



Gemeente Epe

Mobiliteitsplan 2022-2032

Veilig, gezond en duurzaam!

Hoofddocument Visie
Status: definitief



Inleiding

Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

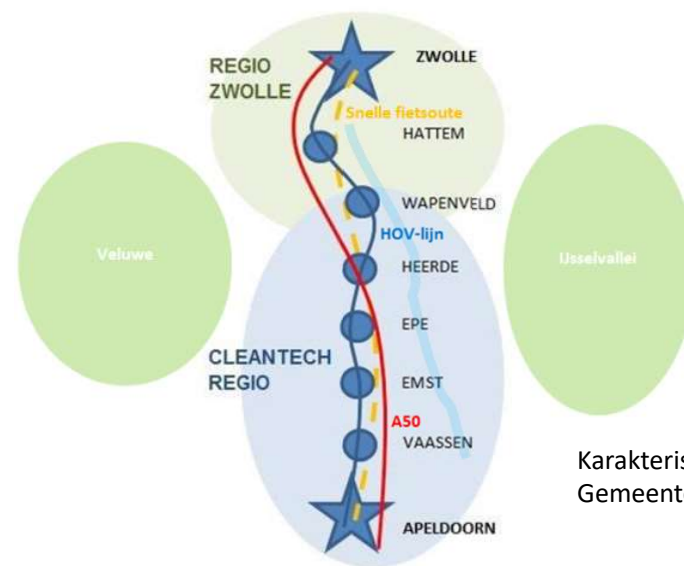
Een nieuw mobiliteitsplan is nodig omdat de wereld van de mobiliteit sterk aan het veranderen is. Er ligt een grote opgave om duurzamer om te gaan met mobiliteit. Dit mobiliteitsplan beschrijft de gemeentelijke visie op mobiliteit en vertaalt dit naar concrete plannen voor de komende 10 jaar. Naast dit hoofddocument is een verdiepingsdocument opgesteld. Hierin vindt u meer informatie en toelichting.

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

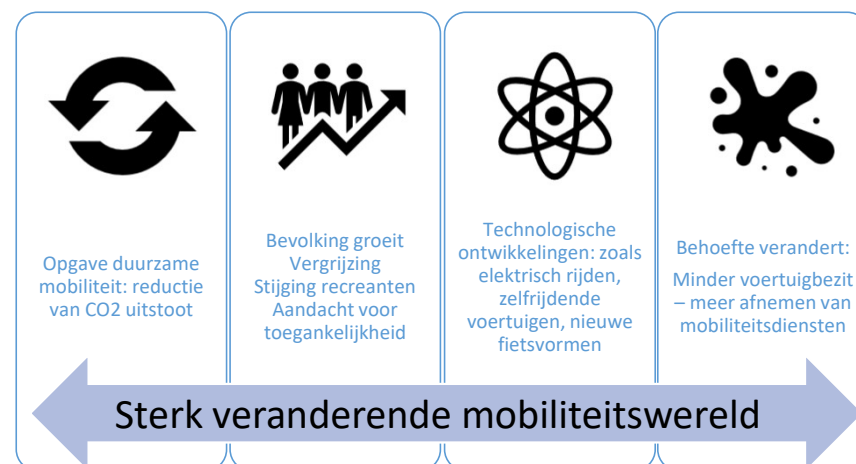
De gemeente Epe telt ruim 33.000 inwoners verdeeld over de vier dorpen: Epe, Vaassen, Emst en Oene en een aantal buurtschappen, zoals Gortel, Niersen, Zuuk en Wissel. De gemeente ligt tussen de bosgebieden van de Veluwe en de IJsselvallei. Er zijn jaarlijks zo'n 750.000 toeristische overnachtingen in onze gemeente. De Veluwe is namelijk een prachtige streek om te verblijven. De gemeente Epe is ook aan te merken als een suburbane gemeente met diverse steden op relatief korte reisafstand, namelijk Apeldoorn en Deventer (Cleantechregio) en de Zwolle (regio Zwolle-Kampen) en ook de Randstad is binnen bereik. De belangrijkste mobiliteitsdragers zijn de [A50](#), de [OV-lijn](#) (Veluwelijn), de IJssel en [de F50 \(toekomstige fietsverbinding Apeldoorn-Zwolle\)](#).

Ontwikkelingen

In de huidige samenleving groeit de vraag naar mobiliteitsdiensten en neemt eigen voertuigbezit af. Technologische en voertuigontwikkelingen gaan in snel tempo. Het aantal elektrische auto's en fietsen neemt sterk toe, landbouwvoertuigen worden steeds groter en we fietsen steeds vaker en verder. Ook zijn er steeds meer nieuwe fietsvormen met verschil in massa en snelheid, zoals de bakfiets of speedpedelec. Daarnaast groeit de bevolkingsomvang van de gemeente Epe en worden er meer recreanten op de Veluwe verwacht. Daardoor is er meer aandacht nodig voor oudere verkeersdeelnemers én voor de toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Dit vraagt om een nieuwe kijk op infrastructuur.



Karakterisering
Gemeente Epe



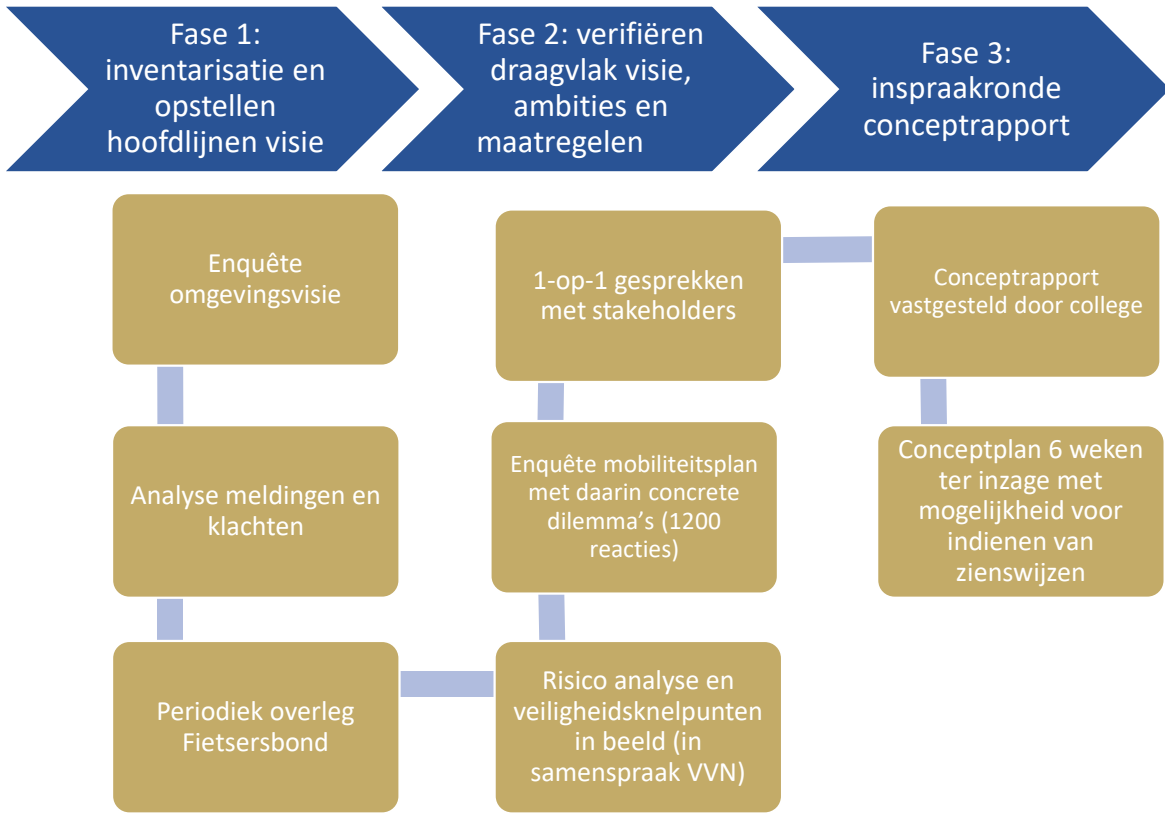
Proces

Participatie

Het mobiliteitsplan is ontwikkeld in samenspraak met de samenleving. Juist bij mobiliteit zijn al onze bewoners, maar ook de bezoekers en recreanten, ervaringsdeskundige. Dit geldt voor alle mensen van jong tot oud. Op verschillende momenten heeft afstemming met belanghebbenden plaatsgevonden en de input hiervan hebben we zoveel mogelijk in het mobiliteitsplan verwerkt. Door middel van dit participatieproces zijn de wensen en ervaringen van belanghebbenden in beeld gebracht, met als doel om te komen tot een gedragen plan.

