontmoeten, mee kunnen doen aan de samenleving en talenten kunnen ontplooien. Iedereen doet en telt mee. Dit betekent o.a. dat onze infrastructuur ook ingericht is op kwetsbare verkeersdeelnemers.

Ontmoeten in de openbare ruimte

Ontmoeten hoort bij het levendig en leefbaar houden van onze gemeente. We stimuleren dit door in te zetten op een uitnodigende en toegankelijke openbare ruimte, waar inwoners met verschillende achtergronden elkaar kunnen ontmoeten en naar elkaar omzien. De openbare ruimte is daarom bij voorkeur voor meerdere doelen geschikt en afgestemd op de verschillende behoeften van onze inwoners. De openbare ruimte is de plek waar inwoners: bewegen (sporten en spelen), zich verplaatsen, ontspannen, buiten kunnen zijn en elkaar ontmoeten. Initiatieven en activiteiten die hieraan bijdragen, zoals een stukje buurtgroen, een buurtbieb, ruimte voor kunst van buurtbewoners, een nieuwe wandelroute of een ommetje worden daarom gestimuleerd.

4. Ambitie: toegankelijk en bereikbare voorzieningen (Opgave 2. Vitale samenleving)

We willen graag een toegankelijke en inclusieve gemeente zijn. De (basis)voorzieningen voor dagelijks gebruik moeten daarom goed toegankelijk en bereikbaar zijn voor al onze inwoners en bezoekers. Dit maakt onze gemeente aantrekkelijk om in te wonen, te werken en te recreëren.

Toegankelijkheid

We vinden het belangrijk dat de woonomgevingen en de aanwezige voorzieningen in onze gemeente toegankelijk zijn. Dus ook voor kwetsbare inwoners (fysiek of mentaal), die extra steun nodig hebben. Denk bijvoorbeeld aan routes die logisch en goed toegankelijk zijn met een rollator, met een kinderwagen en met een rolstoel. Hierbij horen veilige oversteekplaatsen, een goede bewegwijzering, oplossingen voor hoogteverschillen, goede alternatieven, parkeervoorzieningen en voldoende bankjes om even uit te kunnen rusten.



Bereikbaarheid

De centrale ligging van onze gemeente tussen Zwolle en Apeldoorn en de goede bereikbaarheid via snelwegaansluitingen maakt onze gemeente aantrekkelijk als woongemeente. Oftewel in onze gemeente kun je prettig wonen in een dorpse groene woonomgeving met de mogelijkheid om elders te kunnen werken. We hebben de ambitie om deze kwaliteit te behouden, zodat de balans tussen de goede bereikbaarheid in combinatie met de dorpse groene woonomgeving niet wordt verstoord.

Binnen onze mogelijkheden stimuleren we ook een aantrekkelijk en toegankelijk openbaar vervoer, zodat onze gemeente ook op deze manier goed aangesloten blijft op voorzieningen in de plaatsen om ons heen om ons heen (Zwolle en Apeldoorn).

5. Ambitie: toeristische schatkamer (behorend bij opgave 4)

We hebben enorm veel recreatieve potentie in Heerde. We kunnen deze potentie beter benutten. We zijn namelijk trots op wat onze gemeente aan onze inwoners en recreanten te bieden heeft. Dit heeft ook een keerzijde. Het is namelijk ook belangrijk om zuinig te zijn op onze kwaliteiten, zodat onze gemeente ook een aantrekkelijke recreatiegemeente blijft voor toekomstige generaties.

Verkeerskundige aspecten hierin zijn:

- Aanleg en inrichting van fiets- en wandelpaden
- Ligging en inrichting van parkeergelegenheid bij toeristische opstapplaatsen;
- Afweging om bepaalde gebieden juist minder bereikbaar te maken om overlast tegen te gaan;

Verder zetten we ons in voor levendige en aantrekkelijke centra. Centrumgebieden waar het ontspannen verblijven en recreëren is. Dit doen we door in onze centrumgebieden een hoge ruimtelijke kwaliteit na te streven met een aantrekkelijke openbare ruimte met veel groen en fraaie bebouwing. Te veel auto's in onze centra of leegstaande winkels kunnen afbreuk doen aan deze ambitie. We kiezen daarom voor centrumgebieden die autoluw zijn. Fietsers en voetgangers krijgen de ruimte. Daarnaast streven we naar voldoende plekken in onze centrumgebieden om kort te verblijven. Zo is op en rondom onze dorpspleinen voldoende ruimte voor terrassen en ontmoeting. Tot slot vinden we het belangrijk dat de entrees van onze centra duidelijk herkenbaar zijn en mensen hun weg kunnen vinden. Een duidelijke en aantrekkelijke bewegwijzering, wandel- en fietsroutes en parkeerplekken worden daartoe blijvend op orde gehouden. Zo blijft ook de bereikbaarheid van onze centrumgebieden voor voetgangers, fietsers en mindervaliden optimaal.

6. Ambitie: naar een duurzame mobiliteit (opgave 7. Slimme en schone mobiliteit)

We stimuleren in samenwerking met onze partners de transitie naar een schone en duurzame mobiliteit, omdat dit bijdraagt aan de energietransitie (klimaatneutraal, minder fossiele brandstoffen) en omdat het een positief effect heeft op de gezondheid van onze inwoners. Voor de gezondheid van onze inwoners ligt de winst vooral in het vervangen van verbrandingsmotoren (benzine, diesel, gas) door elektromotoren. Hierdoor komen minder stikstofoxiden en fijnstof in de lucht.

Fietsers en voetgangers staan op één

De meest duurzame en gezonde manier van verplaatsing is met de fiets of te voet. Fietsers en voetgangers staan daarom op één in onze gemeente en we stimuleren dit.



Bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen van onze infrastructuur gaan we daarom uit van het STOP principe: Stappen, Trappen, OV, Particulier vervoer. Anders gezegd: eerst een infrastructuur voor lopen, vervolgens voor fietsen, dan voor OV en tenslotte voor de auto. Het is daarnaast belangrijk dat de we de routing en de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers optimaliseren. Door in eerste instantie goed te kijken naar de effectiviteit van routes, ook wel de beste en snelste manier om van A naar B te komen. De beleving van routes is ook van belang, want hoe fraaier de route hoe aantrekkelijker om er gebruik van te maken. Bovendien dienen de juiste voorzieningen aanwezig te zijn voor fietsers, zoals voldoende stallingsmogelijkheden en oplaadpunten voor elektrische fietsen.

Stimuleren gebruik openbaar vervoer

We willen meer inzetten op het gebruik van openbaar vervoer als primair of aanvullend vervoersmiddel. Het openbaar vervoer is niet alleen een milieuvriendelijke vorm van mobiliteit, maar is ook belangrijk voor mensen zonder rijbewijs of auto (zoals jongeren), ouderen en minder validen. Het streven is dat het openbaar vervoer voor iedereen snel, toegankelijk, betrouwbaar, betaalbaar en kwaliteitsvol is. Alle kernen dienen goed bereikbaar te zijn. Dit geldt ook voor het buitengebied, de IJssel en de Veluwe.

Duurzaam rijden stimuleren

Om duurzaam of schoon rijden zo goed mogelijk te faciliteren, zorgen we voor voldoende laadpalen (inclusief parkeerplaats) voor elektrische auto's, elektrische fietsen en andere voertuigen. Ook andere vormen van duurzame mobiliteit worden gestimuleerd, zolang het bijdraagt aan een schone, stille en duurzame mobiliteit. Denk hierbij bijvoorbeeld aan deelconcepten, zoals deelauto's en deelfietsen met vaste standplaatsen. Denk ook aan het stimuleren van mobiele werkplekken of thuiswerkplekken.

7. Ambitie: leefbaar, bereikbaar en verkeersveilig (opgave 7. Slimme en schone mobiliteit)

Leefbaarheid en fijn wonen vinden we in Heerde belangrijk. We zijn een dorpse en groene gemeente, waar het verkeer rustig rijdt, de bereikbaarheid en doorstroming goed is waar het bovenal verkeersveilig is.