Stakeholders

In de visievorming zijn 1-op-1-gesprekken gevoerd met de verschillende belangenorganisaties die zijn genoemd in de wolk hieronder.



Waar staan we nu?

Evaluatie huidig beleid

De maatregelen uit de vorige beleidsplannen: (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2010, Parkeerbeleidsplan 2009 en Fietsnota 2012) zijn grotendeels uitgevoerd. De locaties met relatief veel geregistreerde ongevallen, zijn als onderdeel van de uitvoeringsnota GVVP, aangepakt. Het aantal ongevallen is hier sterk afgenomen, zoals op de Vaassenseweg tussen Emst en Vaasen. Nog niet van alle (recent) uitgevoerde maatregelen is het resultaat zichtbaar. Ten aanzien van de verkeersveiligheidsdoelstelling is de conclusie dat de beoogde daling van het aantal slachtoffers niet is behaald. Het fietsgebruik binnen de gemeente Epe is de afgelopen jaren gelijk gebleven, namelijk een aandeel van 33% op afstanden tot 7,5 km. Bovendien ligt het fietsgebruik lager dan in omliggende gemeenten.

Huidige verkeersveiligheid

Om de huidige verkeersveiligheid te beoordelen is gebruik gemaakt van inbreng van belanghebbenden (vanuit enquêteresultaten en gesprekken) en daarnaast zijn de meldingen, klachten, ongevalsgegevens bestudeerd en is de huidige weginrichting geanalyseerd op basis van functie, vormgeving en gebruik.

Met behulp van de ongevallenregistratie is de huidige objectieve verkeersveiligheid geanalyseerd. De afgelopen jaren is het aantal (ernstige) ongevallen constant gebleven en niet afgenomen.

Aantal ongevallen sterk afgenomen op locaties aangegeven in vorige GVVP

Het beleidsdoel ten aanzien van een toename van het fietsgebruik is niet behaald

De beoogde daling van het aantal slachtoffers niet behaald

Afgelopen jaren is het aantal (ernstige) ongevallen constant gebleven en niet afgenomen

Een greep uit de genoemde knelpunten vanuit enquête subjectieve onveiligheid:

- (te) hoge snelheid op veel verschillende plaatsen, met name in het buitengebied
- (te) weinig handhaving
- tegen de rijrichting in rijden
- onveiligheid rondom scholen
- smalle en/of slechte fietspaden, fietsers moeten vaak stoppen
- te weinig aandacht voor fietsers en voetgangers, voetpaden ontbreken soms
- onveilig kruispunt Dorpsstraat Deventerstraat Vaassen
- onveiligheid fietsers en snelheid Oenerweg
- lastige oversteekbaarheid en hoge snelheid op de Centrumring van Epe



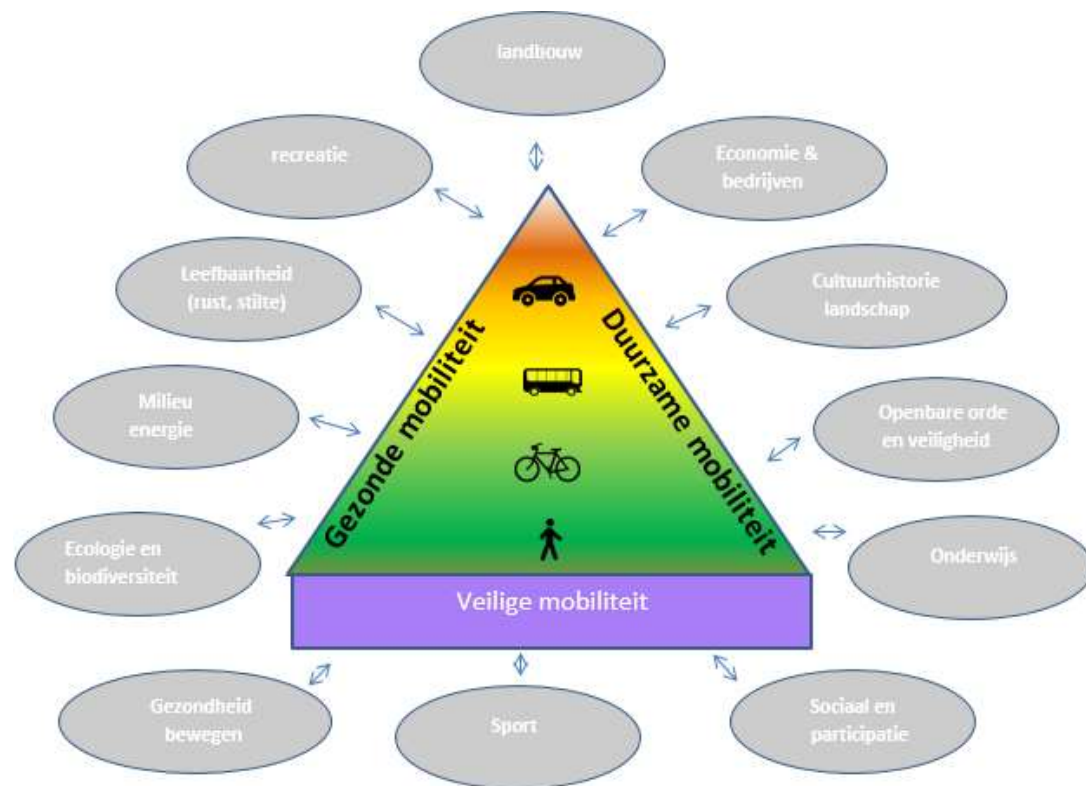
Visie

Veilige, gezonde en duurzame mobiliteit

Dit zijn de drie belangrijkste uitgangspunten van de nieuwe mobiliteitsvisie. Veilige mobiliteit vormt de basis. Mobiliteit is echter geen doel op zich, maar een middel om de samenleving optimaal te kunnen laten functioneren. De onderdelen van de samenleving zijn weergegeven door de grijze bollen in de afbeelding hiernaast. We staan op het gebied van duurzaamheid voor een enorme opgave voor mobiliteit. De inzet is echter breder, namelijk veilige, gezonde en duurzame mobiliteit. Dit gaat hand in hand, door de keuze om spaarzaam om te gaan met de beschikbare openbare ruimte en door [lopen](#) en [fietsen](#) te stimuleren. Door lopen en fietsen voorop te zetten dragen we ook bij aan gezondheid en we zoeken de koppeling met sporten en bewegen. Ook zoeken we naar een win-win tussen [verkeersveiligheid](#) en groen en landschap via het principe van 'natuurlijk sturen' (zie onderste afbeelding). Door natuurlijke elementen toe te voegen kunnen we de verkeersveiligheid positief beïnvloeden en tegelijk de landschappelijke kwaliteit verbeteren.

Veilige mobiliteit als basis

Dit betekent dat we niet alleen reactief de locaties van ongevallen analyseren, maar ook proactief acteren door het maken van een risicoanalyse van het wegennet: van welke risicofactoren weten we dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties in het verkeerssysteem? Verkeersveiligheid wordt niet alleen bereikt door het aanpassen van de infrastructuur, maar minstens zo belangrijk is een gedragsverandering. De samenleving is hier samen verantwoordelijk voor. Vaak zijn het eigen buurtbewoners die te hard rijden in de straat. Het elkaar positief aanspreken op gedrag en het tonen van voorbeeldgedrag zijn daarom onmisbaar. Per doelgroep van weggebruikers zijn er verschillende reis- en routemotieven van belang. We willen daarom specifiek [doelgroepenbeleid](#) toepassen om gedragsverandering te bereiken.



Natuurlijk sturen



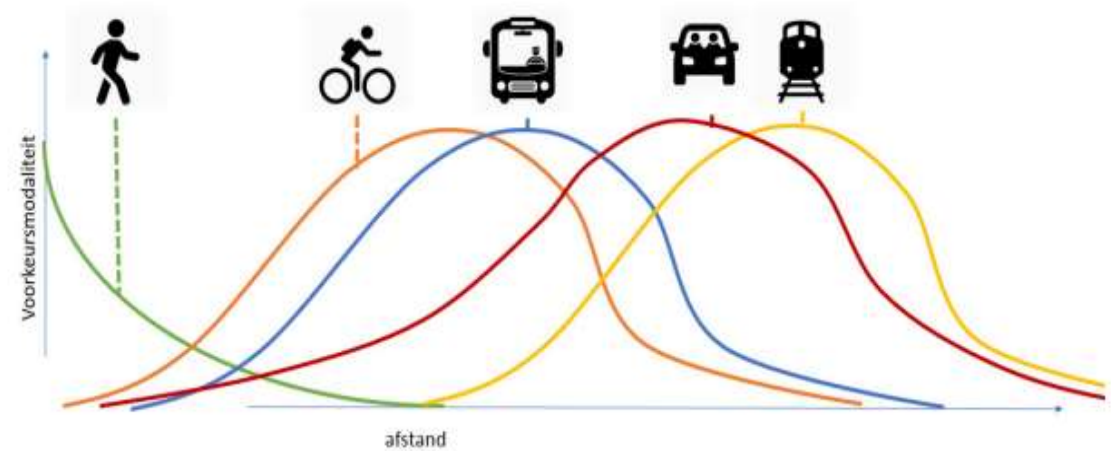
Visie

STOP-principe

Veilige, duurzame en gezonde mobiliteit geven we vorm door de keuze voor het STOP-principe. Deze term is afgeleid van: Stappen, Trappen, [Openbaar vervoer](#) en [Personenauto's](#). Het principe is dat lopen de meeste beleidsmatige voordelen biedt: het is kosten-efficiënt, het ruimtebeslag is beperkt, het is duurzaam en veilig, het biedt gezondheidsvoordelen, het kost de gebruiker nauwelijks geld en kent een sociale component. Daarna volgt [fietsen](#) als tweede optie, dan openbaar vervoer en tenslotte autoverkeer.