Parkeerbeleid 2.0

Het autogebruik neemt al jaren toe. Dit komt niet ten goede aan de kwaliteit van onze leefomgeving en zorgt voor een toenemende drukte met meer parkeerplaatsen, meer geluidsoverlast en een toenemende verkeersonveiligheid. Bovendien zijn er vele andere ruimtevragers, die een plek moeten krijgen in onze gemeente. Denk hierbij aan meer woningen en meer groen. We moeten daarom anders kijken naar autogebruik en ruimte voor parkeren. De ambitie is om in eerste instantie het autogebruik en autobezit te verminderen daar waar het kan. We gaan daarnaast een parkeerbeleid 2.0 opstellen met onder andere gedifferentieerde en lagere parkeernormen voor verschillende gebieden en functies. Dit biedt ons namelijk de mogelijkheid om bij ruimtelijke ontwikkelingen flexibiliteit en maatwerk toe te passen. Verlaging van de parkeernormen sluit ook goed aan op onze ambitie om duurzaam vervoer te stimuleren (fietsen, lopen, deelmobiliteit, etc.) en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

Goede bereikbaarheid en doorstroming

Voorzieningen in Heerde waar mensen kunnen bewegen, ontspannen en samenkomen vragen om een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid. Ook voor mensen met een beperking. Het vraagt om optimale fietsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, voldoende trottoirs en een goed OV-netwerk. Bereikbaarheid en doorstroming is belangrijk voor een leefbaar Heerde en een robuuste economie.



De doorstroming in en rond de dorpen dient daarom op orde te zijn, zodat er minder sprake is van sluipverkeer in de gemeente. Samen met de regiogemeenten blijft de gemeente aandringen op maatregelen om filevorming op de A50 te voorkomen.

Een betere verkeersveiligheid

We willen het risico op verkeersincidenten verminderen door veilige routes, een passende snelheid en knelpunten in de infrastructuur die leiden tot verkeersonveilige situaties weg te nemen. Specifiek op de doorgaande wegen rondom de kernen dient de verkeersveiligheid voor de meer kwetsbare weggebruikers optimaal te zijn. In het bijzonder nabij scholen en andere kwetsbare locaties. Iets wat hieraan bijdraagt is het voorkomen van sluipverkeer door de gemeente. We gaan daarnaast binnen de bebouwde kom het grootste deel van de wegen inrichten als 30 km/u-zone en onnodig vrachtverkeer zoveel mogelijk weren.

8. Ambitie: toekomstbestendige bedrijventerreinen (Opgave 8. Duurzaam ondernemen)

Een goede bereikbaarheid is ook van belang bij de bedrijventerreinen. Dit geldt ook voor een goede digitale bereikbaarheid. Het streven is om fysieke bereikbaarheid en duurzaamheid zoveel mogelijk aan elkaar te verbinden. Deze fysieke bereikbaarheid van de bedrijventerreinen is in onze gemeente op zich in orde. Het is van belang om dit ook zo te houden. Ten aanzien van duurzaamheid gaat het vooral om terugdringen van niet duurzame mobiliteit. Bijvoorbeeld door in zetten op een goede bereikbaarheid per fiets, OV (i.c.m. met een deelfiets) en deelauto's.

4.3. Maatschappelijke trends en ontwikkelingen

Maatschappelijke trends en technologische ontwikkelingen beïnvloeden ons verplaatsingspatroon. Een duurzaam en toekomstgericht verkeers- en vervoersbeleid dient in te spelen op deze ontwikkelingen. De navolgende paragraaf behandelt de algemene trend en ontwikkelingen over drie globale thema's: ontwikkelingen mobiliteitsbehoefte, verkeersveiligheid, en klimaat en duurzaamheid.

4.3.1. Ontwikkelingen mobiliteitsbehoefte

Er zijn twee belangrijke ontwikkelingen die invloed (gaan) hebben op de mobiliteitsbehoefte: het nieuwe werken en de vergrijzing. Beiden worden in navolgende paragraaf meer in detail beschreven.

• Het nieuwe werken

'Het nieuwe werken' is een technologisch ondersteunde manier van samenwerken ter verbetering van onder andere productiviteit, werk-privébalans en voornamelijk het reduceren van de milieubelasting. Steeds meer werkgevers staan het thuiswerken voor een deel van de tijd toe, waardoor thuis werkzaamheden verrichten en rijden buiten de spits mogelijk wordt. Exacte effecten hiervan op de toekomstige mobiliteitsbehoefte zijn nog niet onderzocht. CO₂-reducties zijn echter wel aangetoond, waardoor 'Het nieuwe werken' ook een plek heeft gekregen in de CO₂-prestatieladder.

Kennisintensieve organisaties, zoals de gemeente Heerde, kunnen hierdoor CO₂-uitstoot beperken. Het thuiswerken, het vergaderen op afstand en elders werken leveren ieder apart een uitstootbeperking op. De gemeente Heerde heeft tussen 150 en 200 medewerkers. Uit een in opdracht van Vodafone uitgevoerd onderzoek van Royal HaskoningDHV bleek dat met het Nieuwe Werken een CO₂-reductie van 750 kilo per medewerker per jaar mogelijk was dankzij het nieuwe werken. Belangrijk hierbij om te weten is dat 77 procent van de medewerkers met de auto kwam en de



helft van de medewerkers op meer dan 35 kilometer afstand van het kantoor woonde. Een CO₂ besparing is dus mogelijk, mits er sprake is van een substantieel aantal werknemers dat de auto gebruikt en op middelgrote afstand woont. Ongeacht de grootte van de winst kan de gemeente Heerde, in het kader van milieudoelstellingen, een voorbeeldfunctie vervullen voor andere bedrijven in de gemeente.

- **Vergrijzing**

De levensverwachting stijgt momenteel. Men wordt ouder en dit gaat niet altijd zonder lichamelijke en/of geestelijke beperkingen. Het reactievermogen neemt af of men is bijvoorbeeld slecht ter been.

Naar verwachting zullen er in 2040 in Nederland 2,6 miljoen 75-plussers zijn, waardoor er sprake is van een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie. Ook in de gemeente Heerde is de toenemende vergrijzing van de bevolking een belangrijk aandachtspunt. Hoewel de bevolking van Heerde de afgelopen 5 jaar niet is gekrompen (CBS), is 24 procent van de bevolking ouder dan 65 jaar. In het ruimtelijk beleid moet dus worden uitgegaan van een perspectief van krimp. In potentie daalt hierdoor de woon-werkmobiliteit, terwijl het recreatieve verkeer in eerste instantie juist zal toenemen. Dit vraagt om extra aandacht voor langzaam en toeristisch verkeer en beïnvloedt daarmee infrastructurele en ruimtelijke inrichtingseisen die moeten worden gesteld.

De vergrijzing heeft ook invloed op de verkeersveiligheid. Uit landelijke ongefallenstatistieken blijkt dat kwetsbare deelnemers, waaronder ouderen, en verhoogd ongefallen risico hebben. Als gevolg van de vergrijzing van de bevolking zal ook het aantal oudere slachtoffers toenemen. Dit vraagt naar extra aandacht voor de verkeersveiligheid van ouderen en beïnvloedt daarmee infrastructurele en ruimtelijke inrichtingseisen. Denk hierbij aan het realiseren van hoofdlooproutes afgestemd op de belangrijke bestemmingen voor ouderen.