Concreet betekent dit dat fiets en lopen prioriteit krijgen bij de (her)inrichting van wegen en dan met name de routes die onderdeel uitmaken van het [voetgangersnetwerk](#) en [fietsnetwerk](#). Het STOP-principe komt ook tot uiting in de te nemen verkeersmaatregelen op de belangrijke loop- en fietsroutes. Bijvoorbeeld door het instellen van éénrichtingsverkeer of het aanbrengen van een fysieke knip. Hierdoor worden wegen veiliger voor voetgangers en fietsers, maar ook aantrekkelijker. Fietsers zijn dan 'sneller' in het centrum, doordat het autoverkeer gebruik dient te maken van de hoofdontsluitingsstructuur. Autoverkeer kan dan niet meer de kortste route nemen via woonstraten. Deze maatregelen kunnen uiteraard alleen met behulp van participatie en draagvlak tot stand komen en vragen in elke situatie om maatwerk.

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



Ambities:

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



Veiligheid

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Veilige mobiliteit is de basis van deze visie. Onze ambitie is om in 2030 0 verkeersdoden en minder dan 10 verkeersslachtoffers te hebben. In 2020 zijn er 1 dode en 19 gewonden geregistreerd. We monitoren dit met behulp van de ongevallenregistraties. Deze daling in verkeersslachtoffers willen we bereiken door middel van handhaving, educatie en aanpassen van de infrastructuur. Deze ambitie werkt door in alle volgende thema's ([lopen](#), [fietsen](#), [openbaar vervoer](#) en [autoverkeer](#)). De algemene opgaven voor het verbeteren van de verkeersveiligheid staan hiernaast vermeld.



Doel 2030:

0 doden en
minder dan 10
gewonden per
jaar



Dit meten we:

met behulp van
ongevallen
registratie



Waar staan we:

Omschrijving		
☐ 2018	29	1
☐ 2019	25	1
☐ 2020	19	1

Kernopgaven en maatregelen verkeersveiligheid



Veiliger verkeersgedrag verkeersovertreders

- We zetten in op handhaving van snelheid en op de aanpak van afleiding (van bijvoorbeeld telefoons) in het verkeer en rijden onder invloed. We richten ons ook specifiek op notoire verkeersovertreders met behulp van gedragscampagnes en handhaving.



Bewuster verkeersgedrag kwetsbare verkeersdeelnemers

- We geven extra aandacht aan onervaren verkeersdeelnemers en kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen/scholieren, jongeren tot 24 jaar én ouderen). Met verschillende verkeerseducatieprojecten helpen we verkeersdeelnemers bewust en onbewust om veilig deel te nemen aan het verkeer.



Inspelen op ontwikkeling zelfrijdende voertuigen

- Door bijvoorbeeld markeringen te optimaliseren willen we bijdragen aan de toepassingsmogelijkheden van zelfrijdende voertuigen in de toekomst.



Lopen

Ambitie, kernopgaven en maatregelen



Ambitie 2030:

lopen is
belangrijkste
vervoerswijze
op afstanden tot
1 km



Dat doen we:

door veilige,
aantrekkelijke en
toegankelijke
looproutes te
realiseren



Dit meten we:

door uitvoeren
enquête en toets
kwaliteit
loopnetwerk



Lopen

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Om de ambitie te verwezenlijken dat mensen vaker gaan lopen, zorgen we voor goede looproutes naar bijvoorbeeld scholen, winkels en openbaar vervoerhaltes. Op sommige locaties missen weggebruikers een voetpad; deze ontbrekende schakels willen we toevoegen waar dat kan. Ook willen we mensen stimuleren om vaker te gaan lopen, door het toevoegen van hardlooppadjes of beweegroutes. De beleidsopgaven en mogelijke maatregelen daarbij staan opgenomen in de tabel hiernaast.

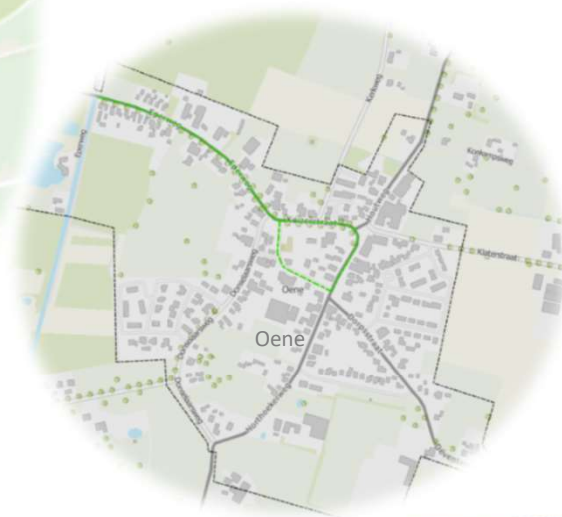


Lopen	Kernopgave	Mogelijke maatregel
		
Centrale looproutes vanaf woonzorg	1 Het toegankelijk maken van de centrale looproutes vanaf woonzorglocaties richting de centra	De aanpak van de resterende knelpunten uit de Nota Toegankelijkheid: Oenerweg-Epe, Wilem Tellstraat-Epe en Deventerstraat-Vaassen. Realisatie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



Ambitie, kernopgaven en maatregelen

We maken de belangrijkste looproutes vanuit woonzorgcentra naar het dorpscentrum aantrekkelijker, veiliger en beter toegankelijk voor bijvoorbeeld rollators of rolstoelen. Deze looproutes zijn op deze pagina per dorp aangeduid.



Fietsen

Ambitie, kernopgaven en maatregelen



Ambitie 2030:

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



Dat doen we:

door het verbeteren van fietsroutes tussen wijken en centra (deze noemen we fietsradialen), door de realisatie van de vlot en veilige fietsroute Apeldoorn-Zwolle en door verbetering kwaliteit van het fietsnetwerk



Dit meten we:

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



Waar staan we nu:

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



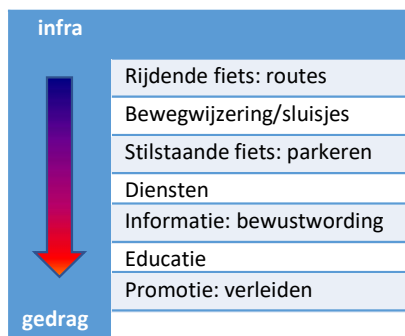
Fietsen

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

We willen dat de fietsers veilig en vlot binnen en tussen de kernen kunnen fietsen. Daarvoor is een goed fietsnetwerk gewenst, met aantrekkelijke en directe verbindingen tussen lokale en regionale bestemmingen. Om meer ruimte te bieden aan verschillende fietsvormen zoals de bakfiets of pakketfiets en verschillende snelheden van fietsers, maken we fietspaden breder of richten we straten als fietsstraat in. Bromfietsers maken binnen de bebouwde kom gebruik van de rijbaan. Ook op 60 km/uur-wegen met aparte fietsvoorzieningen laten we de bromfietsers zoveel mogelijk op de rijbaan rijden, zodat er op fietspaden meer ruimte voor de fietsers is.

Van infra naar gedrag

Naast het fietsnetwerk zijn er andere voorzieningen die het fietsen comfortabeler en aantrekkelijker maken, zoals bewegwijzering, fietsparkeervoorzieningen en informatievoorziening. Onderstaande afbeelding toont de verschillende aspecten in volgorde van infrastructurele naar gedragsmaatregelen. Deze komen terug in de tabel met kernopgaven en mogelijke maatregelen hiernaast.



Fiets	Kernopgave	Mogelijke maatregel
		
V&V-fietsroute	1 Inspelen op schaalvergroting fiets en versterken A50-corridor Apeldoorn-Zwolle	Realisatie Vlotte en Veilige fietsroute Apeldoorn-Zwolle (F50) voor o.a. woonwerk-verkeer.
Hoofdfietsnet	2 De fiets als belangrijkste vervoersmiddel binnen de dorpscentra (STOP-principe)	Ontwikkelen fietsradialen vanuit de woonwijken naar de dorpscentra in Epe en Vaassen (kwaliteit hoofdfietsnet) en realisatie van de feeders vanuit de dorpen en wijken naar de V&V-fietsroute (F50) en versterken van de interlokale verbindingen.
Buitengebied	3 Versterken recreatieve kwaliteit en natuur/ecologie	Realisatie van het recreatieve fietsnetwerk en het in stand houden ervan.
Fietssluisjes	4 Vergroten kwaliteit fietsnetwerk door beperkte toepassing fietssluisjes	Een duidelijke afwegingsschema ten aanzien van de toepassing van fietssluisjes.
Fietsbewegwijzering	5 Vergroten kwaliteit fietsnetwerk door actuele fietsbewegwijzering	Uitvoering actualisatie fietsbewegwijzering.
Fietsparkeren	6 Stimuleren fietsgebruik d.m.v. versterken fietsparkeren	Uitwerken en realisatie plan (bewaakt) fietsparkeren in de dorpscentra en op de overstappunten.
Netwerk-aanpak	7 Stimuleren fietsgebruik middels bewustwording, educatie en verleiden	Opstellen Plan van Aanpak 'Gedragsverandering' (via stappenplan boodschap: openstaan, begrijpen, accepteren, willen, kunnen, doen en volhouden) en stimuleren van actieve bijdragen vanuit bedrijven/samenleving.

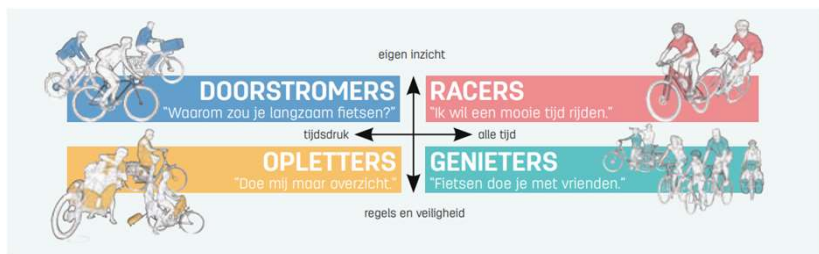


Fietsen

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Doelgroepenbeleid

Mensen fietsen met verschillende redenen. Voor het gebruiken van de fiets zijn de volgende reis- en routemotieven bepalend: snel en goedkoop, veiligheid, comfort, gemak en beleving. Per type fietser verschillen de belangrijkste motieven, de fietsvormen en de eisen die dit stelt aan het fietsnetwerk. Door middel van een specifiek doelgroepenbeleid willen we het fietsgebruik onder verschillende groepen stimuleren, met behulp van gedragsmaatregelen en educatie. Daarnaast moet de inrichting van het fietsnetwerk zijn afgestemd op de gebruikersdoelgroep.



Doelgroepen



Voor de **forens** en de **scholier** is het belangrijkste reismotief: snel en goedkoop. De lengte en directheid van de route spelen een belangrijke rol bij de routekeuze.



Voor **ouderen** is (sociale) veiligheid het belangrijkste motief door bijvoorbeeld scheiding van voertuigsoorten of een autoluwe (fiets)straat. Daarnaast is fietsvaardigheid van belang.



Voor de **recreant** is de beleving en aantrekkelijkheid van de fietsroute het belangrijkste reismotief.



Voor **sociaal fietsgebruik** (naar de sportclub, winkel of voor een bezoek aan iemand) is rijcomfort en gemak belangrijk. Deze fietser kiest voor een goed verharde route, op een weg die breed genoeg is.



Kinderen en tieners hebben belang bij veilige schoolroutes, educatie en praktische verkeerslessen.

Aantrekkelijke fietsroute (beleving en comfort)



Functionele fietsroute (direct en snel)



Fietsen

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

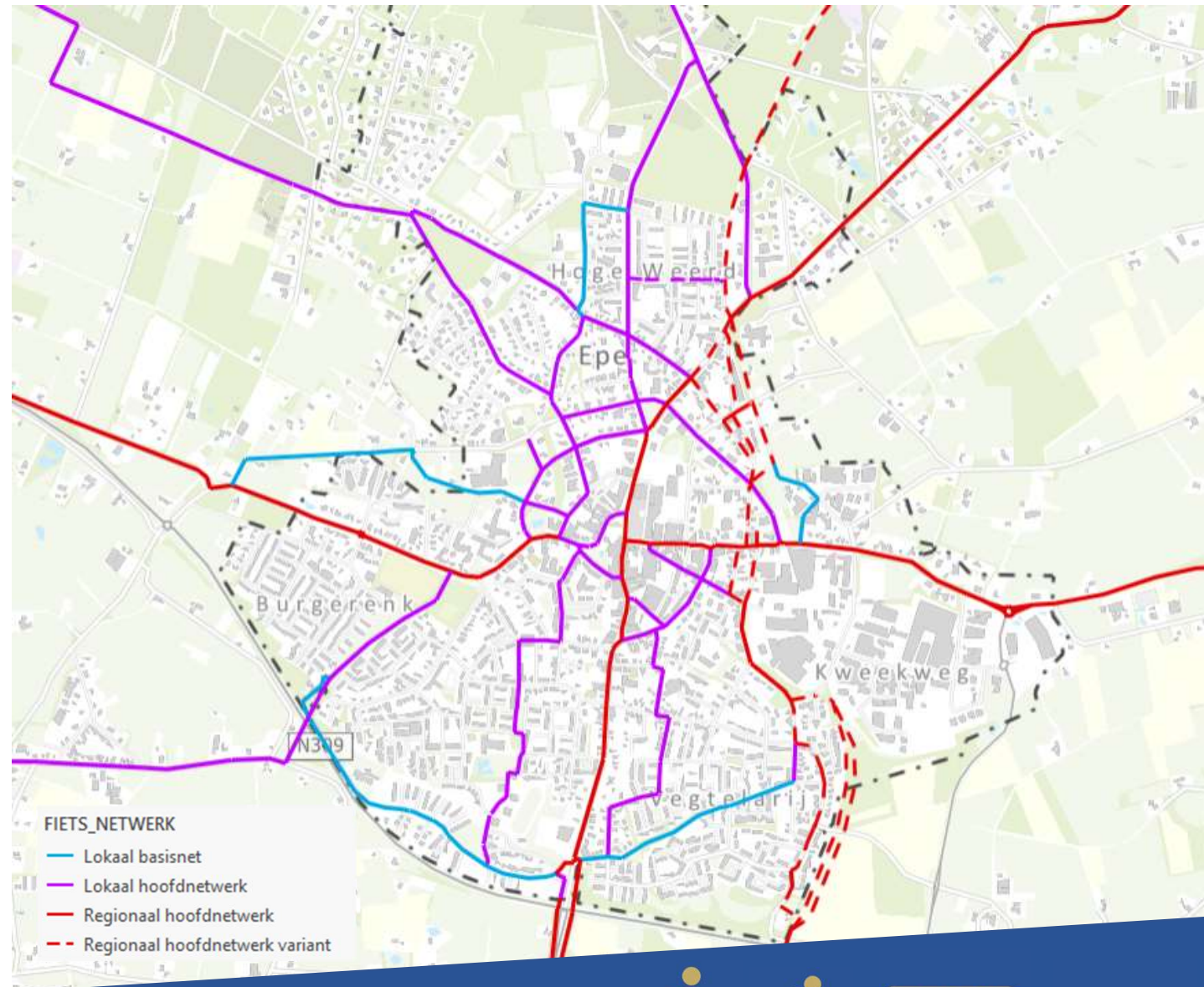
Fietsnetwerk Epe

Binnen het fietsnetwerk in Epe willen we goede routes tussen de woonwijken en het centrum maken. Dit noemen we fietsradialen en deze routes zijn onderdeel van het lokale hoofdnetwerk. Daarnaast zijn er regionale routes, waarvan de F50 en de toevoerroutes daarnaar de belangrijkste nieuwe ontwikkeling is. Het wensbeeld van het fietsnetwerk in Epe is zichtbaar in de kaart hiernaast.

F50 (Apeldoorn-Zwolle) als essentiële schakel in mobiliteitsnetwerk

De realisatie van de F50 draagt bij aan de volgende doelen en ontwikkelingen:

- Nieuwe fietsvormen vragen om bredere fietsvoorzieningen
- Doordat er meer elektrische fietsen komen is er behoefte aan vlotte regionale fietsroutes o.a. voor forenzen
- Potentiele uitbreidingslocaties 't Slath en Zuukerenk sluiten optimaal aan op F50
- De F50 kan de dorpenroute ontlasten, wat zorgt voor betere leefbaarheid en veiligheid op deze route
- De F50 kan automobilisten van de A50 verleiden om de fiets te gaan gebruiken.