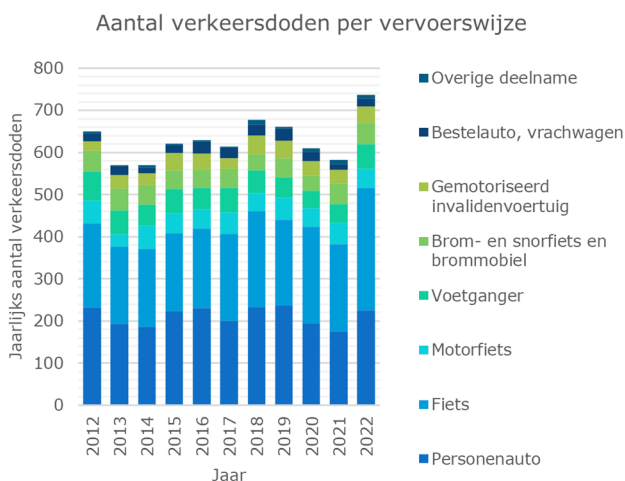
Beleidsaandachtspunt 1:

Duurzaam verkeersbeleid houdt rekening met de veranderende mobiliteitsbehoefte als gevolg van ontwikkelingen zoals vergrijzing of nieuwe vormen van werken.

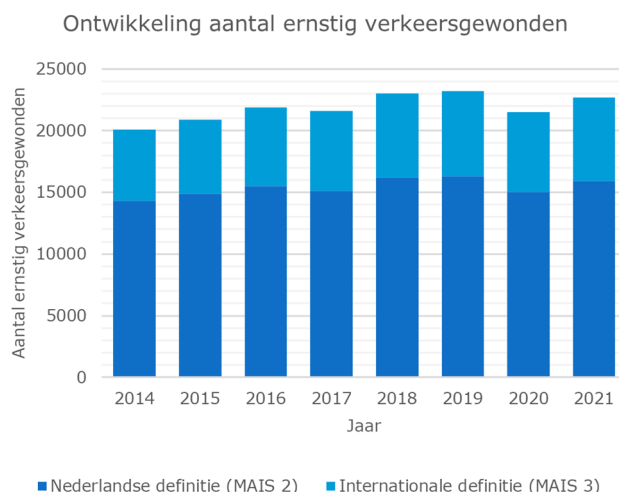
4.3.2. Verkeersveiligheid

Uit de ontwikkeling van de ongevallencijfers blijkt dat het helaas niet goed gaat met de verkeersveiligheid in Nederland: hoewel het aantal ernstig verkeersgewonden sinds de invoering van de nieuwe meetmethode in 2014 stabiel blijft, blijkt dat het aantal verkeersdoden bij met name fietsers en automobilisten aanzienlijk is toegenomen. Het aantal verkeersdoden is per voertuig weergegeven in figuur 14 en de ontwikkeling in het aantal ernstig verkeersgewonden in figuur 15.

Een specifiek probleem vormt de veiligheid van fietsers. De grootste stijging is te zien bij de enkelvoudige fietsongevallen, met name onder ouderen. In 2017 vielen er voor het eerst meer dodelijke slachtoffers op de fiets dan in de auto. Gezien de huidige demografie van de gemeente Heerde zal een impuls in het fietsveiligheidsbeleid belangrijk zijn. Naast ouderen vormen ook jongeren onder 25 jaar een groep met een verhoogd veiligheidsrisico.



Figuur 14: Aantal verkeersdoden per vervoerswijze in Nederland. Bron: CBS Statline



Figuur 10: Het vastgestelde aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland sinds 2014 volgens de Nederlandse (MAIS2) en de internationale definitie (MAIS3). Vanaf 2014 is de vaststellingsmethode gewijzigd. Bron: SWOV

Beleidsaandachtspunt 2:
 Uitgangspunt bij het (her-)inrichten van de openbare ruimte vormt vergevingsgezindheid en veiligheid voor groepen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico (ouderen, mindervaliden en jongeren).

4.3.3. Klimaat en duurzaamheid

Een belangrijke trend is de toename van elektrische auto's, elektrische fietsen en duurzaam openbaar vervoer. Voor deze drie gebieden is hieronder een beschrijving gegeven van de huidige stand van zaken.

- **Elektrische auto**

De technologische ontwikkelingen op het gebied van (autonoom) elektrisch rijden gaan zeer snel. Opladen kan steeds sneller en auto's krijgen een steeds grotere actieradius. Dit zijn ontwikkelingen die de komende jaren niet zullen stoppen. Op 31 maart 2023 waren er in Nederland bijna 355 duizend (4% van totaal aantal motorvoertuigen) volledig elektrische aangedreven personenauto's en 205 duizend (2,3% van totaal aantal motorvoertuigen) plug-in hybride voertuigen.¹ De overheid stimuleert zowel nationaal als lokaal elektrisch rijden, bijvoorbeeld door het uitbreiden van het laadnetwerk, lagere belastingtarieven en subsidies. Hierdoor wordt elektrisch rijden aantrekkelijker, zal de vraag toenemen en zullen elektrische voertuigen goedkoper worden. Elektrisch rijden zal voor steeds meer mensen toegankelijk worden. Een en ander betekent ook dat de vraag naar laadpalen enorm gaat toenemen. Gemeenten kunnen hierbij een belangrijke bijdrage leveren en het elektrisch rijden faciliteren door bijvoorbeeld laadpalen in de openbare ruimte aan te (laten) leggen.

¹ Nederland elektrisch, 2023: [Nederland Elektrisch - Cijfers en statistieken EV's in Nederland](#)



Momenteel worden de openbare laadpalen in de gemeente Heerde beheerd door Vattenfall Incharge. Vattenfall Incharge zorgt voor het onderhoud van bestaande laadpalen, handelt aanvragen van bewoners voor nieuwe laadpalen af, en plaatst uiteindelijk de nieuwe laadpalen. De gemeente blijft verantwoordelijk voor de definitieve locaties van de nieuwe openbare laadpalen en nemen hiervoor de verkeersbesluiten.

• **Elektrische fiets**

Het aandeel elektrische fietsen in Nederland neemt toe, mede door de gunstige concurrentiepositie ten opzichte van zowel de conventionele fiets als de auto. Ook de speed pedelec kent inmiddels een plaats op de weg. De toename van deze modaliteit heeft echter ook een keerzijde. De elektrische fiets is al langere tijd een aandachtspunt wat betreft de verkeersveiligheid. Gemeenten zullen na moeten denken hoe zij, naast het stimuleren van dit vervoersmiddel, de veiligheid vergroten. Enerzijds kan dit door infrastructurele maatregelen, maar er kan ook gedacht worden aan het verbeteren van de fietsbeheersing en het veilig verkeersgedrag. Het vereist meer aandacht voor het realiseren van bredere fietspaden en voldoende veilige fietsenstallingen.

- Door de toename van elektrische fietsen zal het aandeel fietsgebruik naar verwachting verder gaan toenemen omdat de elektrische fiets ook voor afstanden boven de 7,5 kilometer een alternatief biedt voor de auto. Dit vereist meer aandacht voor de (aanrijd)routes buiten de bebouwde kom;
- Meer (oudere) fietsers en elektrische fietsen leiden tot een vraag naar bredere fietspaden en fietsstroken
- Meer verscheidenheid aan modellen fietsen zoals bakfietsen.

De landelijke ligging van de gemeente Heerde heeft veel potentie voor langere fietsafstanden die mogelijk zijn met de elektrische fiets.

• **Duurzaam openbaar vervoer**

Ook binnen het openbaar vervoer vindt een verduurzamingslag plaats. Aan het begin van 2023 rijdt 20% van de ov-bussen elektrisch. Van de nieuw geleverde bussen in 2022 is 87% volledig elektrisch. Vanaf 2025 worden uitsluitend nieuwe bussen geleverd met een volledige elektrische aandrijving². De ov-concessie IJssel-Vecht, waar de gemeente Heerde toebehoort, bevat de meest duurzame vloot van Nederland met een aandeel volledig elektrische bussen van 90%.

² Rijksoverheid, 2016:
<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2016/04/15/nederlands-ov-stapt-over-op-100-procent-uitstootvrije-bussen>
CBS, 2023:
[Hoeveel bussen zijn er in Nederland? \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/nl-nl/onderwerpen/vervoer/hoeveel-bussen-zijn-er-in-nederland)



- **Mobiliteitshubs**

Er wordt steeds meer ingezet op mobiliteitshubs. Dit zijn fysieke schakels tussen vervoersmodaliteiten, die naast hun mobiliteitsfunctie ook als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen dienen. Hubs bestaan, in de praktijk of in concept, op verschillende schaalniveaus: het niveau van een woonwijk (buurthub en wijkhub), van een dorp of stadsrand, een regio, of een (inter)nationaal knooppunt. Hubs verschillen ook in de vervoersdiensten die er aangeboden worden. Dit kan een overstap naar een ander vervoermiddel zijn maar ook toegang tot deelmobiliteit (bijvoorbeeld deelauto's of deelfietsen) en lichte elektrische vrachtoertuigen (LEVV). Mobiliteitshubs kunnen ook de mobiliteit in landelijke gebieden vergroten. Verkend moet worden welke rol hubs in de gemeente Heerde kunnen vervullen.

Beleidsaandachtspunt 3:

Duurzame en innovatieve vervoermiddelen wegen nadrukkelijker mee bij de verdeling van beschikbare ruimte en in de verdeling van beschikbare middelen.

4.3.1. Gezamenlijke verantwoordelijkheid

Mobiliteit en bereikbaarheid worden steeds breder benaderd als gezamenlijke verantwoordelijkheid van individuen, bedrijven, overheden en andere organisaties. Iedereen verplaatst zich en heeft hiermee belang bij een goede bereikbaarheid en een duurzame mobiliteit. Het gezamenlijk oplossen van mobiliteitskwesties wordt steeds belangrijker. De gemeente Heerde gaat mee met deze ontwikkeling, waarbij bij verkeersveiligheidsknelpunten en verkeershinder wordt ingezet op participatie met bewoners en dorpsgroepen.

Beleidsaandachtspunt 4:

Bij het beantwoorden van mobiliteitsvraagstukken wordt ingezet op participatie van belanghebbenden.



5. Hoofdpijnen verkeersvisie

Dit hoofdstuk vormt de eerste aanzet voor de nieuwe gemeentelijke ambities en doelen op het gebied van mobiliteit. In het vervolgtraject van het mobiliteitsplan zullen deze ambities verder worden uitgewerkt tot concrete acties/maatregelen.

• **Hoofddoelstelling**

Het mobiliteitsplan heeft tot doel de verkeers- en vervoerskundige randvoorwaarden te scheppen voor het realiseren van onze ambities van vitale, leefbare, duurzame, gastvrije en levendige kernen en buitengebied zoals verwoord in de omgevingsvisie. Het plan heeft oog voor de realiteit en een faciliterende en stimulerende houding ten aanzien van technologische en maatschappelijke ontwikkelingen met als doel te komen tot een duurzame mobiliteit in de gemeente Heerde.

5.1. Ambitie 1: Veilig, leefbaar en gezond

Wat is er aan de hand?

- Het aantal gewonden en doden in het verkeer daalt niet
- Kwetsbare groepen ondervinden beperkingen in hun dagelijkse mobiliteit
- Actieve vormen van mobiliteit leveren waardevolle gezondheidswinst op
- Parkeren heeft in sommige woongebieden een (te) grote impact op hoe de leefbaarheid ervaren wordt

De gemeente Heerde wil zowel de verkeersongevallen als de negatieve effecten op leefbaarheid en gezondheid terugbrengen. Veiligheid is daarmee een integraal onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Dit is in lijn met twee landelijke richtlijnen: de Visie Duurzaam Veilig Verkeer (DV3 van het SWOV) en de daaruit volgende landelijke richtlijnen van het CROW en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) waarin het principe 'voorkomen is beter dan genezen' is vertaald naar een risico gestuurde aanpak. Dit is een preventieve houding, waarbij een integrale benadering (waaronder het aanpassen van de fysieke weginrichting valt) verkeersdeelnemers aanzet tot veilig weggebruik, en die tegelijkertijd, positieve invloed heeft op de vervoerskeuzes in de gemeente Heerde.

Iedereen doet mee. De bevolking van Heerde vergrijsst. Dit betekent dat mobiliteitsvragen en -behoeftes in de toekomst veranderen. Om iedereen lang mobiel te houden moet meer aandacht besteed worden aan de toegankelijkheid van het systeem. Bij de inrichting van infrastructuur moet meer rekening worden gehouden met kwetsbare verkeersdeelnemers, zodat ook zij veilig aan het verkeer deel kunnen nemen.

Met de ambitie 'veilig, leefbaar en gezond' werken we toe naar een veilig wegennet. We verbeteren de leefbaarheid door het stimuleren van schonere vormen van vervoer die minder hinder geven. Dit alles om het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en de (verkeers)hinder van mobiliteit te beperken.

STOP-principe is leidend

Het leidende principe bij de inrichting van wegen en het nemen van maatregelen wordt het STOP-concept. Stappen, Trappen, OV en dan pas de Personenauto. Als eerste krijgt de voetganger voldoende ruimte, daarna komt de fietser en het openbaar vervoer aan de beurt en als laatste de auto. Dit is een omslag in het denken.



Ten aanzien van de ambitie Veilig, leefbaar en gezond benoemen we de volgende doelstellingen:

1. Het mobiliteitsbeleid draagt bij aan een bereikbare, verkeersveilige, leefbare, gastvrije en duurzame gemeente;
2. De inrichting van de wegen gaat volgens het STOP-principe. Als eerste kijken we naar de noodzaak en eisen van voorzieningen voor de voetganger, dan de fietsers, dan het openbaar vervoer en als laatste de auto;
3. We volgen het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid en streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050;
4. We hanteren een risico gestuurde aanpak. Wegen en kruispunten met een hoog veiligheidsrisico krijgen prioriteit;
5. De verblijfsgebieden zijn verkeersluw en verkeersveilig en hebben bij voorkeur minder verkeer. In het centrumgebied staat de verblijfsfunctie centraal;
6. We hanteren een maximumsnelheid van 30 km/u in verblijfsgebieden als de standaard. Bij hogere maximale snelheden zorgen we voor veilige fietsvoorzieningen.
7. In de toekomst is het centrumgebied van Heerde voelbaar autoluw bij festiviteiten en op de drukkere winkelmomenten;
8. De voetganger is in het centrumgebied de belangrijkste van de openbare ruimte;
9. De voetgangersverbindingen tussen de parkeervoorzieningen en het centrumgebied verdienen extra aandacht: comfort, beleving en veiligheid zijn hierbij kernwoorden;
10. Bij de inrichting van wegen en de openbare ruimte is er meer aandacht voor ouderen en mindervaliden.
11. We bevorderen veilige schoolroutes;
12. Voor bezoekers aan het centrumgebied worden vanuit alle invalsroutes goede en veilige fietsroutes en fietsstalvoorzieningen gerealiseerd. We houden rekening met de verdere groei van het aantal elektrische fietsen;
13. De structuur van de fietspaden wordt tegen het licht gehouden. Er is meer aandacht voor comfort en veiligheid van de gebruiker.

5.2. Ambitie 2: Bereikbaarheid in balans

Wat is er aan de hand?

- Behoeft aan een goede bereikbaarheid van de kern en voorzieningen
- Bevoorrading en landbouwverkeer is belangrijk
- In sommige wijken wordt een hoge parkeerdruk ervaren
- Laad en stallingsvoorzieningen vragen om extra ruimte

Er is een goede balans nodig tussen de bereikbaarheid voor voetganger, fiets, auto, openbaar vervoer en mogelijke nieuwe vormen van mobiliteit. Vaak hangt de bereikbaarheid af van de zwakste schakel in de mobiliteitsketen - een slechte busverbinding of een slecht onderhouden fietspad heeft een grote invloed op de keuze die iemand uiteindelijk maakt. Niet alleen de efficiëntie, maar ook de beleving van de verplaatsing is belangrijk. Als bijvoorbeeld de bushalte er verouderd uitziet, de wandelroute naar het Dorpshuis de Heerd slecht verlicht is of een fietsroute onaantrekkelijk is, zal iemand toch eerder geneigd zijn om in de auto stappen. De focus moet dus niet alleen liggen op de knooppunten of het centrum, maar ook op de verbindingen tussen de wijken onderling, naar de voorzieningen in de wijk en richting het centrumgebied en omliggende kernen.