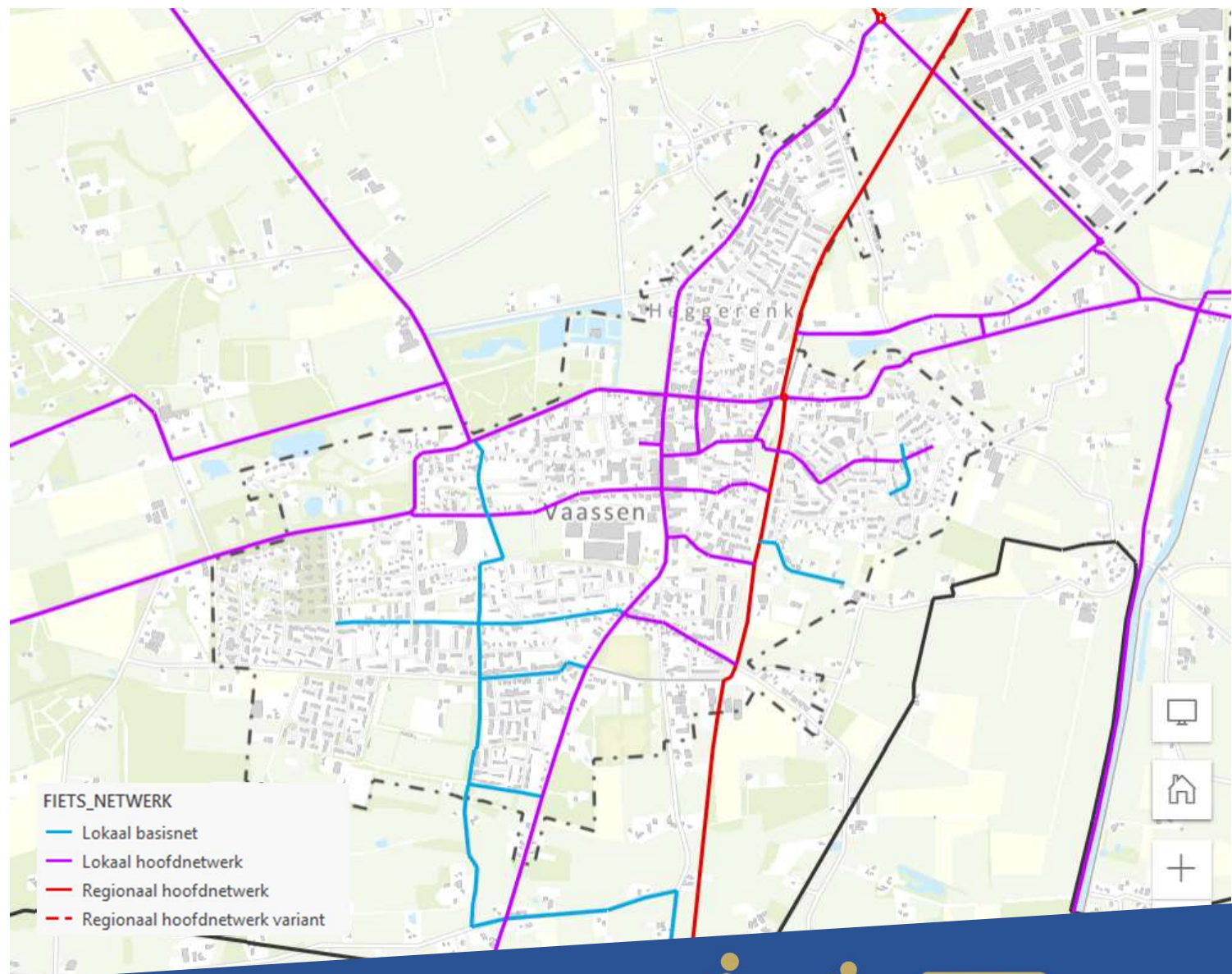


Fietsen

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Fietsnetwerk Vaassen

Binnen het fietsnetwerk in Vaassen zijn de belangrijkste wijzigingen in het fietsnetwerk: de realisatie van de fietsradialen vanuit de woonwijken én de F50 met de toevoer routes.



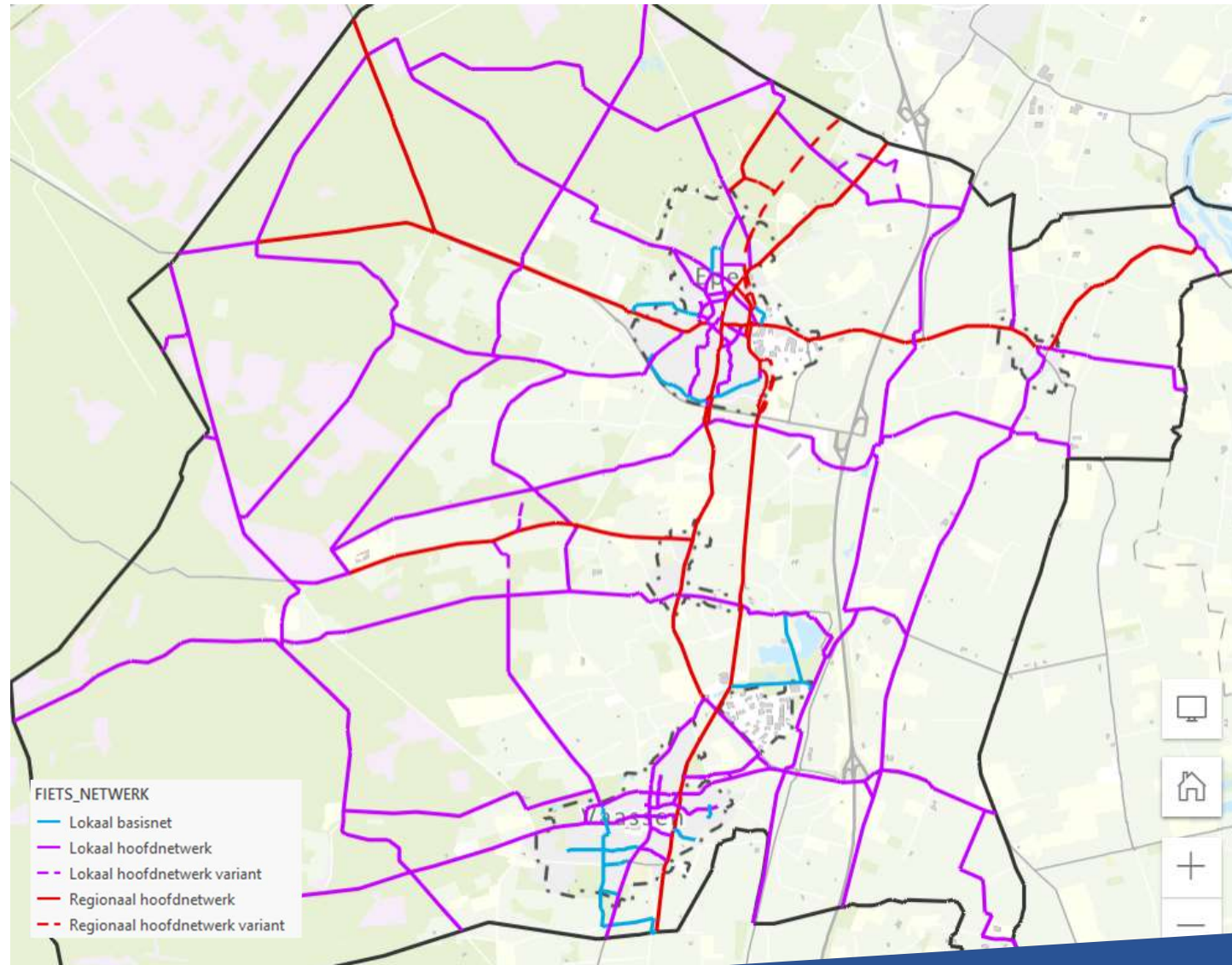
Fietsen

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Fietsnetwerk buitengebied

Het wensbeeld van het fietsnetwerk is op de kaart zichtbaar gemaakt. Ten opzichte van het huidige fietsnetwerk in het buitengebied, zijn de volgende wijzigingen/nieuwe routes toegevoegd:

- Nieuw fietspad Vemderweg (Kanaalweg-Nieuwe Wetering). Dit fietspad wordt in 2021/2022 gerealiseerd.
- Onderzoek nieuw (beton)fietspad Jagtlustweg als alternatieve route voor de Officiersweg.
- We willen een nieuwe fietsverbinding tussen de Langeweg en de Oranjeweg realiseren via de Pollenseweg. Deze vervangt de huidige knooppuntenroute via de smalle Woesterbergweg.



Openbaar vervoer

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

We willen het Openbaar Vervoer-gebruik onder onze inwoners vergroten door de kwaliteit en de bereikbaarheid van ons OV te behouden en te versterken. Dit doen we voor vier verschillende doelgroepen zoals hiernaast getoond.



Doelgroepen



De **werknemers** willen we stimuleren om vaker de overstap vanuit de auto naar het OV te maken. Hiermee ontlasten we het bovenliggend wegennet en leveren we een bijdrage aan de klimaatdoelen.



We willen **ouderen** stimuleren om volwaardig(er) aan de samenleving deel te nemen, door betere toegankelijkheid van het OV.



Het versterken van de OV-kwaliteit voor de **recreatieve bezoeker**, zodat we ons toeristisch profiel kunnen versterken.



We willen de **student** een goede ov-bereikbaarheid bieden, zodat ze onderwijs kunnen volgen dat zo goed mogelijk bij hun wensen aansluit.



Openbaar vervoer

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Het huidige OV-netwerk is zichtbaar op de kaart. De OV lijnen zijn hierin de belangrijkste, met meerdere bussen per uur. De andere lijnen onderdeel van het basisnet, met vaak één bus per uur. Onze opgaven en maatregelen staan hieronder vermeld. De locaties waar wordt overgestapt van het ene vervoersmiddel naar het andere, bijvoorbeeld van de fiets naar de bus, noemen we 'knopen'. Dit zijn belangrijke schakels in het mobiliteitsnetwerk.



Kernopgave

Mogelijke maatregel

OV	1 Behoud en versterken OV-kwaliteit corridor Apeldoorn-Zwolle	Het gemeentelijk belang vertegenwoordigen bij de provincie (=concessieverlener) en zelf actief de ov-knopen versterken.
OV	2 Behoud en versterken basisnet, door behoud en promotie van de oost-west verbinding Twello-Epe-'t Harde	Het gemeentelijk belang vertegenwoordigen bij de provincie en actief bewoners informeren over de ov-mogelijkheden om het gebruik te bevorderen.
Andere mobiliteit	3 Uitrol innovatieve mobiliteitsdiensten als ov-vangnet	Onder andere deelfietsen en deelauto's kunnen een vangnet vormen voor het OV. De regierol voor het uitrollen van deze mobiliteit ligt bij de provincie en regio. De gemeente vervult hierin een stimulerende en faciliterende rol.
Knopen	4 Versterken van de knopen (overstaplocaties naar 'first-and-last-mile')	Inzet is het opstellen en realiseren van een 'plan overstappunten'. Denk aan fietsparkeerplaatsen bij bushalteplaatsen. Dit heeft een directe relatie met kernopgave 3.

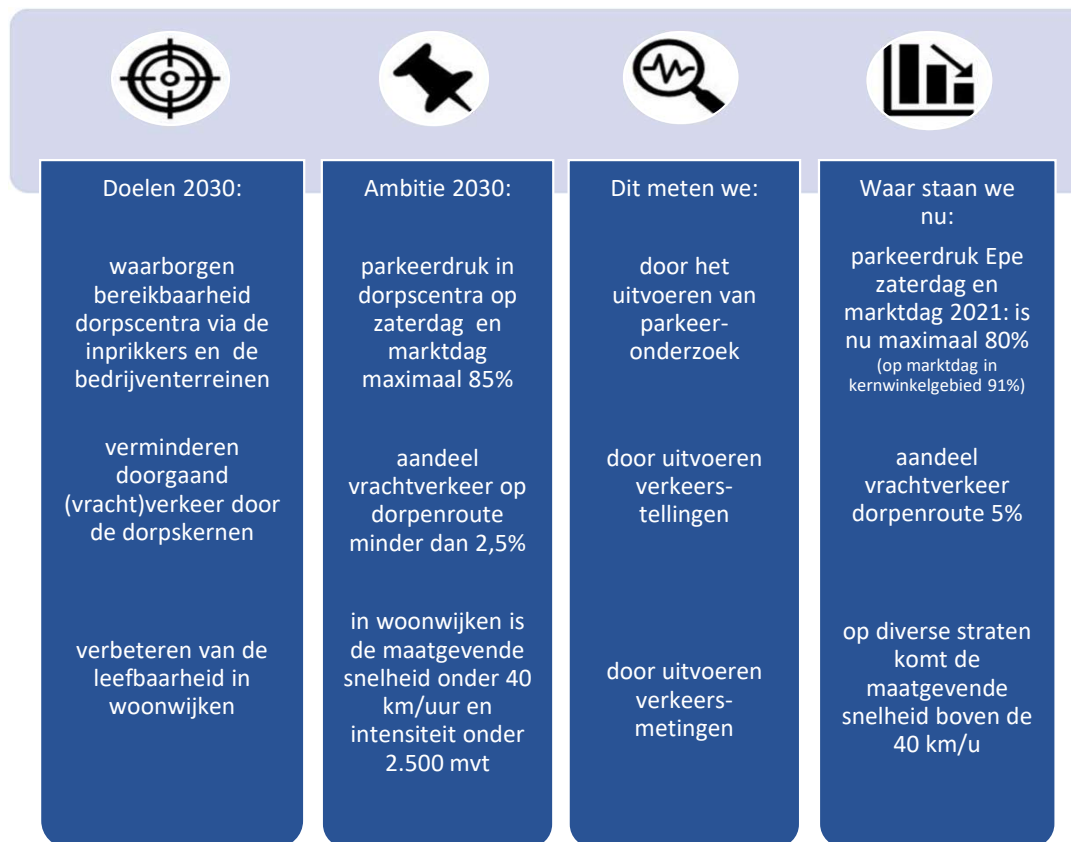


Auto- en vrachtverkeer

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Bereikbaarheid hoofdwegen

Voor logistiek verkeer en forenzen is het belangrijk dat de gemeente goed bereikbaar is met de auto, via het bovenliggend wegennetwerk. Zo moet de gemeente Epe goed bereikbaar blijven via de A50 van/naar Zuid- en Oost-Nederland, via de N795 van/naar de Randstad en via de N309 van/naar noordwest-Veluwe en Flevoland. Het optimaal bereikbaar houden van het bovenliggend wegennet doen we door ons gezamenlijk met de [regio Cleantech](#) in te zetten (richting het Ministerie) op het beter benutten van de bestaande infrastructuur en het verleiden van bewoners, forenzen en bezoekers om gebruik te maken van duurzame alternatieven, zoals de [F50](#).



Auto- en vrachtverkeer

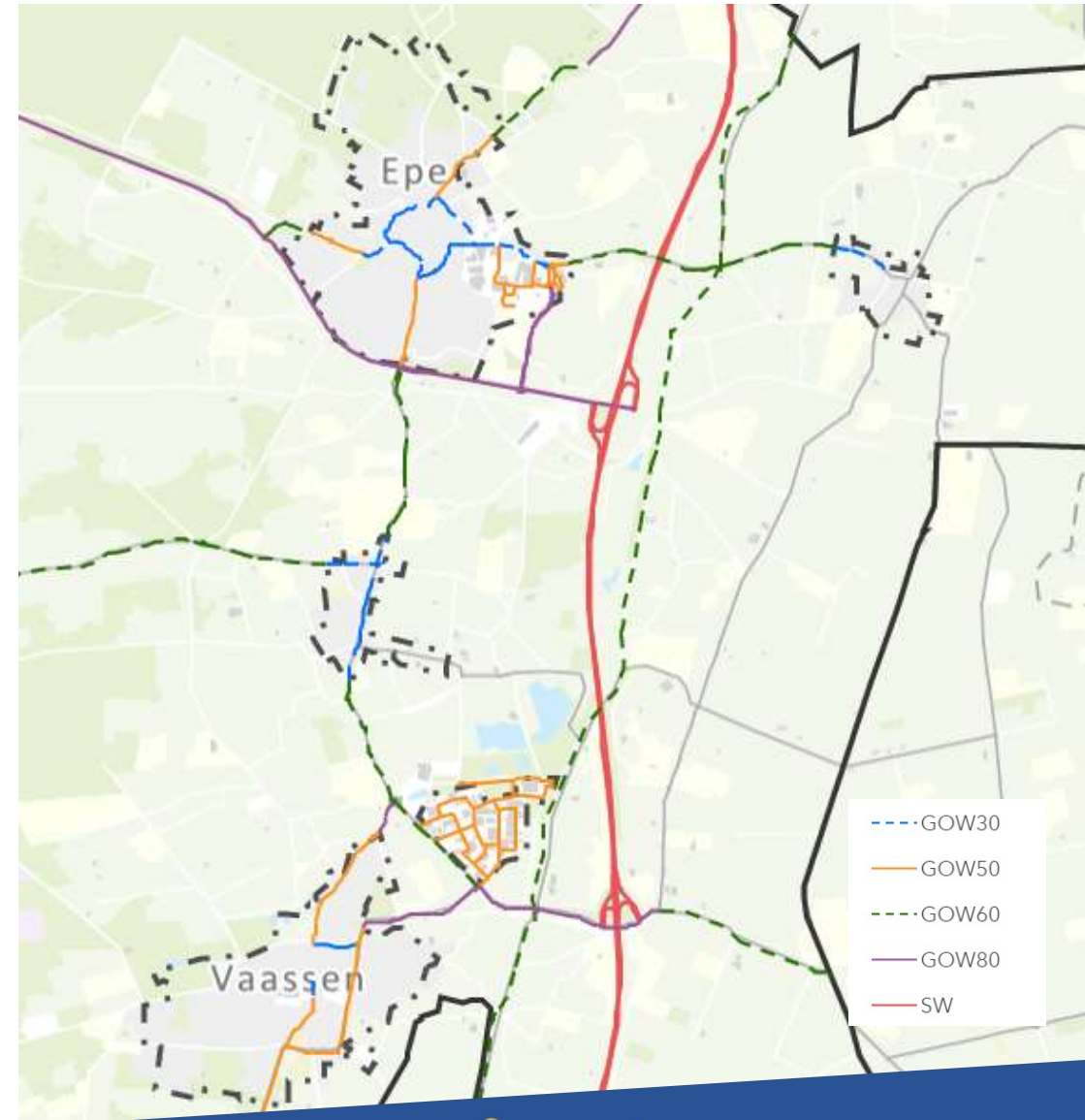
Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Wegencategorisering