Heerde is over het algemeen goed bereikbaar. Voor de langere afstanden is en blijft de (vracht)auto een belangrijk en onmisbaar vervoermiddel. De bereikbaarheid van de landelijke gebieden per auto is van belang voor onze lokale economie en de bereikbaarheid van het platteland in het algemeen. Een goede onderliggende bereikbaarheid naar de omliggende steden en kernen in de regio is een belangrijk en noodzakelijk onderdeel voor een sterke economische en toeristische sector.

De bereikbaarheid voor de fiets is een belangrijk aandachtspunt. Een samenhangend (hoofd)fietsnetwerk, stallingen in het centrum en de breedte van fietspaden en -stroken worden soms als knelpunt ervaren. We willen zorgdragen voor een goede aansluiting op de fietssnelweg F50. Doorstromingsproblemen voor de auto worden er nauwelijks ervaren. De bereikbaarheid van de voorzieningen in het centrum van Heerde is belangrijk. De autobereikbaarheid laat hier een spanningsveld zien met de (fiets)veiligheid. De snelheid van en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer is soms onvoldoende afgestemd op de verblijfsfunctie van het gebied.

Bij de ambitie 'bereikbaarheid in balans' streven we naar een goede bereikbaarheid van de woongebieden en voorzieningen voor alle doelgroepen. De wens hierbij is om vooral duurzame vormen van mobiliteit meer kansen te bieden.

Ten aanzien van de ambitie Bereikbaarheid in balans zijn de volgende doelstellingen benoemd:

1. De kwaliteit van de fietsvoorzieningen is zodanig dat het aantal; verplaatsingen met de fiets blijft groeien;
2. Er is voldoende en aantrekkelijke stallingsgelegenheid voor fietsen: in het centrumgebied en bij drukke voorzieningen/bushaltes;
3. Er is meer aandacht voor het comfort en de snelheid van verplaatsingen op de fiets;
4. De fiets heeft bij groot onderhoud, herinrichting en nieuwbouw een prominente plek in het ontwerpproces;
5. Het fietsnetwerk wordt op de belangrijkste verbindingen geschikt gemaakt om snel te fietsen. Hierbij sluiten we ook aan bij het snelfietsnetwerk buiten de bebouwde kom.
6. We zorgen voor een goede voor- en natransportmogelijkheden bij OV-knooppunten en haltes;
7. We streven naar hoogwaardige haltevoorzieningen;
8. We werken mee aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer laagdrempelig en toegankelijk te houden voor kwetsbare doelgroepen;
9. We zorgen ervoor dat de doorstroming op de hoofdwegen goed is en ontmoedigen doorgaand verkeer door kwetsbare gebieden;
10. Bewoners en bedrijven in het centrumgebied beschikken over voldoende en adequate parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand. Directe looproutes en aanvullende voorzieningen dragen bij aan de kwaliteit van de parkeervoorziening;
11. Bezoekers van het centrumgebied komen Heerde op een uitnodigende wijze binnen en worden direct geïnformeerd over de beschikbare en de meeste gewenste parkeervoorziening;
12. De gemeente zet in op het tegengaan van zoekverkeer naar de voornaamste voorzieningen;
13. Voor de bevoorrading van het centrum wordt gezocht naar een goede balans tussen leefbaarheid, gastvrijheid en de bereikbaarheid van de winkeliers;
14. We voorkomen dat fietsroutes (recreatief of school) veelvuldig met landbouwverkeer te maken krijgt;
15. We dragen er zorg voor dat de bedrijventerreinen via de weg en fietsvoorziening goed en veilig bereikbaar zijn.



5.3. Ambitie 3: Duurzaam en klimaatbestendig

Wat is er aan de hand?

- Streven naar vermindering CO₂-emissies d.m.v. transitie naar duurzame mobiliteitsvormen
- Energietransitie: klaar voor de elektrische auto
- Beter omgaan met hittestress en wateroverlast

Een groeiend deel van het autobezit in de gemeente Heerde is duurzaam. Maar er kunnen en moeten nog grote stappen gezet worden. Een groot deel van de pendelstromen van en naar Heerde zal binnen twintig kilometer liggen en grotendeels gericht zijn op Zwolle, Kampen, Deventer en Apeldoorn. Dit biedt kansen om de duurzaamheids-doelstellingen van de gemeente kracht bij te zetten.

Landelijk is besloten dat er vanaf 2030 geen fossiel aangedreven auto's mogen worden verkocht. Het gebruik van aardgas en olie wordt uit gefaseerd en vervangen door emissieloze brandstoffen zoals groen gas, waterstof en/of elektrisch. Voor de gemeente ligt er de uitdaging deze transitie naar een nieuw mobiliteitssysteem te faciliteren. 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 de gemeente Heerde bestaande duurzame mobiliteitsvormen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer stimuleert en de al ingezette groei van schonere en energiezuinigere (openbare en particuliere) vervoermiddelen kracht bij wil zetten.

De ambitie 'Duurzaam en klimaatbestendig' versterkt dit streven door het bewustzijn te bevorderen van het gebruik van duurzame, schone en gezonde vervoerwijzen. Ten aanzien van de ambitie Bereikbaarheid in balans zijn de volgende doelstellingen benoemd:

1. Het gemeentelijk verkeersbeleid draagt bij aan de energietransitie en een duurzame leefomgeving door in te zetten op technologische ontwikkelingen en gedragsverandering;
2. De kwaliteit van de fietsvoorzieningen is zodanig dat het aantal verplaatsingen met de fiets tenminste gelijk blijft en liefst groeit;
3. We streven ernaar dat de fiets binnen de bebouwde kom het snelste en comfortabelste vervoermiddel is;
4. Het fietsnetwerk wordt op de belangrijkste verbindingen geschikt gemaakt om snel te fietsen. Hierbij sluiten we ook aan bij het snelfietsnetwerk buiten de bebouwde kom;
5. We zorgen voor een goede voor- en natransportmogelijkheden bij OV-knooppunten en haltes;
6. We streven naar hoogwaardige haltevoorzieningen die de overstap naar het OV vergemakkelijken;
7. Parkeer- en fietsvoorzieningen zijn er mede op gericht om het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten en een goed alternatief te bieden voor de auto;
8. Samen met ondernemers en brancheorganisaties onderzoeken we de mogelijkheden om de emissie van de bevoorrading verder te reduceren;
9. De gemeente zet in op het stimuleren en faciliteren van gebruik van duurzame vervoersmiddelen door o.a. goede parkeervoorzieningen voor deze duurzame vervoermiddelen;
10. Nieuwe parkeervoorzieningen zijn adaptief ingericht op de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en klimaatverandering;



5.4. Ambitie 4: Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik

Wat is er aan de hand?

- Behoud en versterking van het landschap en de cultuurhistorie
- Versterken van de kwaliteit van alle entrees tot de kern
- Mobiliteit, wonen, energie, klimaat en natuur hebben allemaal een ruimteclaim op de schaarse ruimte;
- Met elkaar denken we na over de inrichting van onze openbare ruimte.

De gemeente wil ook in de toekomst een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving kunnen bieden. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met onze beschikbare ruimte. Mobiliteit vraagt ruimte, maar kan ook ruimtewinst opleveren, door in te zetten op vervoersmiddelen die minder ruimte nodig hebben of flexibeler zijn in hun ruimtegebruik, zoals de fiets en de voetganger. Tegelijkertijd is het van belang om bij de keuze voor een vervoersmodaliteit realistisch te zijn over de benodigde ruimte, inclusief parkeren. Bij het herinrichten van bestaande wegen of het realiseren van nieuwe verbindingen liggen er kansen om het landschap en de cultuurhistorie 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 primaire beginselen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, proberen we tot plannen te komen die kwaliteit toevoegen aan de omgeving.

Recreatie (wandelen en fietsen) is een belangrijke sector. De fiets speelt daarbij in de gemeente Heerde een vitale rol. Het is belangrijk om vast te stellen of er extra maatregelen noodzakelijk zijn om (regionaal) recreatief fietsen in goede banen te leiden. We moeten nadenken waar intensivering van recreatieve fietsroutes wel waardevol is en waar niet.

Met de vierde ambitie 'Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik' willen we een mooie, sociale, leefbare openbare ruimte creëren door de menselijke maat centraal te stellen in de gemeente Heerde. Ten aanzien van deze ambitie zijn de volgende doelstellingen benoemd:

- 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;
- Onze werkwijze is samen met belanghebbenden zoals inwoners en ondernemers. We maken in afstemming met de buurt onze keuzes. Naast onze ambities en de afspraken die er zijn, leiden maatwerk en pragmatische oplossingen ons daarbij
- We zorgen dat de belangrijkste looproutes en fietsroutes (inclusief recreatieve routes) voor iedereen goed toegankelijk zijn;
- We stimuleren dat er bij de belangrijkste (recreatieve) voorzieningen voldoende stallingsvoorzieningen zijn;
- We zetten in op het optimaliseren van het aantal parkeervoorzieningen in het centrumgebied en in woonbuurten. Bij nieuwbouwwijken zorgen we dat er overcapaciteit in groen is. Groenvakken kunnen eenvoudig worden omgevormd tot parkeervakken indien er sprake blijkt van een structurele hoge parkeerdruk. In bestaande wijken vergroenen we waar mogelijk de overcapaciteit aan parkeerplaatsen.



5.5. Vervolgproces

Na vaststelling van deze inventarisatienota gaan we van start met het uitwerken van de in dit hoofdstuk benoemde ambities en doelstellingen. We maken inzichtelijk hoe de doelstellingen bereikt gaan worden. Per thema geven we aan waar de gemeente Heerde zich op gaat richten de komende jaren. De volgende thema's worden in ieder geval nader uitgewerkt:

- Infrastructuur: herkenbaarheid, beleving en gastvrijheid verbeteren;
- Voetganger: verbeteren voetpaden en wandelroutes;
- Fiets: verbeteren directheid, veiligheid en comfort;
- OV: verbeteren voor- en natransport, inzetten op duurzame concepten;
- Autoverkeer: herkenbaarheid van de verschillende wegtypen en verbeteren aanbod/kwaliteit parkeervoorzieningen;
- Landbouwverkeer/bevoorrading: verminderen hinder voor omgeving en verbeteren bereikbaarheid hoofdroutes.

De thema's samen vormen het totale pakket voor een veilige en duurzame mobiliteit. De thema's kunnen niet los van elkaar worden gezien, maar zullen elkaar juist versterken.



Bijlage I. Afhandeling actieprogramma 2007-2020

| Maatregelenpakket 2007-2010 | | | |
|-----------------------------|--|------------|---|
| 1 | Uitbreiden verbodszone vrachtverkeer | uitgevoerd | In het centrum van Heerde en op diverse andere locaties (o.a. Wilhelminalaan, Haneweg) is een verbodszone voor vrachtverkeer ingesteld. |
| 2 | Aanpassen bewegwijzering A50 | uitgevoerd | De voormalige afrit 'Heerde' is hernoemd naar 'Heerde zuid' en de voormalige afrit 'Heerde noord' is hernoemd naar 'Heerde'. |
| 3 | Oversteek Molenweg/Sportlaan/Veldweg | uitgevoerd | Op deze locatie is een rotonde aangelegd. |
| 4 | Proef afsluiten Dorpsstraat op zaterdag. | uitgevoerd | Dit is onderdeel geweest van de door BVA uitgevoerde effectenstudie naar diverse circulatiemaatregelen voor de Centrumvisie Heerde in 2013. |
| 5 | Doorbraak Brinklaan naar Schoolstraat | uitgevoerd | Deze is gerealiseerd. |
| 7 | Verbeteren/uitbreiden parkeerverwijzing | uitgevoerd | Er is een parkeerrouteverwijzingssysteem rondom het centrum Heerde gerealiseerd. |
| 8 | Aansluiting (rotonde) Zwolseweg/Molenweg | uitgevoerd | Deze rotonde is gerealiseerd. |
| 9 | Uitbreiding recreatief fietsnetwerk IJsselvallei | uitgevoerd | In het kader van de aanleg van de Hoogwatergeul is deze uitbreiding van het recreatieve fietsnetwerk IJsselvallei gerealiseerd (Hoenwaard, etc.) |
| 10 | Aanpassen conflictsituaties in buurten, wijken, dorpen en buitengebied | uitgevoerd | Er zijn meestal in combinatie met het uitvoeren van groot onderhoud diverse conflictsituaties aangepast, bijvoorbeeld in de Bomenbuurt in Heerde, op de Zuppeldseweg in Heerde, op de Kade in Wapenveld en op de Kanaaldijk in het buitengebied waar op mogelijke conflictpunten drempels en plateaus zijn aangebracht. |
| 11 | Aanpassen knooppuntensysteem | uitgevoerd | Het fietsknooppuntensysteem is in de afgelopen GVVP-periode gerealiseerd. |