Op het gemeentelijke wegennet is het hoofddoel het waarborgen van de autobereikbaarheid van de dorpscentra via de (centrum)inprikkers. Dit is belangrijk voor regionale bezoekers, voor inwoners uit het buitengebied. Het logistiek verkeer dient op een vlotte en veilige manier via toevorroutes de bedrijventerrein te kunnen bereiken. Tegelijkertijd is het ontmoedigen van doorgaand (vracht)verkeer door de dorpskernen en het verbeteren van de leefbaarheid in woonwijken onderdeel van de ambities. Deze doelen worden uitgewerkt door het opstellen van een wegcategorisering, waarmee onderscheid wordt gemaakt in wegen en routes met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie. Deze wegcategorisering vormt de basis voor de bereikbaarheid van het auto- en vrachtverkeer.

Op de afbeelding van de wegcategorisering hiernaast zijn de hoofdwegen binnen de gemeente weergegeven. Deze noemen we gebiedsontsluitingswegen (GOW). Het getal achter de categorie geeft de beoogde maximumsnelheid weer. De inprikkers naar de centra en de toevorroutes richting bedrijventerreinen zijn als gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 80 (buiten de bebouwde kom) of 50 km/uur (binnen de bebouwde kom) gecategoriseerd. De overige hoofdroutes zijn als GOW60 of GOW30 aangeduid. Deze wegen zijn wel belangrijk in het wegennetwerk, maar ten behoeve van de veiligheid en leefbaarheid willen we de snelheid op deze wegen verlagen naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom.

De wegen in de woonwijken en in de buitengebieden, die niet op de kaart zijn ingekleurd, zijn zogenoemde 'erftoegangswegen'. Deze wegen maken onderdeel uit van verblijfsgebieden, waarbinnen het verblijven en het bereiken en verlaten van bestemmingen centraal staat.



Auto- en vrachtverkeer

Ambitie, kernopgaven en maatregelen



Kernopgave	Mogelijke maatregel
Nationaal 1 Verbeteren doorstroming A50	- Via realisatie flankerende maatregelen (o.a. V&V-fietsroute-Apeldoorn-Zwolle F50) - Dosering A50 door realisatie verkeerslichten bij op- en afritten A50 - Mogelijkheden voor inzet ITS verkennen (via regio).
Provinciaal 2 Behoud kwaliteit N795 (verbinding Epe via A28 naar de Randstad)	Deze weg vormt een essentiële economische verbinding tussen Epe en de A28/Randstad. Inzet is behoud van de huidige functie en maximum snelheid.
Provinciaal 3 Behoud kwaliteit N309 (verbinding tussen A50 en de noordwest-Veluwe en Flevoland)	Deze weg vormt een belangrijke verbinding tussen A50 en de noordwest Veluwe en Flevoland. Inzet is behoud van de functie en maximum snelheid (van 80 km/uur), inclusief het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de kruisingen (zie ook kernopgave 1).
Provinciaal N792	Inzet is behoud van de bestaande functie en maximum snelheid tussen Vaassen en de A50. Knelpunt qua veiligheid zijn de kruisingen met de op en afritten van de A50 en de fietsoversteek nabij de Geerstraatschool/Weteringdijk. Ook de veiligheid voor fietsers langs deze weg blijft een aandachtspunt. Ter hoogte van de afritten van de A50 en richting Terwolde wordt de maximum snelheid verlaagd naar 60 km/u.
Lokaal 4 Autobereikbaarheid waarborgen voor regionale bezoekers centrum Epe en Vaassen.	Het optimaal inrichten van de vier 'inprikkers' naar het centrum van Epe en de drie 'inprikkers' naar het centrum van Vaassen om de autobereikbaarheid en veiligheid te waarborgen. Op alle overige wegen is/wordt de maximum snelheid (verlaagd naar) 30 km/uur.
Lokaal 5 Ontmoedigen doorgaand (vracht)verkeer op dorpenroute en door kernen Epe, Emst en Vaassen	Het afwaarderen van de 'dorpenroute' en dan het deel Eperweg (tussen Epe en Emst) naar een weg met een maximum snelheid van '60-km/uur'.
Lokaal 6 Verbeteren veilige mobiliteit via risico-gestuurde aanpak	Het opstellen van een maatregelenpakket voor de veiligheidsknelpuntenlijst binnen het wegennetwerk.
Lokaal 7 Verbeteren leefbaarheid in verblijfsgebieden (tegengaan sluipverkeer).	Onderzoeken en realiseren van verkeerscirculatieplannen voor o.a. Schietbaanweg e.o., Lange Veenteweg e.o. en Pastoor Somstraat e.o..
Lokaal 8 Het optimaal en veilig faciliteren van het landbouwverkeer	Het aanwijzen en realiseren van landbouwroutes (voor steeds breder wordende voertuigen) en het optimaal/veilig inrichten van deze landbouwroutes, met aandacht voor de veiligheid van o.a. de fietsers).

Kernopgave	Mogelijke maatregel
Lokaal 9a Bedrijventerrein	Realisatie veilige inrichting van de bedrijventerreinen en onderzoek haalbaarheid hubs
Lokaal 9b Bedrijventerrein: vrachtwagen parkeren	Onderzoeken haalbaarheid truckparking Eekterveld Vaassen (lopend onderzoek/najaar 2021)
Lokaal 10 Recreatief zoneren van autoverkeer t.b.v. natuur en ecologie	Door alleen recreatief autoverkeer toe te laten op een beperkt aantal wegen die daarvoor geschikt zijn, worden de gevolgen voor o.a. natuur en ecologie zoveel mogelijk beperkt. Waar wenselijk en haalbaar wordt het (doorgaand) autoverkeer op ondergeschikte (zand)wegen ontmoedigd/tegengegaan.
Lokaal 11 Stimuleren duurzame automobilititeit door faciliteren openbaar laden	Er wordt in 2021 een integrale visie laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid opgesteld. Hieronder vallen laadpalen op publiek, semipubliek en privaat terrein, van langzaam tot snelladen, en alle elektrische voertuigen.
Lokaal 12 Aansluiting bij MaaS (mobiliteitsdiensten)	Als gemeente willen we aanhaken bij de regionale initiatieven op het gebied van mobiliteitsdiensten (MaaS).
Lokaal 13 Optimaliseren parkeren in woonwijken	Bewoners hebben als belangrijkste wens een leefbare woonwijk waarin er een optimaal evenwicht is tussen groen, voorzieningen en een parkeerplaats binnen een acceptabele loopafstand. Er wordt een plan opgesteld om parkeerproblemen in woonwijken aan te pakken.
Lokaal 14 Optimaliseren parkeren in dorpscentra, door beter benutten en verdelen	Onderzoeken optimalisatie parkeren dorpscentra, waarbij we niet inzetten op uitbreiding, maar op het beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit (met bv ICT-oplossingen als sensoren) en fietsparkeren.
Lokaal 15 Mobiliteitsdata	Het in de organisatie borgen van het aanleveren van actuele mobiliteitsdata (data top 15).



Auto- en vrachtverkeer

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

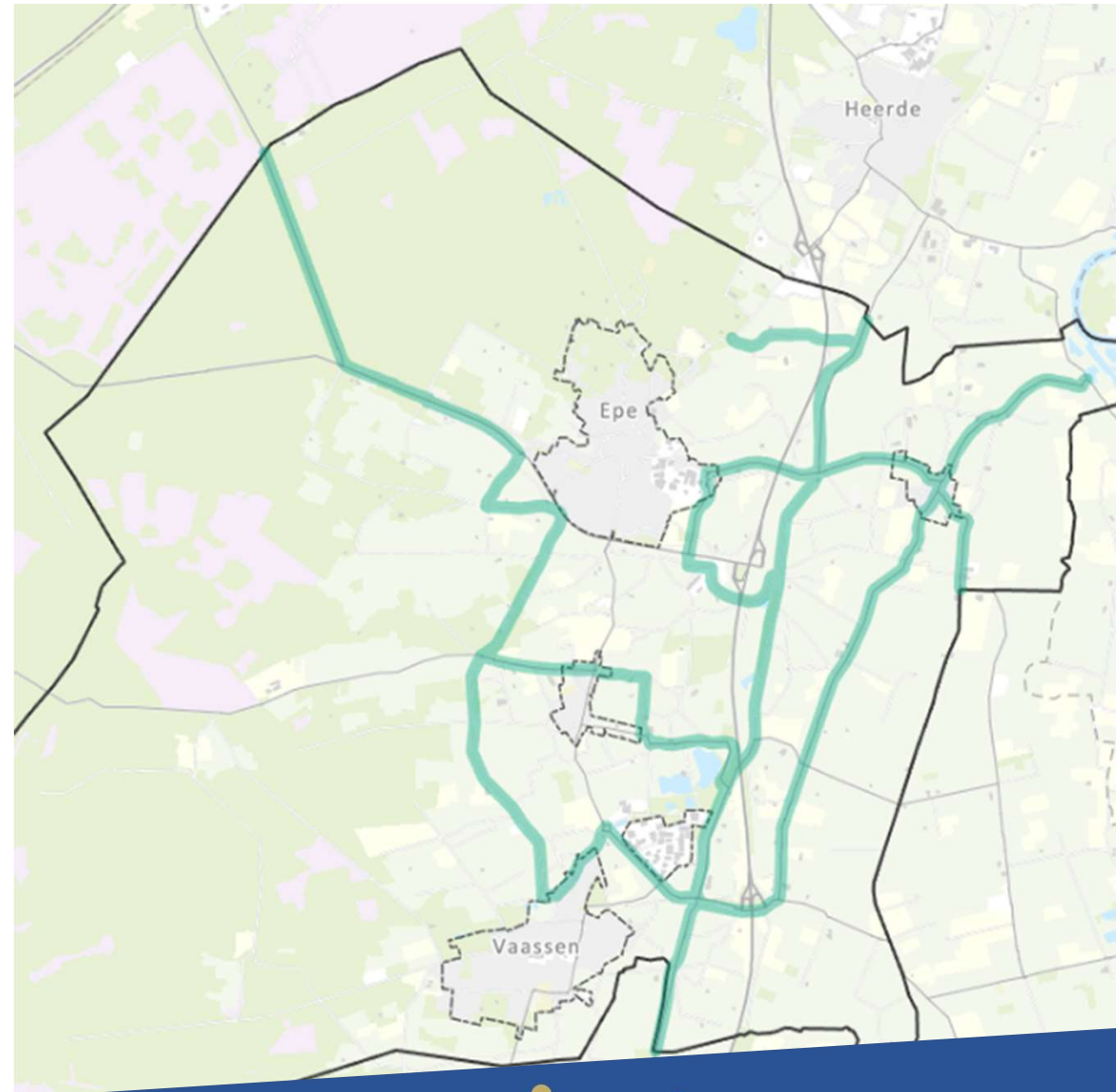
Landbouwroutes

Landbouwroutes binnen de gemeente zijn:

- Vemderweg-Kanaalweg
- Ledderweg-De Meent-Epe
- Geerstraat-Ekterweg-Emsterweg-Prins Bernhardlaan
- Vaassense Binnenweg-Veldweg-Woesterweg-Paalbeekweg-N309
- Weteringdijk-Houtweg
- Deventerweg-Eperweg
- Oranjeweg-Brinkerweg-Spoorstraat-Schobbertsweg

Deze wegen willen we geschikt maken voor landbouwverkeer. In de huidige situatie is een aantal van deze wegen (te) smal voor het gebruik door landbouwvoertuigen. Daar willen we bermbeton aanbrengen waar dat kan. Omdat het verbreden van wegen met bermbeton kan leiden tot een hogere snelheid van het autoverkeer, willen we ook aanvullende verkeersmaatregelen voor de veiligheid treffen.

Waar [fiets\(knooppunten\)routes](#) en landbouwroutes nu op dezelfde wegen liggen, zoeken we naar opties om de fietsers en landbouwvoertuigen te scheiden. Bijvoorbeeld bij de Vemderweg ten noorden van Epe en Veldweg bij Emst kan de fiets via een alternatieve (nieuwe) route gaan rijden. We streven ernaar dat het fietsknooppuntennetwerk zo min mogelijk via landbouwroutes loopt.



Auto- en vrachtverkeer

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Afsluiting zandwegen voor doorgaand autoverkeer

De zandweg en halfverharde weg is één van de karakteristieken van het agrarisch gebied en de bosgebieden met meestal hoge landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische waarden. Op veel zandwegen wordt gefietst en gewandeld. Recreanten genieten te voet, of op de fiets of met een paard (ruiters/ menners) van de ruimte en de natuur. De auto is 'te gast' op deze wegen. Echter niet op alle zandwegen is de functie, het (oneigenlijk) gebruik en de inrichting hierop afgestemd. Recreanten én bewoners ondervinden soms hinder van het gemotoriseerd verkeer qua (gevoel van) [veiligheid](#), maar ook door het opgeworpen stof. Ten opzichte van verharde wegen hebben onverharde wegen vaker onderhoud nodig, afhankelijk van het gebruik van de weg.

We willen het recreatieve autoverkeer meer zoneren. Dat wil zeggen dat er bepaalde geschikte routes open blijven voor autoverkeer ([rode routes in het kaartje](#)) en dat andere routes mogelijk worden afgewaardeerd of afgesloten voor (doorgaand) gemotoriseerd verkeer ([gele routes op de kaart](#)). Zo krijgen [fietsers](#) en [wandelaars](#) hier meer ruimte, kunnen we kwetsbare natuurgebieden beter beschermen en beperken we de stofoverlast en het onderhoud van deze zandwegen. Autoverkeer faciliteren we op daarvoor geschikte wegen.



Van visie naar maatregelen

Met behulp van de lagenbenadering

In voorgaande hoofdstukken is per thema beschreven wat de ambities, de kernopgaven en beoogde maatregelen zijn. Met behulp van de lagenbenadering leggen we al deze netwerken op elkaar. Hiermee krijgen we inzicht waar koppelkansen liggen en brengen we in beeld welke maatregelen de grootste winst opleveren. Op basis van deze informatie geven we een prioritering aan de maatregelen.

Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid

De lagenbenadering helpt ook in het bepalen van de wegen of gebieden met de grootste verkeersveiligheidsrisico's. De uitgevoerde risico-analyse van de verkeersveiligheid heeft de belangrijkste risico's in beeld gebracht. In combinatie met de lagenbenadering kunnen we de verkeersveiligheid pro-actief meewegen in de prioritering van de maatregelen.

Uitvoeringsprogramma

De maatregelen nemen we op in een uitvoeringsprogramma voor de komende 10 jaar. De prioritering is van belang voor de fasering van maatregelen. Daarbij maken we onderscheid in quick wins en grootschalige maatregelen met prioriteit en overige projecten die (kunnen) worden gekoppeld aan groot onderhoud.

Het uitvoeringsprogramma wordt na vaststelling van deze mobiliteitsvisie opgesteld. We werken naar een dynamisch programma, dat tussentijds gemonitord en waar nodig bijgesteld kan worden. Eerste aanpassingen (quick wins) zijn snel door te voeren tegen relatief lage kosten. Hierdoor worden plannen flexibeler. Uiteraard betrekken we bewoners en belanghebbenden bij de plannen. Concrete uitwerking van plannen komt door middel van [participatie](#) en draagvlak tot stand en vraagt telkens weer om maatwerk.

- [Lopen](#)
- [Fiets](#)
- [Openbaar vervoer](#)
- [Auto\(vracht\)verkeer](#)
- [Ruiterroutes](#)
- [Recreatieve routes](#)
- [Landbouwroutes](#)



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