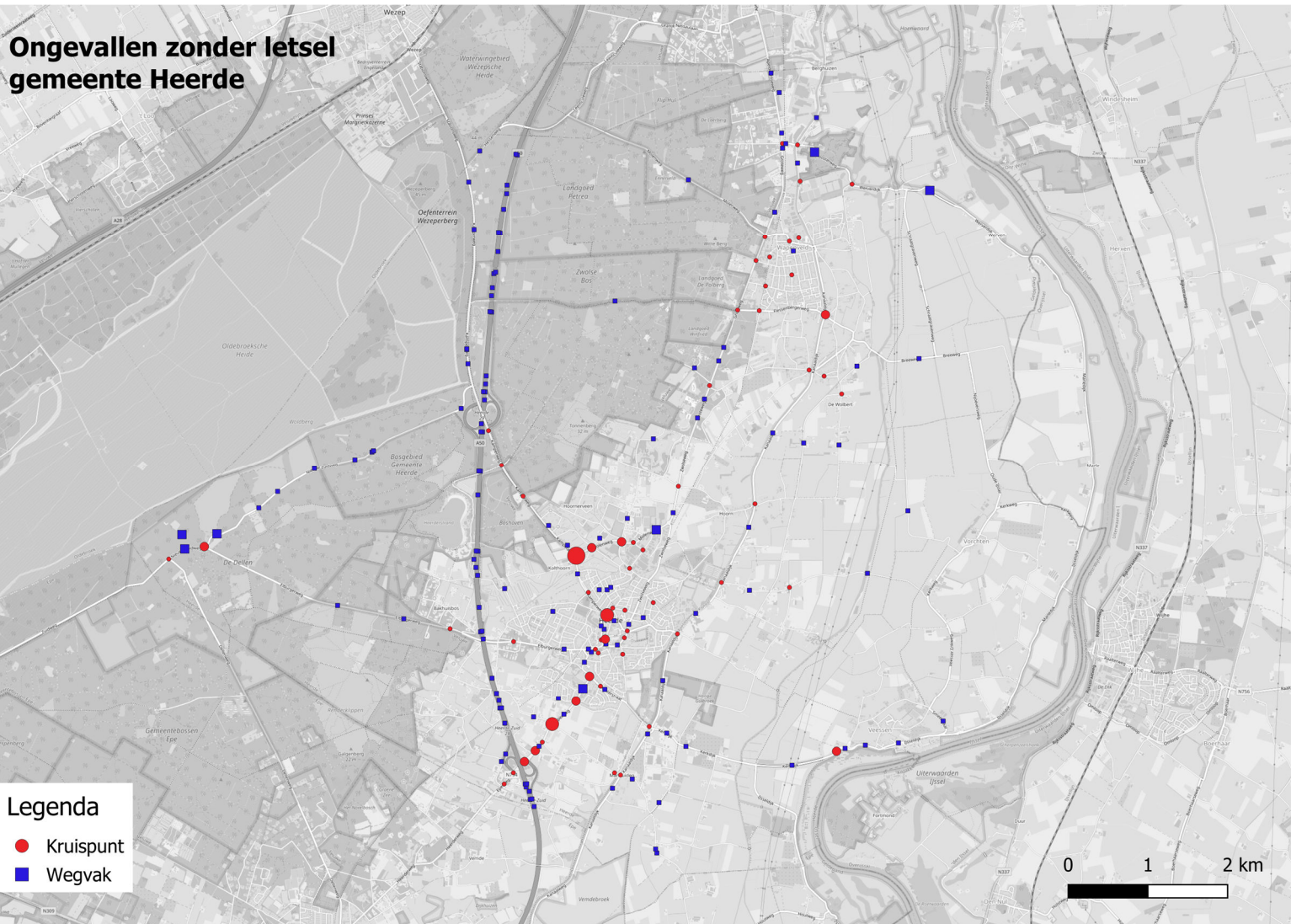
| Maatregelenpakket 2010-2015 | | | |
|-----------------------------|---|-----------------|---|
| 12 | Omdraaien eenrichtingsverkeer Stationsstraat | niet uitgevoerd | Op basis van nader onderzoek is de noodzaak voor het omdraaien van het eenrichtingsverkeer niet aangetoond en in het kader van diverse centrumontwikkelingen (o.a. de komst van de Aldi) is het standpunt ten aanzien van deze maatregelen herzien. |
| 13 | Herinrichting Brinklaan | uitgevoerd | Deze maatregel is uitgevoerd en bestond onder andere uit de aanleggen van vrijliggende fietspaden en het herinrichten van de locatie van de aanwezig busstation. |
| 14 | Maatregelen MFA-west | uitgevoerd | Dit is gerealiseerd. |
| 15 | Maatregelen MFA-oost | uitgevoerd | Dit is gerealiseerd. |
| 16 | Fietsstraat Rhijnsburglaan/ Klaverweg/Sportlaan | deels | Deze maatregel is deels uitgevoerd op de Sportlaan. Als gevolg van de herinrichting van het gebied rondom de MFA-west is voor de Rhijnsburglaan geen directe noodzaak meer aanwezig tot herinrichting tot fietsstraat. |
| 17 | Herinrichting Eperweg/ Dorpsstraat | uitgevoerd | Deze maatregel is gerealiseerd met de Zwolsestraat als referentie. |
| 18 | Fietspad Veessen – Broekstraat | uitgevoerd | Deze verbinding is in het kader van de aanleg van de Hoogwatergeul gerealiseerd. |

| Maatregelenpakket periode 2015-2020 | | | |
|-------------------------------------|--|-----------------|---|
| 19 | Aanpassing Groteweg | deels | Deze maatregel is deels gerealiseerd. De Groteweg is aangepast naar 60 km/u maar de totale wegbreedte is gelijk gebleven. In de nabije toekomst zijn mogelijk voor het fietsverkeer maatregelen voorzien in het kader van de aanleg van de snelfietsroute Apeldoorn-Zwolle. |
| 20 | Verkeerssituatie Sportlaan en Europaweg | uitgevoerd | Meenemen bij revitalisering bedrijfstreinen. Dit is gerealiseerd. |
| 21 | Aanleg fietspad langs Molenweg (Heerde buiten de bebouwde kom) | niet uitgevoerd | Dit is niet gerealiseerd. Vanwege ligging in Natura2000 gebied is herinrichting lastig, de noodzaak voor een separate fietsverbinding langs de Molenweg is beperkt omdat fietsers alternatieve routes kunnen kiezen. |
| 22 | Fietsstraat oost (Hogepad, Fuchsiastraat, Veerstraat, Griftstraat) | deels | Deze maatregel is deels uitgevoerd. Hogepad blijft fietspad. |
| 23 | Optimalisatie fietsroute Heerde-Epe | uitgevoerd | Deze maatregel is uitgevoerd en bestond o.a. uit het realiseren van een betonnen fietspad ter plaatse van de spoorbaan en het aanbrengen van een betonnen fietspad langs het Apeldoorns Kanaal en langs de Eperweg buiten de bebouwde kom van Heerde. |



Bijlage II. Kaartbeelden geregistreeerde ongevallen

Ongevallen zonder letsel gemeente Heerde



Figuur 16: Kaart geregistreeerde ongevallen zonder slachtoffers 2018-2022, Heerde (bron data: Viastat)



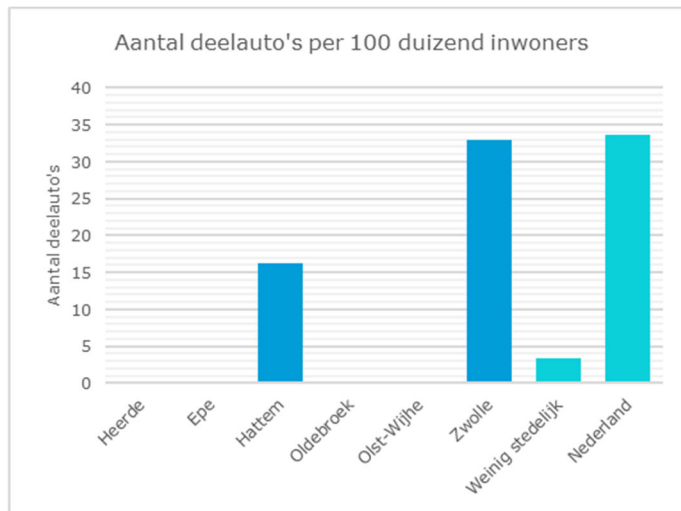
Verkeersongevallen met letsel gemeente Heerde



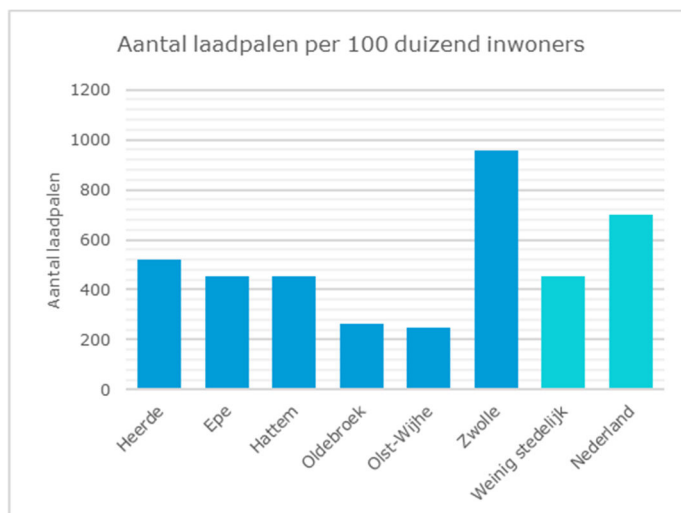
Figuur 17: Kaart geregistreerde ongevallen met slachtoffers 2018-2022, Heerde (bron data: Viastat)



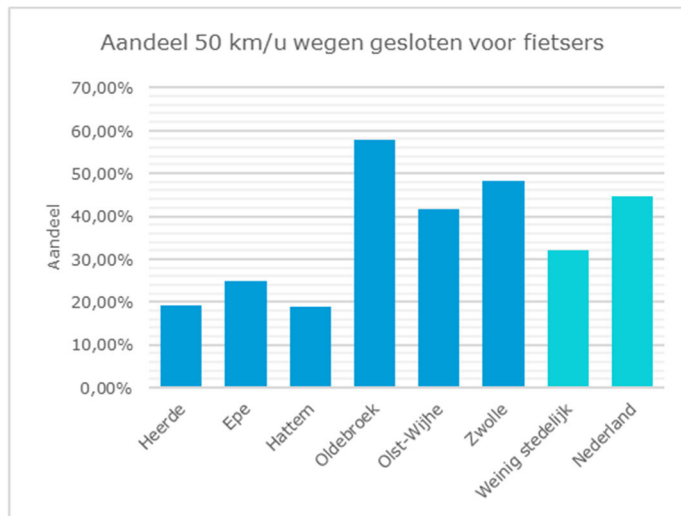
Bijlage III. Benchmark duurzaamheid



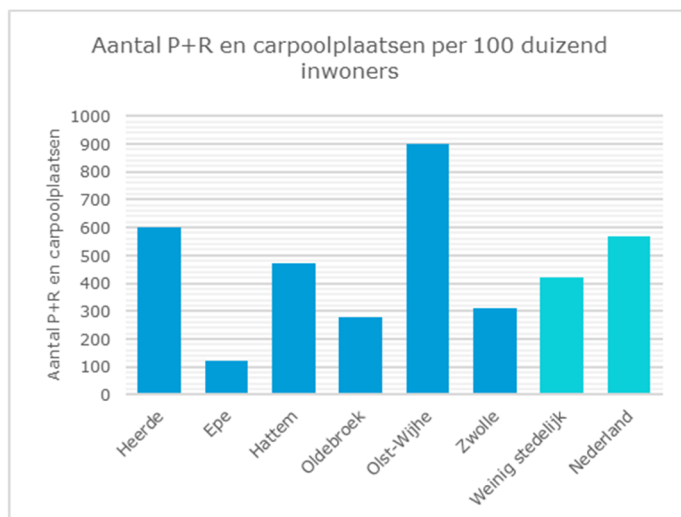
Figuur 18: Aantal deelauto's per 100 duizend inwoners in 2022 (bron: CROW-KpVV)



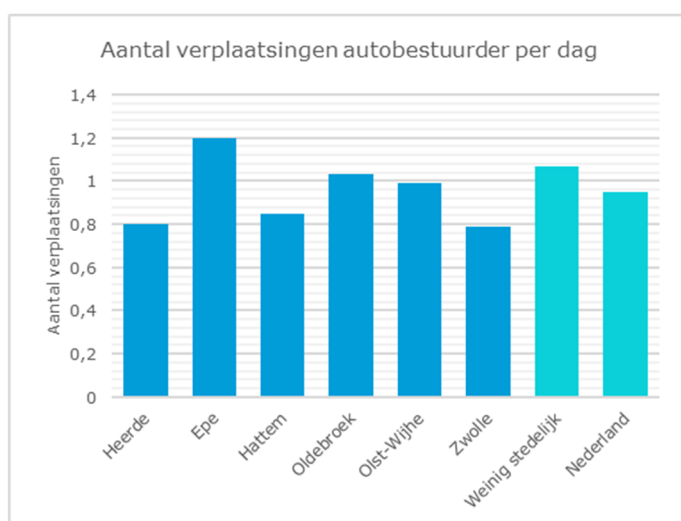
Figuur 19: Aantal laadpunten per 100 duizend inwoners in 2022 (bron: CROW-KpVV)



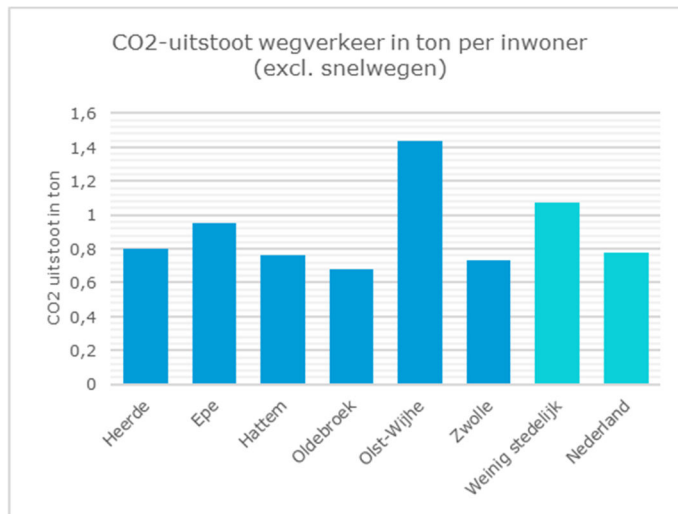
Figuur 20: Aandeel 50 km/u wegen gesloten voor fietsers in 2021 (bron: CROW-KpVV)



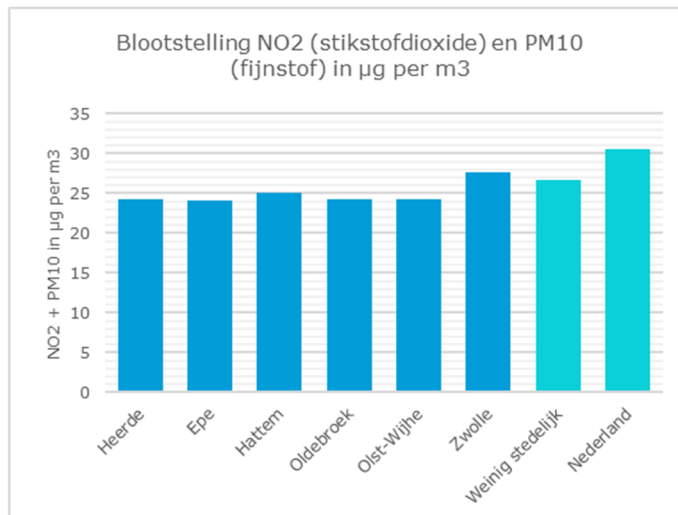
Figuur 21: Aantal P+R en carpoolplaatsen per 100 duizend inwoners in 2023 (bron: CROW-KpVV)



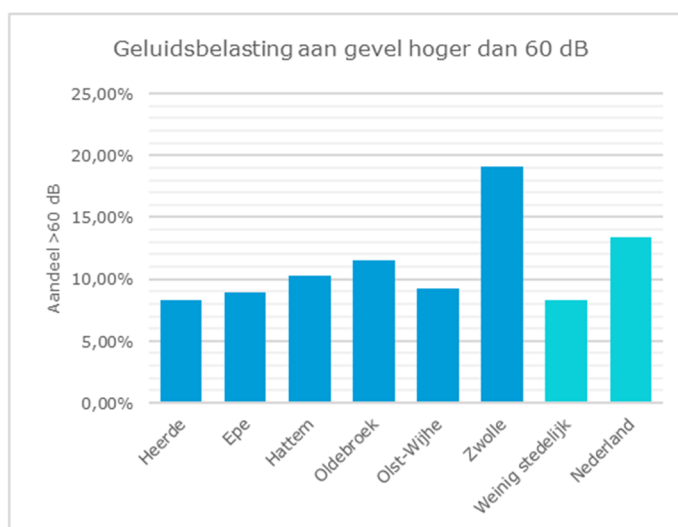
Figuur 22: Aantal verplaatsingen autobestuurder per dag in 2019 (bron: CROW-KpVV)



Figuur 23: CO2-uitstoot wegverkeer in ton per inwoner in 2021 (bron: CROW-KpVV)



Figuur 24: Blootstelling NO2 (stikstofdioxide) en PM10 (fijnstof) in µg per m3 in 2021 (bron: CROW-KpVV)



Figuur 25: Geluidsbelasting aan gevel hoger dan 60 dB in 2016 (bron: CROW-KpVV)

